

STAATSBLOD VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

556

BESLUIT van 20 december 1966, houdende vaststelling van een algemeen reglement voor het vervoer op de spoorwegen (*Algemeen Reglement Vervoer*).

WIJ JULIANA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 15 september 1966, no. A-2/038143, Directoraat-Generaal van het Verkeer;

Gelet op artikel 27 van de Spoorwegwet;

De Raad van State gehoord (advies van 9 november 1966, nr. 36);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 19 december 1966, nr. A-2/039467, Directoraat-Generaal van het Verkeer;

Hebben goedgevonden en verstaan:

TITEL I

Algemene bepalingen

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

§ 1. In dit reglement wordt onder spoorwegpersoneel mede begrepen het personeel, behorende tot buitenlandse spoorwegen, dat hier te lande dienst doet.

§ 2. In dit reglement wordt onder station mede begrepen halte.

Artikel 2

Aansprakelijkheid voor personen

§ 1. Voor de toepassing van dit reglement is de spoorweg aansprakelijk voor de bij hem in dienst zijnde personen en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer, waarmede hij is belast, voorzover deze personen handelen binnen de kring van de hun opgedragen werkzaamheden.

§ 2. Indien evenwel de personen, bedoeld in § 1 van dit artikel, op verzoek van de belanghebbende diensten bewijzen, waartoe de spoorweg niet is verplicht, worden zij geacht te handelen in opdracht van degene, aan wie zij deze diensten bewijzen.

§ 3. Voor de toepassing van dit reglement zijn de afzender, de aanvrager van een wagen, als bedoeld in artikel 55, § 4, en de geadresseerde aansprakelijk voor de bij hen in dienst zijnde personen en voor andere personen van wier diensten zij gebruik maken, voor zover deze personen handelen binnen de kring van de hun opgedragen werkzaamheden.

Artikel 3

Verplichting van begeleiders van kinderen

Wordt een kind jonger dan veertien jaar begeleid door een persoon van achttien jaar of ouder, dan is deze begeleider verplicht er voor zorg te dragen, dat dit kind niet in strijd met de bepalingen van dit reglement handelt.

Artikel 4

Veiligheid, orde en rust op de stations en in de treinen

§ 1. Het is een ieder, wie het uit de aard van zijn betrekking niet vrijstaat, verboden zonder toestemming van de spoorweg in de wachtkamers, op de perrons, in of op de andere gedeelten van het station, dan wel in de treinen:

- a. een beroep of bedrijf uit te oefenen;
- b. diensten te verrichten of aan te bieden;
- c. voorwerpen ten toon te stellen, ten verkoop of in ruil aan te bieden of in plaatsbewijzen te handelen;
- d. drukwerken ten toon te stellen, aan te slaan of te verspreiden;
- e. reclame of propaganda te maken, collecten te houden of handtekeningen te verzamelen;
- f. muziek te maken, dan wel muziek of andere geluiden ten gehore te brengen door middel van een toestel;
- g. rumoer te maken of op andere wijze de rust te verstoren.

§ 2. Het is degene, die door ziekte of door andere oorzaken, hinder of gevaar voor andere personen kan opleveren, verboden zich zonder toestemming van de spoorweg op de stations of in de treinen te bevinden of te begeven.

§ 3. Het is verboden:

- a. tot de stations of de treinen behorende werken, inrichtingen en voertuigen te beschadigen;
- b. de stations of de treinen op enigerlei wijze te verontreinigen;
- c. zich op de stations of in de treinen in kennelijk beschonken toestand te bevinden;
- d. op de stations of in de treinen te vechten, handtastelikheden te plegen, anderen lastig te vallen of zich op andere wijze onbehoorlijk te gedragen;
- e. op enigerlei andere wijze hinder of gevaar voor de uitoefening van de spoorwegdienst te veroorzaken.

Artikel 5

Veiligheid, orde en rust op de stations

Het is een ieder, wie het uit de aard van zijn betrekking niet vrijstaat, verboden zonder toestemming van de spoorweg:

- a. zich langs een andere dan de daarvoor aangewezen weg te begeven naar wachtkamers, perrons of andere voor het publiek toegankelijke gedeelten van de stations, dan wel de stations langs een andere dan de daarvoor aangewezen weg te verlaten;
- b. zich te begeven naar of te verblijven in of op de niet voor het publiek toegankelijke gedeelten van de stations;
- c. te fietsen op perrons, bruggen of overpaden en in tunnels.

Artikel 6

Veiligheid, orde en rust in de treinen

§ 1. Het is een ieder, wie het uit de aard van zijn betrekking niet vrijstaat, verboden zonder toestemming van de spoorweg zich te begeven of te verblijven in andere dan voor het vervoer van reizigers bestemde rijtuigen of gedeelten van rijtuigen dan wel in rijtuigen, welke geen deel uitmaken van een trein.

§ 2. Het is verboden:

- a. behoudens toestemming van de spoorweg in of uit een trein te gaan anders dan op een daarvoor bestemd perron of anders dan met gebruikmaking van een daarvoor bestemde in- of uitgang;
- b. de buitendeuren der rijtuigen te openen, terwijl de trein in beweging is;
- c. in of uit een trein te gaan, terwijl deze in beweging is;
- d. de beweging van de buitendeuren der rijtuigen met centrale deurbediening opzettelijk te belemmeren of te verhinderen;
- e. zich met brandende tabak te bevinden in de rijtuigafdelingen, in welke op duidelijk zichtbare wijze is aangegeven, dat niet mag worden gerookt;
- f. buiten het geval van gegrond vermoeden voor gevaar hetzij voor de trein, hetzij voor personen, gebruik te maken van de noodrem;
- g. uit de trein vloeistoffen of andere zaken te werpen of te laten vallen.

Artikel 7

Overtredingen. Aanwijzingen in het belang van de veiligheid, orde en rust. Beslissing over onenigheden

§ 1. Het spoorwegpersoneel waakt tegen overtredingen en tracht deze door gepaste waarschuwingen te voorkomen.

§ 2. Een ieder is verplicht de aanwijzingen, welke het spoorwegpersoneel, dat kenbaar is aan uniform of onderscheidingsteken, dan wel zich legitimeert, in het belang van de veiligheid, orde en rust geeft of welke de spoorweg op duidelijke wijze heeft kenbaar gemaakt, op te volgen.

§ 3. Over onenigheden wordt voorlopig beslist op de stations door de dienstdoende chef of bij diens ontstentenis en gedurende de rit van de trein door de hoofdconducteur.

Artikel 8

Toegang tot de stations

§ 1. Het is een ieder, wie het uit de aard van zijn betrekking niet vrijstaat, verboden zich zonder toestemming van de spoorweg zonder geldig plaats- of toegangsbewijs te bevinden in of op voor het publiek toegankelijke gedeelten van de stations, waar de spoorweg dit heeft kenbaar gemaakt.

§ 2. Hij, die voor het betreden van een station gebruik maakt van een hem toegekend recht op kosteloos vervoer of vrije toegang tot de stations, moet, wanneer voor het zich aldaar bevinden een plaats- of toegangsbewijs als bedoeld in § 1 van dit artikel wordt verlangd, zijn voorzien van een door de spoorweg te verstrekken geldig bewijs van vrij vervoer of vrije toegang, tenzij hij kenbaar is aan uniform of onderscheidingsteken. Hij is verplicht zich op verlangen van het spoorwegpersoneel te legitimeren.

§ 3. Een ieder is verplicht het bewijs, waarvan hij krachtens het bepaalde in § 1 of § 2 moet zijn voorzien, op verlangen van het spoorwegpersoneel te tonen en te overhandigen.

§ 4. Hij, die niet in staat is of weigert aan zijn verplichtingen, genoemd in § 2, tweede zin, of in § 3 te voldoen, wordt gelijkgesteld met degene, die het bepaalde in § 1 overtreedt.

§ 5. Hij, die het bepaalde in § 1 overtreedt, is niet strafbaar, indien hij op eerste vordering van het spoorwegpersoneel een verhoogde toegangsprijs betaalt, waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld.

§ 6. In de tarieven wordt bepaald tegen welke prijs ten behoeve van personen en de eventueel door hen medegenomen honden toegangsbewijzen, uitsluitend voor het betreden van de perrons, verkrijgbaar zijn.

Artikel 9

Betalingen

§ 1. De spoorweg kan betaling in Nederlandse wettige betaalmiddelen verlangen.

§ 2. De betalingen kunnen in afgepast geld worden gevorderd.

§ 3. De spoorweg is bevoegd buitenlandse betaalmiddelen aan te nemen en brengt op de stations, waar hij van deze bevoegdheid gebruik maakt, op doeltreffende wijze ter kennis van het publiek welke buitenlandse betaalmiddelen hij aanneemt en tegen welke koersen.

TITEL II

Bepalingen voor het vervoer van reizigers en bagage

Artikel 10

Vervoerplicht van de spoorweg

§ 1. De spoorweg is verplicht alle vervoer van reizigers en bagage te bewerkstelligen, mits:

- a. de reiziger de bepalingen van dit reglement en van de tarieven in acht neemt;
- b. het vervoer niet op grond van wettelijke bepalingen of om redenen van openbare orde is verboden;
- c. het vervoer met de gewone middelen van vervoer mogelijk is;
- d. het vervoer niet wordt belemmerd door omstandigheden, die de spoorweg vermijden noch verhelpen kan.

§ 2. Door of namens de Minister van Verkeer en Waterstaat kan in het openbaar belang en door de spoorweg kan met inachtneming van het in artikel 115 bepaalde, indien het om dringende redenen in het belang van de spoorweg nodig is, bepaald worden, dat het vervoer geheel of gedeeltelijk tijdelijk zal worden gestaakt. De spoorweg brengt deze maatregelen, welke terstond in werking kunnen treden, onverwijld ter kennis van het publiek.

Artikel 11

Treinen en dienstregeling

§ 1. Voor het vervoer zijn bestemd de in de dienstregeling opgenomen treinen en de treinen, die naar behoefte worden ingelegd. Het vervoer met andere treinen geschiedt alleen met goedvinden van de spoorweg.

§ 2. De spoorweg brengt tijdig op alle stations een staat aan, waarop de voor het desbetreffende station geldende vertrekuren van de treinen zijn vermeld. Hij verschaft de reizigers de mogelijkheid zich op de hoogte te stellen van de dienstregeling van de treinen.

§ 3. In de dienstregeling worden vermeld:

- a. de soorten van de treinen;
- b. de rijtuigklassen;
- c. aanwijzingen voor reizigers en betreffende bagage;
- d. de treinen, waarin en de voorwaarden, waaronder zitplaatsen moeten of kunnen worden besproken;
- e. de vertrekuren van de treinen;
- f. bij de namen van de overgangsstations van enige betekenis en de eindstations, de aankomsttijden van de treinen, alsmede de voornaamste aansluitingen.

§ 4. De spoorweg maakt op de overgangsstations van enige betekenis het uitvallen van een trein en treinvertragingen van meer dan tien minuten zo spoedig mogelijk bekend.

Artikel 12

Tarieven

§ 1. De tarieven bevatten de bijzondere voorwaarden en de voor de berekening van de vrachtprijzen, toeslagen en bijkomende kosten nodige aanwijzingen inzake het vervoer waarop zij betrekking hebben. De tarieven worden onderscheiden in normale tarieven en uitzonderingstarieven.

§ 2. De normale tarieven voor reizigers betreffen het vervoer tegen de volle enkele reisprijs; de uitzonderingstarieven betreffen alle andere vervoer.

§ 3. De normale tarieven voor ingeschreven bagage betreffen het vervoer van voorwerpen als bedoeld in artikel 25, § 1; de uitzonderingstarieven betreffen het vervoer van als bagage toegelaten levende dieren en onverpakte voorwerpen.

§ 4. De uitzonderingstarieven kunnen bepalingen bevatten, die afwijken van de artikelen 15, 26, §§ 1 en 2, 29, §§ 1 en 2, 30, § 1, 33, §§ 1, 2 en 6, en 35 van dit reglement.

§ 5. De tarieven bepalen op welke stations bagage ten vervoer wordt aangenomen en op welke stations bagage wordt afgeleverd.

Artikel 13

Kosteloos vervoer van kinderen

Kinderen jonger dan vier jaar worden kosteloos, zonder plaatsbewijs, vervoerd wanneer voor hen geen afzonderlijke zitplaats wordt verlangd.

Artikel 14

Afgifte en overdracht van plaatsbewijzen

§ 1. De spoorweg maakt bekend op welke stations en op welke tijden plaatsbewijzen worden afgegeven en in welke gevallen de conducteur bepaalde plaatsbewijzen afgeeft.

§ 2. Vijf minuten vóór het vertrek van de trein behoeven geen plaatsbewijzen meer te worden afgegeven.

§ 3. De reiziger is gehouden bij het in ontvangst nemen van een plaatsbewijs zich ervan te overtuigen, dat dit met zijn bedoeling in overeenstemming is.

§ 4. Tenzij in de tarieven anders is bepaald, kan een plaatsbewijs slechts worden overgedragen, indien het niet op naam is gesteld en de reis nog niet is aangevangen.

Artikel 15

Aanduidingen op plaatsbewijzen

§ 1. Op de plaatsbewijzen komen de volgende gegevens voor:

- a. de aanduiding van de stations van vertrek en bestemming;
- b. zo nodig de reisweg;
- c. de rijtuigklasse;
- d. de vrachtprijs;
- e. de geldigheidsduur.

§ 2. Als één plaatsbewijs worden mede aangemerkt:

- a. een omslag, tezamen met een of meer coupons;
- b. twee of meer elkander aanvullende kaarten of biljetten.

Artikel 16

Toegang tot de treinen

§ 1. Het is een ieder, wie het uit de aard van zijn betrekking niet vrijstaat, verboden, zonder toestemming van de

spoorweg, zich zonder geldig plaatsbewijs in een trein te bevinden, behalve in het geval van het verlenen van hulp aan een reiziger bij het in- of uitstappen.

§ 2. Hij, die gebruik maakt van een hem toegekend recht op kosteloos vervoer moet zijn voorzien van een door de spoorweg te verstrekken geldig bewijs van vrij vervoer. Hij is verplicht zich op verlangen van het spoorwegpersoneel te legitimeren.

§ 3. Een ieder is verplicht het bewijs, waarvan hij krachtens het bepaalde in de §§ 1 en 2 moet zijn voorzien, gedurende de reis te bewaren en op verlangen van het spoorwegpersoneel te tonen of te overhandigen.

§ 4. Hij, die niet in staat is of weigert aan zijn verplichtingen, genoemd in § 2, tweede zin, en in § 3 te voldoen, wordt geacht zich zonder geldig plaatsbewijs in de trein te bevinden.

§ 5. Hij, die zijn verplichtingen, genoemd in de §§ 7 tot en met 11 nakomt, wordt geacht zich met toestemming van de spoorweg in de trein te bevinden.

§ 6. Hij, die in strijd met het bepaalde in § 1 handelt en nalaat dit aan de conducteur zo tijdig mede te delen als in de §§ 7 tot en met 11 is bepaald, is niet strafbaar, indien hij op eerste vordering van het spoorwegpersoneel de vrachtprijs, bedoeld in de §§ 7 tot en met 11, en een verhoging, waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld, betaalt.

§ 7. Hij, die op een station, waar geen plaatsbewijzen verkrijgbaar zijn, wenst in te stappen zonder te zijn voorzien van een geldig plaatsbewijs, is verplicht dit bij het instappen aan de conducteur mede te delen en op eerste vordering van het spoorwegpersoneel de verschuldigde vrachtprijs te betalen.

§ 8. Hij, die op een station, waar plaatsbewijzen verkrijgbaar zijn, wenst in te stappen zonder te zijn voorzien van een geldig plaatsbewijs, is verplicht dit vóór het instappen aan de conducteur mede te delen en op eerste vordering van het spoorwegpersoneel de verschuldigde vrachtprijs en een verhoging, waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld, te betalen.

§ 9. Hij, die, voorzien van een plaatsbewijs tweede klasse, wenst plaats te nemen in de eerste klasse, is verplicht dit vóór het plaatsnemen in de eerste klasse aan de conducteur mede te delen en op eerste vordering van het spoorwegpersoneel de verschuldigde vrachtprijs en een verhoging, waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld, te betalen.

§ 10. Hij, die verder zal reizen dan het station, tot waar zijn plaatsbewijs geldig is, is verplicht dit vóór of gedurende de reis, waarvoor dat plaatsbewijs geldt, aan de conducteur mede te delen en op eerste vordering van het spoorwegpersoneel de verschuldigde vrachtprijs en een verhoging, waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld, te betalen.

§ 11. Hij, die zich zonder geldig plaatsbewijs in een trein bevindt, waarmede hij Nederland over de grens is binnengekomen, is verplicht dit zo spoedig mogelijk aan de conducteur mede te delen en op eerste vordering van het spoorwegpersoneel de verschuldigde vrachtprijs en een verhoging, waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld, te betalen.

Artikel 17

Plaatsen in de treinen

§ 1. De reiziger heeft slechts aanspraak op vervoer in de klasse, waarvoor zijn plaatsbewijs geldig is, indien in deze klasse een zit- of staanplaats beschikbaar is.

§ 2. Het bespreken van zitplaatsen, rijtuigafdelingen en rijtuigen geschiedt op de voorwaarden, welke in de tarieven worden vastgesteld.

§ 3. Een reiziger, die zijn niet-besproken zitplaats verlaat zonder daarop enig ander voorwerp dan een courant of tijdschrift te laten liggen, verliest zijn recht daarop.

Artikel 18

Afstaan van een zitplaats

Een reiziger is verplicht op aanwijzing van het spoorwegpersoneel zijn zitplaats af te staan aan een reiziger, voor wie het afleggen van de reis in staande houding bezwaar kan opleveren.

Artikel 19

Onderbreking

§ 1. Tenzij in de tarieven anders is bepaald, mag de reiziger zijn reis, zo dikwijls hij dit wenst, zonder formaliteiten onderbreken.

§ 2. Maakt de reiziger gebruik van het recht zijn reis te onderbreken, dan heeft dit geen verlenging van de in de tarieven vast te stellen geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs tot gevolg.

§ 3. De reiziger, die zijn reis heeft onderbroken, mag deze slechts voortzetten op het station, waar de reis werd onderbroken of op een aan de nog niet afgelegde reisweg gelegen station.

Artikel 20

Boete bij onrechtmatige handelingen met betrekking tot plaats- en toegangsbewijzen

§ 1. Hij, die

a. een plaats- of toegangsbewijs gebruikt, dat onbevoegdlijk is gewijzigd dan wel zodanig is verminkt dat een of meer van de gegevens geheel of gedeeltelijk onleesbaar zijn geworden,

b. misbruik maakt van een plaats- of toegangsbewijs,

c. de controle van plaats- of toegangsbewijzen belet, belemmert of vrijdelt,

d. een verzoek om terugbetaling grondt op een of meer opzettelijk onjuist verstrekte gegevens,

is verplicht op eerste vordering van het spoorwegpersoneel aan de spoorweg een boete te betalen, waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld.

§ 2. Vordering van een boete in de gevallen, als bedoeld in § 1 van dit artikel, laat de bevoegdheid van de spoorweg het plaats- of toegangsbewijs in te trekken onverkort.

Artikel 21

Schadevergoedingsregeling bij onrechtmatige handelingen met betrekking tot rijtuigen

Hij, die enig onderdeel van een rijtuig of een tot een rijtuig behorend voorwerp verontreinigt, beschadigt of ontvreemdt, moet, evenals hij, die onbevoegd van de noodrem gebruik maakt, de daardoor veroorzaakte materiële schade aan de spoorweg vergoeden. Wanneer deze schade niet meer bedraagt dan twee honderd en vijftig gulden, stelt de spoorweg het bedrag van de schadevergoeding vast en dient de vergoeding op vordering van de spoorweg te worden voldaan.

Artikel 22

Handbagage

§ 1. De reiziger mag, behoudens de hierna te noemen uitzonderingen, gemakkelijk draagbare voorwerpen, die niet meer ruimte innemen dan boven en onder een zitplaats beschikbaar is, kosteloos in de reizigersafdeling, waarin hij plaats neemt, medenemen. Stoffen en voorwerpen waarvan het vervoer per spoor ingevolge Bijlage I van dit reglement verboden is of voorwaardelijk is toegestaan en voorwerpen, welke door hun aard voor de reizigers lastig of hinderlijk kunnen zijn, dan wel

aanleiding kunnen geven tot beschadiging of verontreiniging, mogen niet in reizigersafdelingen worden medegenomen.

§ 2. Het verbod bedoeld in § 1, tweede zin, geldt niet voor het medenemen van:

a. munitie in het bezit van hen, die in de uitoefening van de openbare dienst een vuurwapen dragen, of van jagers die jachtgeweren bij zich hebben;

b. ontplofbare stoffen ten behoeve van de overheidsdienst in een hoeveelheid van ten hoogste één kilogram in deugdelijke verpakking;

c. stoffen en voorwerpen welke reizigers in kleine hoeveelheid als reisbenodigdheden plegen mede te nemen.

§ 3. Het spoorwegpersoneel is bevoegd bij vermoeden van overtreding zich in tegenwoordigheid van de reiziger te overtuigen van de aard en de inhoud der in de reizigersafdelingen medegenomen stoffen en voorwerpen.

Artikel 23

Medenemen van levende dieren in de reizigersafdelingen

§ 1. In de reizigersafdelingen mogen, behoudens hetgeen in de volgende paragrafen van dit artikel is bepaald, dieren in gemakkelijk draagbare kooien, kratten, korven en dergelijke, die als handbagage kunnen worden neergezet, worden medegenomen. Honden mogen evenwel ook op andere wijze worden medegenomen, mits zij op afdoende wijze worden vastgehouden.

§ 2. De in § 1 bedoelde dieren mogen niet worden medegenomen, indien:

a. een der medereizigers bezwaar maakt;

b. de dieren de reizigers door hun reuk, hun lawaai of op andere wijze kunnen hinderen.

§ 3. In de tarieven kan het medenemen van de in § 1 bedoelde dieren geheel of gedeeltelijk worden uitgesloten of kunnen daarvoor nadere voorwaarden worden vastgesteld.

§ 4. In de tarieven wordt bepaald of, en zo ja, welke vrachtprijs voor het medenemen is verschuldigd.

§ 5. Wanneer een vrachtprijs is verschuldigd, moet tegen betaling daarvan een vervoerbewijs worden afgegeven. Artikel 16 is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 24

Bepalingen geldende zowel voor handbagage, als voor dieren, die in reizigersafdelingen worden medegenomen

§ 1. De reiziger moet de voorwerpen en dieren, die hij in de reizigersafdeling medeneemt, zelf bewaken.

§ 2. De reiziger is aansprakelijk voor alle schade, veroorzaakt door voorwerpen en dieren, die hij in de reizigersafdeling heeft medegenomen, tenzij hij bewijst, dat de schade door schuld van de spoorweg is veroorzaakt.

§ 3. De reiziger, die onbevoegdlijk handbagage of dieren in een reizigersafdeling medeneemt, is een in de tarieven te bepalen boete verschuldigd; hij is bovendien verplicht op verlangen van het spoorwegpersoneel zijn medewerking te verlenen, hetzij aan het overbrengen van het voorwerp of dier naar de bagageruimte, indien vervoer daarin is toegelaten en hij de verschuldigde bagagevracht betaalt, hetzij aan het verwijderden daarvan op een door het spoorwegpersoneel geschikt geacht station.

Artikel 25

Als ingeschreven bagage toegelaten voorwerpen

§ 1. Ten vervoer als ingeschreven bagage worden toegelaten voorwerpen, die verpakt zijn in koffers, manden, valiezen, reiszakken, hoedendozen en dergelijke verpakkingsmiddelen, alsmede deze verpakkingsmiddelen zelf.

§ 2. Bovendien worden ook onverpakt ten vervoer als ingeschreven bagage toegelaten:

- a. rijwielen, driewielers en invalidewagens, met of zonder hulpmotor;
- b. kinderwagens;
- c. draagbare muziekinstrumenten;
- d. voorwerpen, nodig voor de uitoefening van een beroep, met inbegrip van toneelbenodigdheden;
- e. sportbenodigdheden.

§ 3. Andere voorwerpen dan die bedoeld in de §§ 1 en 2, alsmede dieren in kooien, korven en dergelijke kunnen onder in de tarieven te bepalen voorwaarden ten vervoer als ingeschreven bagage worden toegelaten.

§ 4. In de tarieven kunnen de hoeveelheid, de omvang en het gewicht van de in de §§ 1 en 2 aangeduide en ten vervoer als ingeschreven bagage toegelaten voorwerpen worden beperkt, alsmede ten verkoop bestemde voorwerpen van het vervoer als bagage worden uitgesloten.

§ 5. Motorrijtuigen met reservoirs die vloeibare brandstof bevatten, worden als ingeschreven bagage toegelaten, mits uit het voertuig geen brandstof lekt, de carburator ledig is en voordat zij ten vervoer worden aangenomen, de toevoerleiding naar de carburator is afgesloten en hulpreservoirs, die vloeibare brandstof bevatten, zijn verwijderd.

§ 6. Van vervoer als ingeschreven bagage zijn uitgesloten de stoffen en voorwerpen waarvan het vervoer per spoor ingevolge Bijlage I van dit reglement verboden is of voorwaardelijk is toegestaan, met uitzondering van die welke reizigers in kleine hoeveelheid als reisbenodigdheden plegen mede te nemen.

Artikel 26

Bagagebiljet

§ 1. Bagage wordt ingeschreven door het invullen van een bagagebiljet, dat bestaat uit een stamblad, een geleidebiljet en een ontvangstbewijs.

§ 2. Als bewijsstuk, dat bagage is ingeschreven, wordt aan de reiziger het ontvangstbewijs uitgereikt, waarop de volgende gegevens voorkomen:

- a. de aanduiding van de stations van vertrek en bestemming;
- b. zo nodig de reisweg;
- c. het aantal stuks en het gewicht van de bagage;
- d. de vrachtprijs en mogelijke andere kosten;
- e. de dag waarop, en de trein, waarvoor de bagage ter inschrijving is aangeboden.

Indien de vrachtprijs per stuk is vastgesteld, een abonnementskaart voor het vervoer van bagage wordt gebruikt of de spoorweg gebruik maakt van zijn bevoegdheid als bedoeld in artikel 29, § 5, mogen een of meer van de onder b, c en e bedoelde gegevens achterwege blijven.

§ 3. De reiziger is gehouden bij het in ontvangst nemen van zijn ontvangstbewijs zich ervan te overtuigen, dat dit met zijn aanwijzingen in overeenstemming is.

Artikel 27

Aansprakelijkheid van de reiziger. Boeten

§ 1. De reiziger is aansprakelijk voor de schade, welke door de niet-naleving van de bij of krachtens artikel 25 bepaalde verplichtingen mocht zijn ontstaan.

§ 2. Het spoorwegpersoneel is bevoegd bij vermoeden van overtreding in tegenwoordigheid van de reiziger te onderzoeken of aan de in § 1 bedoelde voorschriften is voldaan. Wanneer de reiziger zich niet meldt of niet te bereiken is, moet dit onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet tot het spoorwegpersoneel behorende getuigen geschieden.

§ 3. Wanneer een overtreding wordt vastgesteld, worden de door het onderzoek veroorzaakte kosten door de reiziger betaald.

§ 4. Onverminderd de verplichting van de reiziger tot betaling van het verschil in vracht en van een vergoeding van eventuele schade als bedoeld in § 1 kan de spoorweg een in de tarieven vast te stellen boete heffen.

Artikel 28

Verpakking en toestand van de ingeschreven bagage

§ 1. De spoorweg mag bagage, die in ondeugdelijke toestand verkeert, onvoldoende is verpakt of duidelijke sporen van beschadiging vertoont, weigeren.

§ 2. Wordt zij niettemin ten vervoer aangenomen, dan is het spoorwegpersoneel bevoegd een desbetreffende aantekening op het bagagebiljet aan te brengen. Deze aantekening wordt op de drie delen van het bagagebiljet aangebracht.

§ 3. Neemt de reiziger het ontvangstbewijs waarop een dergelijke aantekening is gesteld, in ontvangst dan geldt dit als bewijs dat hij de juistheid van deze aantekening heeft erkend.

§ 4. De reiziger geeft op ieder stuk ingeschreven bagage zijn naam en adres, alsmede het station van bestemming op duidelijke wijze en in duurzaam schrift aan.

§ 5. De reiziger verwijdt op vroeger vervoer betrekking hebbende etiketten, adressen of andere aanduidingen of maakt deze onleesbaar.

Artikel 29

Inschrijving van bagage

§ 1. Bagage wordt slechts ingeschreven op vertoon van een plaatsbewijs, dat tot ten minste het station van bestemming van de bagage geldig is, en over de reisweg waarvoor dit plaatsbewijs geldt.

§ 2. Is het plaatsbewijs over verschillende reiswegen geldig of komen twee of meer stations in de plaats van bestemming in aanmerking, dan geeft de reiziger de te volgen reisweg of het station, waarvoor de bagage moet worden ingeschreven, aan.

§ 3. In de tarieven wordt bepaald of en onder welke voorwaarden ingeschreven bagage over een andere dan de op het plaatsbewijs aangegeven reisweg, of wel zonder dat een plaatsbewijs behoeft te worden getoond, ten vervoer kan worden toegelaten.

§ 4. De bagagevracht moet bij de inschrijving worden voldaan.

§ 5. In de gevallen en onder de voorwaarden welke in de tarieven worden bepaald kan ingeschreven bagage zonder voorafgaande vaststelling van het gewicht en betaling van bagagevracht worden vervoerd; hierbij kan worden afgeweken van de artikelen 26, 37, 38 en 39.

Artikel 30

Vervoer van ingeschreven bagage

§ 1. De reiziger kan de trein aanwijzen, waarmede zijn ingeschreven bagage moet worden vervoerd met dien verstande, dat, indien geen voldoende plaats beschikbaar is, de spoorweg de bagage met een andere trein kan vervoeren. Maakt de reiziger van deze bevoegdheid geen gebruik, dan wordt de ingeschreven bagage met de eerstvolgende geschikte trein vervoerd.

§ 2. De spoorweg kan het vervoer van ingeschreven bagage met bepaalde treinen of soorten van treinen uitsluiten of beperken.

§ 3. De spoorweg mag vervoer met een bepaalde reizigers-trein weigeren, indien de in te schrijven bagage niet ten minste tien minuten vóór de in de dienstregeling aangegeven vertrektijd van die trein is aangeboden.

§ 4. Moet de ingeschreven bagage onderweg worden overgeladen, dan wordt zij verder vervoerd met de eerstvolgende geschikte trein.

Artikel 31

Aflevering van ingeschreven bagage

§ 1. Ingeschreven bagage wordt afgeleverd tegen afgifte van het ontvangstbewijs, mits de bagagevracht en de andere mogelijke kosten zijn betaald.

§ 2. De spoorweg is niet verplicht te onderzoeken of de houder van het ontvangstbewijs bevoegd is de ingeschreven bagage in ontvangst te nemen.

§ 3. De reiziger heeft het recht de afgifte van de ingeschreven bagage te vorderen, zodra na aankomst van de trein waarmee de bagage moest worden vervoerd, de tijd vereist voor het ter beschikking stellen en, zo nodig, voor de vervulling van de krachtens douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten, is verstreken.

§ 4. De reiziger kan de inontvangstneming van de ingeschreven bagage weigeren, zolang geen gevolg gegeven is aan zijn verzoek om de door hem beweerde schade vast te stellen. Een voorbehoud, bij de inontvangstneming van de ingeschreven bagage gemaakt, is zonder rechtsgevolg, tenzij de spoorweg in het maken van het voorbehoud heeft toegestemd.

§ 5. Haalt de reiziger de ingeschreven bagage niet af op de dag van aankomst of op de daarop volgende dag gedurende de uren waarop het station voor de afgifte van ingeschreven bagage is geopend, dan is hij na die termijn een in de tarieven te bepalen loon verschuldigd.

§ 6. Wordt het ontvangstbewijs niet afgegeven, dan is de spoorweg alleen tot afgifte van de ingeschreven bagage verplicht, indien de bagagevracht en de andere mogelijke kosten zijn betaald, de verzoeker zijn recht op die bagage bewijst en kwijting geeft voor de ontvangst. Komt de bewijsoverlevering de spoorweg onvoldoende voor, dan kan deze vorderen, dat zekerheid wordt gesteld.

§ 7. Op tijdig verzoek van de reiziger kan de ingeschreven bagage op het station van vertrek worden teruggegeven of op een tussenstation worden afgeleverd, mits de omstandigheden dit veroorloven en de douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften zich daartegen niet verzetten.

Artikel 32

Krachtens douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten

Bagage wordt niet afgeleverd, voordat de belastingbescheiden zijn aangezuiverd en aan alle krachtens douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten is voldaan. De reiziger is aansprakelijk voor de schade, die uit de niet nakoming van deze bepaling voor de spoorweg mocht ontstaan.

Artikel 33

Terug- en bijbetalingen

§ 1. Heeft de reiziger:

a. de reis die hij met zijn plaatsbewijs kon afleggen, niet gemaakt;

b. de reis die hij met zijn plaatsbewijs kon afleggen, slechts gedeeltelijk gemaakt; of

c. met zijn plaatsbewijs voor de eerste klasse wegens plaatsgebrek in die klasse de reis geheel of gedeeltelijk in de tweede klasse moeten maken en dit feit door het spoorwegpersoneel op zijn plaatsbewijs laten aantekenen, dan heeft hij, behoudens het bepaalde in § 7, onder de voorwaarden en binnen de grenzen die hierna zijn vermeld, recht op terugbetaling:

— in het hierboven onder a. bedoelde geval, van de door hem betaalde vrachtprijs;

— in de hierboven onder b. en c. bedoelde gevallen, van het verschil tussen de door hem betaalde vrachtprijs en die, welke voor de gemaakte reis verschuldigd zou zijn geweest.

§ 2. Ten aanzien van plaatsbewijzen die slechts geldig zijn te zamen met bespreekbewijzen, is de spoorweg bevoegd niet of slechts onder bepaalde, in de tarieven vast te stellen voorwaarden tot terugbetaling over te gaan.

§ 3. Voorzover een plaatsbewijs voor de inschrijving van bagage heeft gediend, wordt het voor de toepassing van dit artikel gelijkgesteld met een gebruikt plaatsbewijs.

§ 4. Tot terugbetaling wordt slechts overgegaan, indien de reiziger bij zijn verzoek het plaatsbewijs, waarvoor terugbetaling wordt gevraagd, overlegt op een door de spoorweg te bepalen plaats en binnen een door deze te bepalen termijn. De spoorweg is bevoegd van de reiziger te verlangen de bewijzen te leveren, welke ter ondersteuning van het verzoek nodig mochten worden geoordeeld.

§ 5. Op de te verlenen terugbetaling worden administratiekosten in mindering gebracht waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld, alsmede zo nodig de kosten van overmaking, tenzij het betreft:

a. een geval, als bedoeld in § 1 onder c;

b. een reiziger die verhinderd is zijn reis volgens de dienstregeling af te leggen of voort te zetten ten gevolge van vertraging of opheffing van een trein of stremming van de dienst; in dit geval heeft de reiziger die met de eerstvolgende trein naar het station van vertrek terugkeert, tevens recht op terugbetaling voor de afgelegde heen- en terugreizen.

§ 6. Is ingeschreven bagage:

a. niet vervoerd,

b. slechts vervoerd over een gedeelte van het traject waarvoor zij is bevracht, dan heeft de reiziger, behoudens het bepaalde in § 7, recht op terugbetaling:

— in het hierboven onder a. bedoelde geval, van de door hem betaalde bagage-vrachtprijs;

— in het hierboven onder b. bedoelde geval, van het verschil tussen de door hem betaalde bagagevrachtprijs en die, welke voor het traject, waarover de bagage is vervoerd, verschuldigd zou zijn geweest, een en ander onder aftrek van administratiekosten waarvan het bedrag in de tarieven wordt vastgesteld.

§ 7. Hij die ingevolge het bepaalde in artikel 64, tweede lid, der Spoorwegwet uit de trein is geweerd of verwijderd, omdat hij zich schuldig heeft gemaakt aan overtreding van een bepaling van dit reglement of van enige andere algemene maatregel van bestuur, als bedoeld in artikel 27 der Spoorwegwet, heeft geen aanspraak op terugbetaling van de prijs van zijn plaatsbewijs, noch op die welke hij voor het vervoer van zijn bagage heeft betaald.

§ 8. In geval van onjuiste tarieftoepassing of van vergissing in de berekening van de vervoer- en andere kosten, moet de spoorweg het te veel ontvangene terugbetalen en de reiziger het te weinig betaalde bijbetalen.

§ 9. De bepalingen van de §§ 1, 2 en 6 zijn niet van toepassing bij vervoer op abonnementskaarten.

Artikel 34

Beperking of uitsluiting van de aansprakelijkheid van de spoorweg ten aanzien van het vervoer van reizigers, handbagage en levende dieren, die in de reizigersafdelingen worden medegenomen

§ 1. De spoorweg is niet aansprakelijk voor de schade, veroorzaakt door:

- a. de vertraging of het uitvallen van een trein;
- b. het missen van een aansluiting;
- c. het ontbreken van zit- of staanplaatsen in de reizigersafdelingen dan wel van plaats in de bagageruimten;
- d. een fout in de dienstregeling of reisdids.

§ 2. Indien de spoorweg een reiziger op diens uitdrukkelijk verzoek toestemming geeft te reizen in een niet voor het vervoer van reizigers bestemde trein of in een niet daarvoor bestemd gedeelte van een trein, om een andere reden dan wegens plaatsgebrek, is de spoorweg niet aansprakelijk voor de schade, welke voor die reiziger in verband met het gebruik maken van bedoelde toestemming mocht ontstaan.

§ 3. De spoorweg is ten aanzien van in de rijtuigafdelingen medegenomen voorwerpen en levende dieren slechts aansprakelijk voor de schade die door zijn schuld is veroorzaakt.

Artikel 35

Omvang van de aansprakelijkheid ten aanzien van het vervoer van ingeschreven bagage

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor de schade veroorzaakt door het geheel of gedeeltelijk verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering van ingeschreven bagage.

§ 2. De aansprakelijkheid voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging vangt aan bij de aanneming ten vervoer en eindigt:

- a. wanneer de ingeschreven bagage binnen acht dagen na de dag van aankomst wordt afgeleverd: bij de aflevering;
- b. overigens onmiddellijk na verloop van die acht dagen.

§ 3. De spoorweg is van de aansprakelijkheid ontheven:

- a. indien het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering is veroorzaakt:

- 1°. door schuld van de reiziger;
- 2°. door een door de reiziger gegeven opdracht die niet aan schuld van de spoorweg te wijten is;

- 3°. door een aan de ingeschreven bagage eigen gebrek;
- 4°. door omstandigheden welke de spoorweg niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon afwenden;

- b. indien het verlies of de beschadiging het gevolg is van bijzondere gevaren:

- 1°. verbonden aan de bijzondere aard der ingeschreven bagage;

- 2°. verbonden aan het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking;

- 3°. terzake van het feit dat van het vervoer uitgesloten stoffen of voorwerpen niettemin als bagage zijn verzonden.

§ 4. Het bewijs dat het verlies, de beschadiging of de vertraging in de aflevering door een der in § 3 onder a. genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de spoorweg.

§ 5. Indien de spoorweg bewijst, dat, gelet op de feitelijke omstandigheden, het verlies of de beschadiging het gevolg kan zijn geweest van een of meer van de in § 3 onder b. genoemde bijzondere gevaren, bestaat het vermoeden dat het verlies of de beschadiging daarvan het gevolg is. De recht-

hebbende behoudt evenwel het recht te bewijzen dat de schade niet geheel of gedeeltelijk is veroorzaakt door een van deze gevaren.

Artikel 36

Vermoeden van verlies. Terugvinden van ingeschreven bagage

§ 1. De rechthebbende kan een ontbrekend stuk bagage als verloren beschouwen, wanneer het niet is afgeleverd binnen veertien dagen na het overeenkomstig artikel 31, § 3, gedane verzoek om aflevering.

§ 2. De rechthebbende kan bij de uitbetaling van de schadevergoeding voor het verloren stuk bagage schriftelijk verzoeken, dat hem onmiddellijk wordt kennisgegeven indien het goed binnen een jaar na de betaling van de schadevergoeding mocht worden teruggevonden. Van de ontvangst van dit verzoek wordt hem een schriftelijk bewijs gegeven.

§ 3. Binnen dertig dagen na ontvangst van deze kennisgeving kan de rechthebbende eisen, dat de bagage hem kosteloos op een binnenlands station te zijner keuze wordt afgeleverd tegen terugbetaling van de door hem ontvangen schadevergoeding en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding wegens vertraging en, indien daartoe aanleiding is, wegens beschadiging.

§ 4. Indien het teruggevonden stuk bagage niet binnen de in § 3 bepaalde termijn van dertig dagen is opgevraagd of indien het eerst meer dan een jaar na het verzoek om aflevering wordt teruggevonden, kan de spoorweg daarover vrij beschikken.

Artikel 37

Bedrag van de schadevergoeding bij geheel of gedeeltelijk verlies van ingeschreven bagage

§ 1. Indien krachtens de bepalingen van dit reglement voor geheel of gedeeltelijk verlies van ingeschreven bagage door de spoorweg een schadevergoeding verschuldigd is, kan het bedrag van de werkelijk geleden schade worden gevorderd met een maximum van vijftientwintig gulden per ontbrekend kilogram bruto.

§ 2. Daarenboven worden de vracht, de douane-rechten en de overige met betrekking tot het vervoer van de verloren bagage gemaakte kosten terugbetaald zonder vergoeding van andere schade.

Artikel 38

Bedrag van de schadevergoeding bij beschadiging van ingeschreven bagage

§ 1. Bij beschadiging van ingeschreven bagage moet de spoorweg het bedrag van de daardoor ontstane waardevermindering zonder vergoeding van andere schade betalen.

§ 2. De schadevergoeding zal echter niet meer bedragen dan:

- a. indien alle bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag dat zij zou hebben belopen in geval van geheel verlies;

- b. indien slechts een deel der bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag dat zij zou hebben belopen in geval van verlies van het in waarde verminderde deel.

Artikel 39

Bedrag van de schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering van ingeschreven bagage

§ 1. Ingeval door vertraging in de aflevering van ingeschreven bagage schade is ontstaan, moet de spoorweg vergoeden de uit deze vertraging werkelijk geleden schade tot

ten hoogste vijftig cent voor elke kilogram bruto der te laat afgeleverde bagage voor elk tijdvak van vierentwintig uur of gedeelte daarvan, te rekenen van het verzoek om aflevering, tot een maximum van veertien dagen.

§ 2. De in § 1 bedoelde schadevergoeding mag niet worden gevoegd bij die, welke verschuldigd is wegens geheel verlies van de ingeschreven bagage.

§ 3. Bij gedeeltelijk verlies wordt deze schadevergoeding, indien daartoe grond bestaat, voor het niet verloren gegane gedeelte betaald.

§ 4. Bij beschadiging wordt deze vergoeding, indien daartoe grond bestaat, gevoegd bij de in artikel 38 bedoelde schadevergoeding.

§ 5. In geen geval zal de som van de in § 1 en de in de artikelen 37 en 38 bedoelde schadevergoedingen hoger zijn dan de schadevergoeding, die verschuldigd zou zijn bij geheel verlies van de ingeschreven bagage.

Artikel 40

Bedrag van de schadevergoeding bij opzet of grove schuld van de spoorweg

In alle gevallen, waarin het geheel of gedeeltelijk verlies, de beschadiging of de vertraging van de bagage is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg, moet deze de rechthebbende voor de bewezen schade volledig schadeloosstellen.

Artikel 41

Vorderingen buiten rechte

§ 1. Op de vervoerovereenkomst betrekking hebbende vorderingen buiten rechte moeten schriftelijk worden ingediend.

§ 2. Tot het indienen van een vordering buiten rechte zijn bevoegd de personen, die krachtens artikel 42 een vordering in rechte tegen de spoorweg kunnen instellen.

§ 3. De rechthebbende moet ten genoegen van de spoorweg zodanige dokumenten overleggen, als deze voor een juiste behandeling van de vordering buiten rechte nodig acht.

§ 4. Bij de afdoening van de vordering kan de spoorweg teruggave van de plaatsbewijzen en bagagebiljetten vorderen.

Artikel 42

Vorderingen in rechte

De vordering in rechte tegen de spoorweg, die uit de vervoerovereenkomst ontstaat, kan slechts worden ingesteld door de gene, die het plaatsbewijs of het bagagebiljet overlegt, of die, bij gebreke daarvan, zijn recht bewijst.

Artikel 43

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging van bagage

§ 1. Indien gedeeltelijk verlies of beschadiging van bagage door de spoorweg ontdekt of vermoed wordt of door de rechthebbende wordt beweerd, moet de spoorweg zonder uitstel en zo mogelijk in tegenwoordigheid van de rechthebbende bij proces-verbaal naar gelang van de aard van de schade vaststellen het aantal stuks, de toestand en het gewicht van de bagage, alsmede, voor zover mogelijk, het bedrag en de oorzaak van de schade en het tijdstip, waarop deze is ontstaan.

§ 2. Een afschrift van het proces-verbaal wordt desverlangd aan de rechthebbende kosteloos ter hand gesteld.

§ 3. De spoorweg vermeldt op het ontvangstbewijs dag en uur, waarop de houder met recht afgifte van de zending bagage heeft gevorderd, doch de zending of een of meer stuks daarvan wegens vertraging in de aflevering niet in ontvangst heeft kunnen nemen, en, indien een gedeelte van de zending aanwezig is, het aantal stuks en het gewicht daarvan.

Artikel 44

Vervallen van de vorderingen tegen de spoorweg voortvloeiende uit de overeenkomst betreffende het vervoer van ingeschreven bagage

§ 1. Door het in ontvangst nemen van de ingeschreven bagage door de rechthebbende vervalt elke uit de vervoerovereenkomst tegen de spoorweg voortvloeiende vordering wegens vertraging in de aflevering, gedeeltelijk verlies of beschadiging.

§ 2. De vordering vervalt evenwel niet:

a. indien de rechthebbende het bewijs levert, dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg;

b. in geval van vertraging in de aflevering, indien de vordering door de rechthebbende wordt ingediend binnen een termijn van vijftien dagen na het in ontvangst nemen van de ingeschreven bagage door de rechthebbende, de dag van inontvangstneming daaronder niet begrepen;

c. in geval van gedeeltelijk verlies of beschadiging:

1°. indien vóór het in ontvangst nemen van de ingeschreven bagage door de rechthebbende het verlies of de beschadiging overeenkomstig artikel 43 is vastgesteld;

2°. indien de vaststelling overeenkomstig artikel 43 uitloeiend door de schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

d. in geval van uiterlijk niet waarneembare schade, waarvan het bestaan door de rechthebbende is vastgesteld na het in ontvangst nemen van de ingeschreven bagage, onder de volgende voorwaarden:

1°. dat niet door de spoorweg aan de rechthebbende aangeboden is om op het station van aflevering de gesteldheid van de bagage vast te stellen;

2°. dat het verzoek om vaststelling overeenkomstig artikel 43 door de rechthebbende wordt gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk binnen drie dagen na die van het in ontvangst nemen van de bagage;

3°. dat de rechthebbende bewijst, dat de schade is ontstaan in het tijdsverloop tussen de aanneming ten vervoer en de aflevering.

Artikel 45

Verjaring van de vorderingen voortvloeiende uit de vervoerovereenkomst

§ 1. Alle uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen verjaren door verloop van één jaar.

§ 2. De verjaring begint te lopen:

a. voor vorderingen tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering van ingeschreven bagage: met ingang van de dag, volgende op die van de aflevering;

b. voor vorderingen tot schadevergoeding wegens geheel verlies van ingeschreven bagage: met ingang van de dag, volgende op die waarop de bagage had moeten worden afgeleverd;

c. voor vorderingen tot betaling of terugbetaling van vrachten, verhogingen, boeten, bijkomende kosten of voor vorderingen tot verbetering van een onjuiste toepassing van een tarief of van een rekenfout;

1°. indien is betaald: met ingang van de dag, volgende op die der betaling;

2°. indien niet is betaald: met ingang van de dag, volgende op die waarop had moeten worden betaald;

d. voor vorderingen tot betaling van door de douane nagevorderde rechten: met ingang van de dag, volgende op die waarop de douane de navordering heeft gedaan;

e. in alle overige gevallen betreffende het reizigersvervoer: met ingang van de dag, volgende op die waarop de geldigheidsduur van het plaatsbewijs is verstreken.

§ 3. De schorsing en de stuiting van de verjaring worden beheerst door de bepalingen van het gemene recht.

TITEL III

Vervoer als vrachtgoed en als expresgoed

Artikel 46

Vervoerplicht van de spoorweg

§ 1. De spoorweg is verplicht alle krachtens dit reglement ten vervoer toegelaten goederen te vervoeren, mits:

a. de bepalingen van dit reglement en de tarieven van de spoorweg in acht zijn genomen;

b. het vervoer niet op grond van wettelijke bepalingen of om redenen van openbare orde is verboden;

c. het vervoer met de normale, aan de regelmatige behoeften van het verkeer beantwoordende middelen van vervoer mogelijk is;

d. het vervoer niet wordt belemmerd door omstandigheden, die de spoorweg vermijden noch verhelpen kan.

§ 2. Door of namens de Minister van Verkeer en Waterstaat kan in het openbaar belang en door de spoorweg kan, met inachtneming van het in artikel 115 bepaalde, indien het om dringende redenen in het belang van de spoorweg nodig is, bepaald worden, dat:

a. het vervoer geheel of gedeeltelijk tijdelijk zal worden gestaakt;

b. bepaalde zendingen tijdelijk van het vervoer zullen worden uitgesloten of slechts onder bepaalde voorwaarden ten vervoer zullen worden toegelaten;

c. bepaalde zendingen tijdelijk de voorrang zullen hebben.

De spoorweg brengt deze maatregelen, welke terstond in werking kunnen treden, onverwijld ter kennis van het publiek.

§ 3. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan, de spoorweg gehoord, bepalen, dat om redenen van exploitatie het vervoer van bepaalde zendingen over baanvakken gelegen tussen een grensstation en het daarbij behorende grenspunt zal worden uitgesloten. De spoorweg brengt deze maatregelen onverwijld ter kennis van het publiek. Zij treden niet eerder in werking dan twee weken na deze bekendmaking.

§ 4. Goederen, welke de spoorweg op grond van dit artikel niet ten vervoer aanneemt, moeten terstond door de aanbrengrer worden weggevoerd, bij gebreke waarvan de spoorweg bevoegd is met de goederen te handelen als in artikel 73, § 2, is bepaald en voor de tijd, gedurende welke de goederen bij de spoorweg verblijven, het in de tarieven te bepalen lig-, magazijn- of staandgeld in rekening te brengen.

Artikel 47

Van het vervoer uitgesloten goederen

§ 1. Het is, behoudens het in § 2 bepaalde, verboden de in Bijlage I bedoelde, van het vervoer uitgesloten stoffen en voorwerpen ten vervoer per spoor aan te brengen, te doen aanbrengen of per spoor te vervoeren.

§ 2. Het in § 1 vermelde verbod geldt niet voor:

a. munitie en explosieve stoffen, welke door de militaire macht op marsen worden medegevoerd;

b. de stoffen en voorwerpen, ten aanzien waarvan door de Minister van Verkeer en Waterstaat, de spoorweg gehoord, vergunning is verleend, mits voldaan is aan de daarbij gestelde voorwaarden.

§ 3. Goederen, welke door hun afmetingen, gewicht of aard, in verband met de inrichtingen of het materieel van de spoorweg ongeschikt zijn om te worden vervoerd, zijn van het vervoer uitgesloten.

Artikel 48

Voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen

§ 1. Het is, behoudens het in § 2 bepaalde, verboden de in Bijlage I bedoelde voorwaardelijk ten vervoer toegelaten stoffen en voorwerpen, ten aanzien waarvan niet aan de in die Bijlage genoemde voorwaarden is voldaan, ten vervoer per spoor aan te brengen, te doen aanbrengen of per spoor te vervoeren.

§ 2. Het in § 1 vermelde verbod geldt niet voor:

a. munitie en explosieve stoffen, welke door de militaire macht op marsen worden medegevoerd;

b. de stoffen en voorwerpen, ten aanzien waarvan door de Minister van Verkeer en Waterstaat, de spoorweg gehoord, ontheffing is verleend, mits voldaan is aan de daarbij gestelde voorwaarden.

§ 3. De hierna genoemde goederen worden onder de volgende voorwaarden ten vervoer aangenomen:

a. op eigen wielen rollend spoorwegmaterieel onder de voorwaarden dat naar het oordeel van de spoorweg dit materieel tot rijden in staat is en de veiligheid van het verkeer voldoende gewaarborgd is, alsmede dat locomotieven, tenders en motorvoertuigen worden begeleid door een door de afzender aangewezen deskundige, die gedurende de reis voor het smeren en het nazien van de werktuigelijke delen van het materieel zorgt;

b. ledige of beladen particuliere wagens onder de in Bijlage II genoemde voorwaarden;

c. goederen, waarvan het laden of overladen, het lossen of het vervoer door hun afmetingen, gewicht of aard bijzondere moeilijkheden oplevert in verband met de inrichtingen of het materieel van de spoorweg, onder voor elk geval, na raadpleging van de afzender, door de spoorweg vast te stellen bijzondere voorwaarden, welke kunnen afwijken van de bepalingen van dit reglement.

§ 4. De volgende zendingen worden niet als vrachtgoed ten vervoer aangenomen:

a. geld, geldswaarden en daarmee gelijk te stellen goederen, overeenkomstig de in de tarieven te geven omschrijving;

b. levende dieren, behoudens in de tarieven te maken uitzonderingen;

c. lijken.

§ 5. In de tarieven wordt bepaald, in hoeverre voor het vervoer van stukgoederen als expresgoed bijzondere voorwaarden gelden en in hoeverre wagenladingen ten vervoer als expresgoed worden aangenomen.

§ 6. De spoorweg kan in het belang van de spoorweg verlangen of in het belang van de zending toestaan, dat de zending door of vanwege de afzender wordt begeleid.

Artikel 49

Aansprakelijkheid voor schade, ontstaan door van het vervoer uitgesloten goederen of voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen

§ 1. Hij, die in strijd met het in artikel 47, § 1, of artikel 48, § 1, bepaalde handelt, alsmede hij, die in Bijlage I ge-

noemde stoffen en voorwerpen met een andere benaming dan daaraan in die Bijlage is gegeven op de vrachtbrief aanduidt, is aansprakelijk voor de schade, welke door die stoffen of voorwerpen mocht zijn ontstaan, onverminderd de boete, bedoeld in artikel 62 van dit reglement.

§ 2. Hetzelfde geldt voor de gevallen, bedoeld in artikel 47, § 2 b, en artikel 48, § 2 b, voor hem, die de aldaar bedoelde stoffen of voorwerpen onder een onjuiste of onnauwkeurige benaming op de vrachtbrief aanduidt of niet voldoet aan de gestelde voorwaarden.

§ 3. De spoorweg is van zijn aansprakelijkheid ontheven, indien bij de aanneming ten vervoer der goederen voor hem niet kenbaar is, dat het van het vervoer uitgesloten goederen betreft dan wel dat de afzender niet aan de voor hem geldende voorwaarden heeft voldaan.

§ 4. De spoorweg is bevoegd het bedrag van de door hem geleden schade of een naar zijn oordeel voldoende waarborgsom ten laste van de zending te brengen. Zijn de vrachtbrief en de goederen aan de geadresseerde afgegeven, voordat de schadevergoeding is betaald, dan is de geadresseerde, indien het bedrag van de vordering tot schadevergoeding uit de vrachtbrief blijkt of de spoorweg hem vóór of bij de aflevering van het bestaan van een vordering in kennis heeft gesteld, hoofdelijk met de afzender voor de betaling daarvan aansprakelijk.

Artikel 50

Toestand van het goed. Verpakking

§ 1. Indien de spoorweg een zending ten vervoer aanneemt, welke duidelijke tekenen van beschadiging vertoont, kan hij verlangen, dat van de toestand van de tot die zending behorende goederen een bijzondere vermelding op de vrachtbrief wordt aangetekend.

§ 2. Indien de aard van het goed een verpakking vereist, moet de afzender het goed op zodanige wijze verpakken, dat het gevrijwaard is voor geheel of gedeeltelijk verlies en voor beschadiging tijdens het vervoer en dat het geen schade aan personen of goederen kan veroorzaken.

§ 3. Indien de afzender de voorschriften van § 2 niet in acht heeft genomen, kan de spoorweg de zending weigeren of eisen, dat de afzender het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking door een nauwkeurige beschrijving op de vrachtbrief erkent.

§ 4. 1. De afzender is aansprakelijk voor alle gevolgen van het ontbreken van verpakking of de gebrekkige toestand van de verpakking. Hij is verplicht de schade te vergoeden, die de spoorweg uit dien hoofde mocht hebben geleden. Bij gebreke van een vermelding op de vrachtbrief, moet het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking door de spoorweg worden bewezen.

2. Artikel 49, § 4, is van overeenkomstige toepassing.

§ 5. Indien een afzender gelijksoortige goederen, die verpakking behoeven, van hetzelfde station pleegt te verzenden en deze onverpakt of met eenzelfde gebrekkige verpakking ten vervoer pleegt aan te bieden, kan hij van de naleving van het voorschrift van § 3 voor elke zending afzonderlijk worden vrijgesteld, door op dit station een algemene verklaring overeenkomstig het in de tarieven vast te stellen model te deponeren. In dit geval moet de afzender op de vrachtbrief naar de op het station van afzending afgegeven algemene verklaring verwijzen.

§ 6. 1. De afzender moet, behoudens in de tarieven te maken uitzonderingen, bij stukgoedzendingen op elke collo in duidelijk en onuitwisbaar schrift het adres van de geadresseerde, het station van afzending, het station van bestemming en het bedrag van het remboursement of van het voorschot, waarmee de zending eventueel is bezwaard, vermelden in overeenstemming met de gegevens op de vrachtbrief.

2. De afzender moet, indien de spoorweg zulks bepaalt, bij wagenladingen op elke wagen, op de voor plakbriefjes bestemde plaatsen, in duidelijk en onuitwisbaar schrift het (al dan niet in een enveloppe gesloten) adres van de geadresseerde vermelden in overeenstemming met de gegevens op de vrachtbrief.

3. Andere aanduidingen dan die, welke ingevolge het medevoren bepaalde zijn voorgeschreven, behoeft de spoorweg niet toe te laten. Worden deze echter toegelaten, dan vloeit daaruit voor de spoorweg geen verplichting of aansprakelijkheid voort.

4. De afzender moet oude opschriften of plakbriefjes doorhalen of verwijderen.

§ 7. De spoorweg kan verlangen, dat:

a. stukgoederen in zodanige staat ten vervoer worden aangeboden, dat zij zich lenen tot verwerking met daartoe bij de spoorweg gebruikelijke hulpmiddelen;

b. kleine colli stukgoederen van dezelfde soort (klein ijzerwerk enz.) waarvan de aanneming ten vervoer en de behandeling niet zonder aanzienlijk tijdverlies kunnen geschieden, tot grotere eenheden worden samengebundeld of verpakt.

§ 8. Omtrent de verpakking en verlading van goederen, welke niet behoren tot die, bedoeld in artikel 47, § 1, en artikel 48, § 1, doch wegens hun eigenschappen bijzondere zorg vereisen of bij het vervoer hinder of gevaar kunnen opleveren, kunnen in de tarieven voorschriften worden opgenomen.

§ 9. Behoudens in de tarieven te maken uitzonderingen mogen licht breekbare voorwerpen, zoals aardewerk, glaswerk, porselein, voorwerpen, welke gemakkelijk in de wagen verstrooid zouden kunnen geraken (zoals fruit, noten, stenen, voederartikelen) en goederen, welke andere zendingen zouden kunnen verontreinigen of beschadigen (zoals as, gewone aarde, kalk, kolen, verfaarde) slechts als stukgoed worden verzonden, indien deze goederen zo zijn verpakt of samengebonden, dat zij niet kunnen breken, verloren gaan of andere zendingen verontreinigen of beschadigen.

Artikel 51

Aanbrengen en laden van goederen. Aanvraag en verstrekking van wagens

§ 1. Het aanbrengen van goederen en het laden van wagens door de afzender moet geschieden gedurende de door de spoorweg vastgestelde uren, welke door aanplakking op de stations bekend worden gemaakt.

§ 2. In de tarieven wordt bepaald, of de goederen door de spoorweg of door de afzender geladen moeten worden, tenzij dit reglement hieromtrent voorschriften bevat of tussen de afzender en de spoorweg een bijzondere overeenkomst is gesloten.

§ 3. Indien buiten schuld van de spoorweg een stukgoedzending niet binnen een in de tarieven te bepalen termijn, te rekenen van het ogenblik af, waarop de afzender met het aanbrengen der goederen begonnen is, gereed is om ten vervoer te worden aangenomen, kan de spoorweg voor de tijd, waarmee die termijn wordt overschreden, het in de tarieven te bepalen lig- of magazijngeld heffen.

§ 4. 1. De afzender is verplicht de wagens, nodig voor het vervoer van goederen, welke door hem worden geladen, bij het station van afzending aan te vragen. De spoorweg kan verlangen, dat dit schriftelijk geschiedt.

2. In de tarieven wordt bepaald, hetgeen in de aanvraag moet worden vermeld.

3. Indien slechts aan een gedeelte van de ingekomen aanvragen gevolg kan worden gegeven, geschiedt de verstrekking van wagens, behoudens bijzondere omstandigheden en voorzover zulks met een economisch gebruik van het materieel is

overeen te brengen, in de volgorde, waarin de aanvragen — daaronder ook begrepen de nog niet ingewilligde aanvragen voor vorige dagen — zijn ontvangen.

4. Het station van afzending geeft de afzender op diens verzoek kennis van het tijdstip, waarop hij over de wagens kan beschikken.

§ 5. 1. Indien de aanvrager wagens afbestelt, vóórdat zij ter beschikking zijn gesteld, kan de spoorweg een in de tarieven te bepalen bedrag in rekening brengen.

2. De spoorweg kan ter beschikking gestelde wagens terugnemen, indien de aanvrager na afloop van de in dit artikel bedoelde laadtermijn nog niet met laden is begonnen.

3. Indien de aanvrager aan hem verstrekte wagens onbeladen aan de spoorweg teruggeeft of deze hem op grond van het vorige lid ontnomen worden, is hij het in de tarieven te bepalen staangeld verschuldigd. Het staangeld wordt berekend van het ogenblik af, waarop de wagens ter beschikking van de aanvrager zijn gesteld, tot dat, waarop hij niet meer de beschikking over de wagens heeft, met dien verstande, dat ten minste een bedrag in rekening kan worden gebracht gelijk aan het in lid 1 bedoelde bedrag.

4. De spoorweg kan bij het aanvragen van wagens een waarborgsom vragen gelijk aan het bedrag van het staangeld voor één dag.

§ 6. 1. De termijnen, binnen welke het laden door de afzender moet zijn afgelopen, worden in de tarieven bepaald. Als het tijdstip waarop het laden is afgelopen wordt aangemerkt het ogenblik waarop de zending geheel geladen is, met inbegrip van eventuele bedekking van de wagen en van de bevestiging van de lading, en de vrachtbrief aan het station van afzending aangeboden is.

2. Indien buiten schuld van de spoorweg de zending niet binnen de in het vorige lid bedoelde termijn ten vervoer kan worden aangenomen, kan de spoorweg voor de tijd, waarmede die termijn wordt overschreden, het in de tarieven te bepalen staangeld heffen.

3. Indien de laadtermijn met meer dan vierentwintig uur is overschreden, is de spoorweg bevoegd de wagens op kosten van de aanvrager te lossen en de wagens terug te nemen. Verder is de spoorweg bevoegd met de goederen te handelen als in artikel 73, § 2, is bepaald en voor de tijd, gedurende welke de goederen bij de spoorweg verblijven, het in de tarieven te bepalen lig-, magazijn- of staangeld te berekenen.

§ 7. 1. Indien gevaar bestaat, dat de regelmatige afwikkeling van het verkeer door ophoping van goederen, hetzij op het gehele net, hetzij op een gedeelte daarvan dan wel op bepaalde stations wordt verstoord, is de spoorweg bevoegd de tijd, welke van het berekenen van lig- of magazijn- is vrijgesteld, en de laadtermijn te verkorten, alsmede het lig-, magazijn- of staangeld en het in § 5, lid 1, bedoelde bedrag te verhogen.

2. De verkorting van de tijd, welke van het berekenen van lig- en magazijn- is vrijgesteld, en van de laadtermijn, alsmede de verhoging van het lig-, magazijn- of staangeld en van het in § 5, lid 1, bedoelde bedrag geschiedt met inachtneming van het in artikel 115 bepaalde.

3. De spoorweg brengt deze maatregelen onverwijld ter kennis van het publiek. Zij treden niet in werking voordat ze ter kennis van het publiek zijn gebracht.

Artikel 52

Treinen, met welke expresgoed wordt vervoerd

§ 1. 1. Vervoer als expresgoed is slechts mogelijk met door de spoorweg aangewezen treinen.

2. De afzender kan, met inachtneming van het in lid 1 bepaalde, vervoer met een bepaalde door hem aangewezen

trein verlangen, mits de zending uiterlijk dertig minuten vóór het vertrek van die trein ten vervoer wordt aangeboden.

3. Indien de afzender vervoer met een reizigerstrein verzoekt, dient de zending geschikt te zijn om in de bagagewagen te worden vervoerd.

4. Indien de spoorweg ook op andere adressen dan de stations expresgoed ten vervoer aanneemt, wordt voor de aldaar aangenomen zendingen de in lid 2 bedoelde termijn met drie uren verlengd.

§ 2. Heeft de afzender de trein, waarmede het vervoer wordt verlangd, niet op de vrachtbrief aangegeven of heeft hij daarop een niet voor vervoer van expresgoed aangewezen trein ingevuld, dan heeft het vervoer plaats met de eerstvertrekkende, voor vervoer van expresgoed aangewezen trein. De spoorweg is echter niet verplicht een trein te gebruiken die eerder vertrekt dan dertig minuten na de aanbieding ten vervoer.

Artikel 53

Afhalen

§ 1. 1. Op verzoek van de afzender worden stukgoederen in de plaatsen, vermeld in de tarieven, door of namens de spoorweg afgehaald binnen de door de spoorweg daarvoor vastgestelde kring.

2. In de tarieven wordt bepaald, welke goederen van afhaling zijn uitgesloten.

3. Het adres, waar de goederen afgehaald moeten worden, moet langs harde rijwegen met de vervoermiddelen van de afhaaldienst bereikbaar zijn. De goederen dienen gelijkvloers met en in de onmiddellijke nabijheid van de harde weg gereed te liggen. De afzender moet desverlangd bij het laden hulp verlenen.

4. De spoorweg brengt voor het afhalen een in de tarieven te bepalen bedrag in rekening.

5. Indien bij aankomst van het voor het afhalen gebezigde vervoermiddel de goederen niet gereed liggen, kan dit vervoermiddel zijn rit vervolgen en is de afzender een in de tarieven te bepalen bedrag verschuldigd.

§ 2. De spoorweg beoordeelt eerst nadat de gehele zending met de vrachtbrief op het station van afzending aanwezig is, of de zending ten vervoer kan worden aangenomen. Is dit laatste niet het geval, dan wordt hiervan onverwijld kennis gegeven aan de afzender.

§ 3. In buitengewone omstandigheden, zoals bemoeilijking van de afhaaldienst door sneeuw of ijzel, is de spoorweg bevoegd:

a. de in § 1, leden 4 en 5, bedoelde bedragen te verhogen tot in de tarieven te bepalen bedragen van ten hoogste het dubbele;

b. de afhaaldienst geheel of gedeeltelijk te staken.

Artikel 54

Gebruik van gesloten of open wagens. Speciale wagens. Dekkleden

§ 1. In de tarieven wordt bepaald, welke goederen in gesloten wagens en welke goederen op open wagens worden vervoerd en op welke wijze wordt gehandeld, indien de afzender het gebruik van een ander soort wagen voorschrijft dan volgens de tariefbepalingen in aanmerking komt, een en ander voor zover niet in dit reglement of in douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften te dien aanzien bepaalde eisen worden gesteld.

§ 2. In de tarieven wordt bepaald onder welke voorwaarden de spoorweg speciale wagens en dekkleden voor het vervoer op open wagens ter beschikking stelt.

Artikel 55

Beladen van wagens

§ 1. 1. De afzender moet zó laden, dat geen gevaar kan ontstaan voor personen of goederen.

2. De afzender moet met name bij de belading van de wagens de toelaatbare belading en het laadprofiel geldende voor de lijnen, waarover het vervoer plaats zal hebben, in acht nemen. De voor het vervoer over de in Nederland gelegen lijnen in acht te nemen toelaatbare belading en het geldende laadprofiel worden in de tarieven vermeld. De spoorweg geeft de afzender op diens verzoek de toelaatbare belading op.

§ 2. 1. Indien het laden door de afzender geschiedt, is deze aansprakelijk voor alle gevolgen van een gebrekkige belading. Hij is verplicht de schade te vergoeden, die de spoorweg uit dien hoofde mocht hebben geleden. Het bewijs van de gebrekkige belading moet door de spoorweg worden geleverd.

2. Artikel 49, § 4, is van overeenkomstige toepassing.

§ 3. In de tarieven wordt bepaald, hoe gehandeld wordt, indien wordt vastgesteld, dat het in § 1 bepaalde niet in acht is genomen, alsmede welke bedragen in dat geval verschuldigd zijn.

§ 4. De bepalingen van dit artikel zijn op overeenkomstige wijze van toepassing op het laden en lossen door de aanvrager van een wagen indien geen vervoerovereenkomst tot stand komt.

Artikel 56

Vorm en inhoud van de vrachtbrief

§ 1. 1. De afzender moet elke zending aanbieden met een vrachtbrief overeenkomstig een in of krachtens de tarieven vast te stellen model. Voor het vervoer als vrachtgoed of als expresgoed worden ten opzichte van elkaar verschillende modellen vastgesteld. De vrachtbrief dient tenminste een voor de afzender en een voor de geadresseerde bestemd deel te bevatten.

2. Het is slechts toegestaan vrachtbrieven te gebruiken, die van de spoorweg zijn betrokken. Deze formulieren zijn verkrijgbaar tegen de in de tarieven vast te stellen prijs.

§ 2. In de tarieven wordt bepaald, welke rubrieken van de vrachtbrief door de afzender en welke door de spoorweg worden ingevuld.

§ 3. 1. De op het eerste blad van de vrachtbrief aangebrachte aanduidingen moeten in onuitwisbare letters in het Nederlands geschreven of gedrukt zijn; op alle delen moeten zij goed leesbaar zijn.

2. Het gebruik van vrachtbrieven, waarin geradeerd is of waarin over de oorspronkelijke woorden geschreven is of waarop stukken papier zijn geplakt, is niet geoorloofd. Doorhalingen en veranderingen worden slechts toegelaten, indien de afzender deze met zijn handtekening bekrachtigt en, voor wat betreft het aantal of het gewicht, de verbeterde hoeveelheden voluit in letters vermeldt.

§ 4. De vrachtbrief moet de volgende gegevens bevatten:

a. de naam van het station van bestemming, zoals in de tarieven vermeld;

b. de naam en het adres van de geadresseerde. Als geadresseerde mag niet meer dan één natuurlijke persoon, firma of rechtspersoon worden aangegeven. Het is niet geoorloofd het station van bestemming of personeel van dat station als geadresseerde aan te duiden. Aanduidingen, waarin de naam van de geadresseerde niet voorkomt, zijn niet toegelaten;

c. de omschrijving van het goed, de aanduiding van het gewicht van de zending of in de plaats daarvan, voorzover de tarieven zulks voorschrijven, het aantal stuks. Die goederen, welke voorkomen in Bijlage I, moeten worden aangeduid met

de naam waaronder zij in Bijlage I voorkomen; die, welke niet in Bijlage I voorkomen, doch wel zijn genoemd in de tarieven, met de naam waaronder zij in deze tarieven voorkomen; in alle overige gevallen met de benaming die beantwoordt aan hun aard;

d. bij stukgoedzendingen: het aantal colli, de beschrijving van de verpakking, de vermelding dat de colli van een adres zijn voorzien, alsmede de afmetingen van ieder collo, uitgedrukt in centimeters en gemeten volgens de grootste hoogte, lengte en breedte;

e. bij goederen welke door de afzender worden geladen: de soort (gesloten, open, speciale of particuliere wagen), het nummer en het eigendomsmerk van de gebezigde wagen en bij particuliere wagens bovendien het eigengewicht van de wagen;

f. de nauwkeurige opsomming van de krachtens douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste bescheiden, die bij de vrachtbrief zijn gevoegd of waarvan op de vrachtbrief is vermeld, dat zij ter beschikking zijn van de spoorweg op een bepaald station of op een kantoor van de douane of van andere overheidsinstanties;

g. de handtekening van de afzender, alsmede de aanduiding van zijn naam en zijn volledig adres, desgewenst aangevuld met zijn telegramadres, telefoon- of telexnummer. De handtekening mag gedrukt of gestempeld zijn. Als afzender mag op de vrachtbrief niet meer dan één natuurlijke persoon, firma of rechtspersoon voorkomen. Indien de afzender in Nederland geen vaste woonplaats heeft, moet hij op verlangen van de spoorweg in Nederland woonplaats kiezen en deze op de vrachtbrief vermelden.

§ 5. Bovendien moet de vrachtbrief zo nodig alle overige in dit reglement vermelde aanduidingen bevatten.

§ 6. Indien de op de vrachtbrief voor de aanduidingen van de afzender bestemde ruimte onvoldoende is, kan gebruik gemaakt worden van aanvullingsbladen van dezelfde afmetingen als de vrachtbrief; zij moeten in evenveel exemplaren worden vervaardigd als de vrachtbrief delen telt en door de afzender van zijn handtekening worden voorzien. Op de vrachtbrief moet naar deze bladen worden verwezen. Indien het totale gewicht van de zending wordt aangegeven, moet dit op de vrachtbrief zelf worden vermeld.

§ 7. 1. Het is niet geoorloofd op de vrachtbrief andere aanduidingen te vermelden dan die, welke door dit reglement, door de tarieven of andere wettelijke voorschriften worden vereist of toegelaten.

2. Het is verboden de vrachtbrief te vervangen door andere stukken of daaraan andere bescheiden toe te voegen dan die, welke door dit reglement of door de tarieven zijn voorgeschreven of toegelaten.

§ 8. Bij vervoer van wagenladingen kan de afzender verplicht worden voor iedere wagen een afzonderlijke vrachtbrief bij te voegen. Indien het krachtens de tarieven is toegestaan voor een uit meer wagens bestaande zending gebruik te maken van één vrachtbrief, moet de afzender het geladen gewicht per wagen vermelden.

§ 9. Met eenzelfde vrachtbrief mogen niet ten vervoer worden aangeboden:

a. goederen, die in verband met hun aard bezwaarlijk kunnen worden samengeladen;

b. goederen, die gedeeltelijk door de spoorweg en gedeeltelijk door de afzender moeten worden geladen;

c. goederen, waarvan de samenlading inbreuk zou maken op douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften;

d. voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen, wanneer het stoffen en voorwerpen betreft, die krachtens Bijlage I niet met elkaar of met andere goederen mogen worden samenge-

laden, tenzij op grond van de in artikel 47, § 2b, of artikel 48, § 2b, door de Minister van Verkeer en Waterstaat gestelde voorwaarden deze samenlading is toegelaten.

§ 10. De afzender mag op de vrachtbrief mededelingen betreffende de zending vermelden, echter slechts bij wijze van inlichting voor de geadresseerde en zonder dat hieruit voor de spoorweg enige verplichting of aansprakelijkheid voortvloeit.

Artikel 57

Aansprakelijkheid voor de vermeldingen op de vrachtbrief. Onderzoek van de zending. Weging, telling en meting

§ 1. 1. De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de aanduidingen en verklaringen, die zijnerzijds op de vrachtbrief zijn vermeld. Hij draagt alle gevolgen, die voortvloeien uit het feit, dat deze aanduidingen of verklaringen onjuist, onnauwkeurig of onvolledig zijn, dan wel op een andere dan de daarvoor bestaande plaats zijn vermeld. Indien deze plaats te klein is, moet de afzender aldaar verwijzen naar de plaats, waar de vermelding wordt voortgezet.

2. De afzender is eveneens, overeenkomstig lid 1, aansprakelijk voor de juistheid van de aanduidingen en verklaringen, welke op zijn verzoek door het personeel van de spoorweg zijn vermeld.

§ 2. 1. De spoorweg heeft steeds het recht te onderzoeken of de zending overeenstemt met de vermeldingen op de vrachtbrief en of de veiligheidsmaatregelen, voorgeschreven in Bijlage I of krachtens artikel 47, § 2b, en artikel 48, § 2b, in acht zijn genomen.

2. Indien een zending op inhoud wordt onderzocht, moet de afzender of de geadresseerde worden uitgenodigd daarbij aanwezig te zijn, naar gelang het onderzoek plaats heeft op het station van afzending of op het station van bestemming. Indien de rechthebbende niet verschijnt of indien het onderzoek onderweg plaats heeft, moet het onderzoek worden verricht in tegenwoordigheid van twee niet tot het spoorwegpersoneel behorende getuigen.

3. Het resultaat van het onderzoek naar de juistheid van de vermeldingen op de vrachtbrief moet worden vermeld op alle delen van de vrachtbrief, die bij de spoorweg aanwezig zijn. Indien de zending niet overeenstemt met de vermeldingen op de vrachtbrief, komen de door het onderzoek veroorzaakte kosten ten laste van de zending, tenzij zij ter plaatse zijn voldaan.

§ 3. In de tarieven wordt bepaald of en onder welke voorwaarden de spoorweg verplicht is op verzoek van de afzender het gewicht van de zending, het aantal colli of stuks van een zending, de afmetingen van elk collo of het eigengewicht van de wagens vast te stellen. De spoorweg is verplicht op de vrachtbrief het door hem vastgestelde gewicht, het aantal colli of stuks van een zending, de afmetingen van elk collo en het eigengewicht van de wagens te vermelden.

§ 4. Bij weging op een weegbrug wordt het gewicht van het goed bepaald door van het totale gewicht van de beladen wagen het op de wagen vermelde eigengewicht af te trekken, tenzij door de afzonderlijke weging van de ledige wagen een ander eigengewicht is komen vast te staan; in dit geval wordt dit van het totale gewicht afgetrokken. Wegingen, uitgevoerd op weegbruggen van particulieren, worden gelijkgesteld met die op weegbruggen van de spoorweg, voorzover aan de voorwaarden, die terzake door de spoorweg zijn vastgesteld, is voldaan.

§ 5. De vaststelling van het gewicht, van het aantal colli of stuks van een zending of van de afmetingen van elk collo door de spoorweg geschiedt uitsluitend voor de berekening van de vracht, bijkomende kosten en boeten, alsmede voor de vaststelling van een te gering gewicht of aantal colli of stuks. Aan een onjuiste vaststelling of een onjuiste vermelding op de vrachtbrief kunnen slechts aanspraken tegenover de spoorweg

worden ontleend, voorzover diensgevolge te hoge vracht en andere kosten in rekening zijn gebracht of een te gering gewicht of aantal colli of stuks is afgeleverd.

§ 6. Indien een door de spoorweg na sluiting van de vervoerovereenkomst verrichte weging een gewichtsverschil te zien geeft, blijft het door het station van afzending vastgestelde gewicht of, bij gebreke daarvan, het door de afzender aangegeven gewicht in de volgende gevallen beslissend voor de vrachtberekening:

a. indien het verschil kennelijk is te wijten aan de aard van het goed of aan atmosferische invloeden;

b. indien het gewichtsverschil niet meer dan 2% bedraagt van het door het station van afzending vastgestelde gewicht, of, bij gebreke daarvan, van het door de afzender aangegeven gewicht.

Artikel 58

Sluiting van de vervoerovereenkomst

§ 1. De vervoerovereenkomst is gesloten, zodra de spoorweg de zending met de vrachtbrief ten vervoer heeft aangenomen. De aanneming wordt vastgesteld door het afdrucken op de vrachtbrief van een stempel van het station van afzending, die de datum van aanneming aangeeft.

§ 2. De afstempeling van de vrachtbrief geschiedt onmiddellijk nadat al de op de vrachtbrief vermelde goederen aan het station bezorgd zijn of, indien zij door de afzender worden geladen, geladen zijn en, behoudens het in artikel 60, § 5, lid 1, bepaalde, de kosten, die de afzender voor zijn rekening neemt, zijn betaald.

§ 3. Na de afstempeling dient het voor de geadresseerde bestemde deel van de vrachtbrief als bewijs van de vervoerovereenkomst.

§ 4. De aanduidingen op de vrachtbrief betreffende de afmetingen, het gewicht of, indien de zending door de afzender wordt geladen, het aantal stuks kunnen niet als bewijs tegen de spoorweg dienen, tenzij de spoorweg de afmetingen, het gewicht of het aantal stuks heeft gecontroleerd en dit op de vrachtbrief heeft aangetekend.

§ 5. De spoorweg is verplicht de ontvangst van de zending en de datum van aanneming ten vervoer door het afdrucken van de datumstempel op alle delen van de vrachtbrief te bevestigen. Het voor de afzender bestemde deel van de vrachtbrief wordt hem teruggegeven. Dit deel heeft niet de waarde van het voor de geadresseerde bestemde deel van de vrachtbrief.

Artikel 59

Tarieven

§ 1. Er zijn tarieven voor het vervoer van stukgoederen en van wagenladingen.

§ 2. Deze tarieven bevatten alle bijzondere voorwaarden, alsmede alle voor de berekening van de vracht en bijkomende kosten noodzakelijke gegevens.

§ 3. De vracht en bijkomende kosten worden, onverminderd het bepaalde in artikel 31 van de Spoorwegwet, berekend overeenkomstig de op het tijdstip van de sluiting der vervoerovereenkomst voor het vervoer als vrachtgoed onderscheidenlijk expresgoed geldende tarieven. De keuze van de vrachtbrief is bepalend voor de toepasselijkheid van het vrachtgoed- of het expresgoedtarief.

§ 4. 1. De spoorweg moet de volgens de tarieven verschuldigde vracht en bijkomende kosten, alsmede krachtens dit reglement verschuldigde boeten en de aanleiding tot de boeteheffing op de vrachtbrief vermelden.

2. De vermelding van de vracht en bijkomende kosten behoeft niet te geschieden, indien dienaangaande overeenstemming is bereikt tussen de spoorweg en degene, die de verschuldigde vracht en bijkomende kosten voor zijn rekening neemt.

3. In afwijking van lid 1 kunnen de vracht en de in de tarieven te vermelden bijkomende kosten voor wagenladingen met binnenlandse vrachtbrief op een periodieke afrekeningsstaat worden vermeld.

§ 5. De spoorweg mag behalve de krachtens dit reglement of de tarieven verschuldigde vracht, bijkomende kosten en boeten slechts de door hem gedane uitgaven en de door hem gemaakte kosten in rekening brengen. Deze uitgaven en kosten moeten behoorlijk worden vastgesteld en afzonderlijk worden vermeld op de vrachtbrief; bewijsstukken moeten worden bijgevoegd. Wanneer de betaling van deze uitgaven ten laste van de afzender komt, worden de bewijsstukken niet tegelijk met de vrachtbrief aan de geadresseerde, doch aan de afzender ter hand gesteld.

§ 6. De tarieven bepalen op welke stations goederen ten vervoer worden aangenomen en op welke stations goederen worden afgeleverd.

Artikel 60

Betaling van de kosten

§ 1. De kosten (vracht, bijkomende kosten, douanerechten en voorts de kosten, die ontstaan vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering alsmede de kosten van een eventueel verder middel van vervoer) worden overeenkomstig de navolgende bepalingen door de afzender of door de geadresseerde betaald.

§ 2. De afzender moet, met inachtneming van het daarovertrent in de tarieven bepaalde, in de desbetreffende rubriek van de vrachtbrief vermelden, welke kosten hij voor zijn rekening neemt.

§ 3. Kosten, die de afzender niet voor zijn rekening heeft genomen, worden geacht ten laste van de geadresseerde te zijn gebracht. De kosten komen echter steeds ten laste van de afzender, indien de geadresseerde de vrachtbrief niet in ontvangst heeft genomen noch zijn rechten overeenkomstig artikel 68, § 2, heeft doen gelden.

§ 4. Bijkomende kosten, zoals staangeld, magazijngeld en weegloon, waarvan de heffing het gevolg is van een aan de geadresseerde toe te schrijven feit of van een door hem gedaan verzoek, moeten steeds door hem worden betaald.

§ 5. 1. Voor wagenladingen met binnenlandse vrachtbrief geschiedt de betaling van de kosten, met uitsluiting van de in de tarieven te vermelden kosten, op grond van een door de spoorweg periodiek op te maken afrekeningsstaat, die de kosten per wagenlading vermeldt.

2. De spoorweg kan van hem, die de kosten verschuldigd is, bij wijze van waarborgsom tegen ontvangstbewijs de storting vorderen van een bedrag, dat de kosten bij benadering dekt. Zodra het juiste bedrag van de verschuldigde kosten bekend is, vindt de eindafrekening plaats.

§ 6. 1. De spoorweg kan bij andere dan in § 5, lid 1, bedoelde zendingen van de afzender de vooruitbetaling van de kosten eisen, wanneer het goederen betreft, die naar zijn oordeel aan spoedig bederf onderhevig zijn of die op grond van hun geringe waarde of hun aard hem geen voldoende waarborg voor de kosten bieden.

2. Indien het bedrag van de kosten, die de afzender voor zijn rekening neemt, op het tijdstip van de aanbidding ten vervoer niet nauwkeurig kan worden vastgesteld, kan de spoorweg bij wijze van waarborgsom tegen ontvangstbewijs de storting vorderen van een bedrag, dat de kosten bij benadering dekt. Zodra op het station van afzending het juiste bedrag van de verschuldigde kosten bekend is, vindt de eindafrekening plaats.

§ 7. De spoorweg moet zowel op het voor de afzender als op het voor de geadresseerde bestemde deel van de vrachtbrief de bedragen specificeren, welke de afzender voor zijn rekening neemt, behoudens in de gevallen, bedoeld in § 6, lid 2, artikel 59, § 4, lid 2, en in het geval van vermelding van deze bedragen op een periodieke afrekeningsstaat.

Artikel 61

Correctie van bedragen

§ 1. Bij onjuiste toepassing van een tarief of bij onjuiste vaststelling of inning van de kosten, moet het te veel betaalde of het te weinig gevorderde worden vereffend.

§ 2. Te veel geïnde bedragen, die door de spoorweg worden vastgesteld, moeten ambtshalve ter kennis van de rechthebbende worden gebracht, indien zij één gulden per vrachtbrief te boven gaan; de vereffening moet zo spoedig mogelijk geschieden.

§ 3. Indien de vrachtbrief niet in ontvangst is genomen, is de afzender verplicht de ten onrechte niet geïnde bedragen aan de spoorweg te betalen. Wanneer de vrachtbrief door de geadresseerde in ontvangst is genomen, is de afzender slechts gehouden tot betaling van een ten onrechte niet geïnd bedrag, voorzover dit betrekking heeft op kosten, die hij voor zijn rekening heeft genomen; het restant van het ten onrechte niet geïnde bedrag komt ten laste van de geadresseerde.

Artikel 62

Boeten

§ 1. 1. Onverminderd de verplichting tot betaling van het verschil in vracht en van een vergoeding voor eventuele schade, kan de spoorweg boeten heffen in de gevallen en onder de voorwaarden die hierna zijn bepaald:

a. bij een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van krachtens Bijlage I van het vervoer uitgesloten goederen, een in de tarieven vast te stellen boete;

b. bij een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige aanduiding van krachtens Bijlage I voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen of bij niet inachtneming van de in die Bijlage of krachtens artikel 47, § 2 b, of artikel 48, § 2 b, door de Minister van Verkeer en Waterstaat vastgestelde voorwaarden, een in de tarieven vast te stellen boete;

c. bij een aanduiding, die op een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige wijze de aard van een zending omschrijft, die andere dan de onder a en b van deze paragraaf bedoelde goederen bevat of in het algemeen bij een aanduiding, die op een of andere manier de zending onder een lager tarief zou kunnen doen vallen dan het feitelijk van toepassing zijnde tarief, het dubbele van het verschil tussen de vracht, die had moeten worden geïnd van het station van afzending tot het station van bestemming indien de aanduiding juist, nauwkeurig en volledig was geweest en de vracht, die is berekend op grond van de door de afzender op de vrachtbrief vermelde aanduiding. Indien een zending is samengesteld uit goederen, die volgens verschillende prijzen worden bevracht en het gewicht van elke goederensoort zonder bezwaar kan worden vastgesteld, wordt de boete berekend volgens de vrachtprijs, die voor elke goederensoort afzonderlijk geldt, indien deze wijze van vrachtberekening een lagere boete oplevert;

d. bij aangifte van een lager gewicht, een geringer aantal stuks, of kleinere afmetingen per collo dan werkelijk het geval is, het dubbele van het verschil tussen de vracht die verschuldigd zou zijn indien het gewicht, de afmetingen of het aantal stuks juist zouden zijn aangegeven en die, welke op grond van de vermelde aanduidingen verschuldigd is, berekend van het station van afzending tot het station van bestemming. Het bepaalde onder c, tweede volzin, is op overeenkomstige wijze van toepassing;

e. bij overbelasting van een door de afzender beladen wagen het vijfvoudige van de vracht berekend tussen het station van

afzending en het station van bestemming voor het gewicht, waarmede de toelaatbare belading is overschreden.

2. De in deze paragraaf bedoelde boeten kunnen naast elkaar geheven worden. Indien echter gelijktijdig zowel op grond van het in § 1, lid 1, onder *c*, als van het onder *d*, bepaalde boete geheven kan worden, bedraagt de boete het dubbele van het verschil tussen de vracht, die verschuldigd zou zijn, indien het gewicht, de afmetingen of het aantal stuks juist aangegeven zou zijn en die, welke op grond van de vermelde aanduidingen verschuldigd is.

§ 2. De op grond van § 1 opgelegde boeten komen ten laste van de zending, onverschillig de plaats, waar de bezwarende feiten zijn vastgesteld.

§ 3. Het bedrag van de boeten en de aanleiding tot de boeteheffing moeten op de vrachtbrief worden vermeld.

§ 4. De boete kan niet geheven worden:

a. bij opgave van te gering gewicht, aantal stuks of te kleine afmetingen, indien de afzender op de vrachtbrief de spoorweg heeft verzocht deze gegevens vast te stellen;

b. bij overbelasting van een wagen, indien de afzender op de vrachtbrief weging door de spoorweg heeft verzocht;

c. bij een tijdens het vervoer door weersinvloeden veroorzaakte overbelasting, indien wordt bewezen, dat de lading van de wagen de toelaatbare belading niet overschreed ten tijde van de aanbidding ten vervoer op het station van afzending;

d. bij toeneming van het gewicht tijdens het vervoer, zonder dat er sprake is van overbelasting, indien wordt bewezen, dat deze toeneming is te wijten aan weersinvloeden;

e. bij onnauwkeurige aangifte van het gewicht zonder dat er sprake is van overbelasting, indien het verschil tussen het op de vrachtbrief aangegeven gewicht en het vastgestelde gewicht niet meer bedraagt dan 2 % van het aangegeven gewicht.

Artikel 63

Remboursementen en voorschotten

§ 1. De afzender kan zendingen stukgoederen tot de waarde van het goed met een remboursement belasten.

§ 2. De spoorweg is slechts tot uitbetaling van het remboursement verplicht, voorzover het bedrag daarvan door de geadresseerde is betaald. Dit bedrag moet door de spoorweg binnen een termijn van vijftien dagen na deze betaling ter beschikking worden gesteld; bij vertraging is na afloop van deze termijn een rente van 5 % per jaar verschuldigd.

§ 3. Indien de zending geheel of gedeeltelijk aan de geadresseerde is afgeleverd zonder voorafgaande inning van het remboursement, moet de spoorweg, behoudens zijn verhaal op de geadresseerde, de afzender de schade tot het bedrag van het remboursement vergoeden.

§ 4. In de tarieven wordt bepaald onder welke voorwaarden voorschotten worden toegelaten.

§ 5. Voor remboursements en voorschotten is een in de tarieven vast te stellen vergoeding verschuldigd.

Artikel 64

Krachts douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten

§ 1. 1. De afzender is verplicht bij de vrachtbrief de bescheiden te voegen, die nodig zijn voor de vervulling, vóór de aflevering van de zending aan de geadresseerde, van de krachts douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten.

2. Indien deze bescheiden niet bij de vrachtbrief kunnen worden gevoegd, moet de afzender deze tijdig doen toekomen

aan het kantoor van het station, van de douane of van andere instanties, waar de formaliteiten moeten worden vervuld; de vrachtbrief moet het kantoor vermelden, waar deze bescheiden ter beschikking van de spoorweg worden gehouden.

§ 2. 1. De spoorweg is niet verplicht te onderzoeken of de bijgevoegde bescheiden volledig en juist zijn.

2. De afzender is tegenover de spoorweg aansprakelijk voor elke schade, die uit het ontbreken, de onvolledigheid of de onjuistheid van die bescheiden zou kunnen voortvloeien, tenzij deze te wijten is aan schuld van de spoorweg.

3. Ontstaat door een oorzaak, als in lid 2 vermeld, buiten schuld van de spoorweg een oponthoud in het vervoer, dan heeft de spoorweg het recht voor de gehele duur van het oponthoud het in de tarieven vast te stellen lig-, magazijn- of staangeld te heffen.

4. Artikel 49, § 4, is van overeenkomstige toepassing.

§ 3. De spoorweg is in geval van schuld aansprakelijk voor de gevolgen van het verlies of het niet of onjuist gebruiken van de op de vrachtbrief vermelde bescheiden, die bij dat document zijn gevoegd of aan hem zijn toevertrouwd; de door hem te betalen schadevergoeding kan evenwel nimmer hoger zijn dan die, welke bij verlies van het goed verschuldigd zou zijn.

§ 4. De afzender is verplicht de douanevoorschriften betreffende de verpakking en de bescherming met dekkleden van de goederen na te leven. De spoorweg kan zendingen, waarvan de douaneversluiting beschadigd of gebrekkig is, weigeren. Indien de afzender de goederen niet overeenkomstig de douanevoorschriften heeft verpakt of met dekkleden beschermd, heeft de spoorweg het recht hierin te voorzien. De kosten komen ten laste van de zending.

§ 5. 1. Onderweg worden de krachtens douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten behoudens in het geval, bedoeld in lid 2, door de spoorweg vervuld. Het staat de spoorweg vrij deze taak onder eigen verantwoordelijkheid aan een gemachtigde toe te vertrouwen of zichzelf daarmede te belasten. In beide gevallen neemt de spoorweg de verplichtingen van een expediteur op zich.

2. De geadresseerde of diens gemachtigde mogen onder in de tarieven te bepalen voorwaarden de hiervoren bedoelde formaliteiten zelf vervullen op een binnenlandse douanelosplaats, indien het station van bestemming ressorteert onder deze binnenlandse douanelosplaats. Noch de geadresseerde, noch diens gemachtigde zijn gerechtigd het goed in bezit te nemen.

3. Voorts kan de afzender door een vermelding op de vrachtbrief verzoeken zelf de in lid 1 bedoelde handelingen bij te wonen of zich daarbij te doen vertegenwoordigen door een gemachtigde, teneinde alle inlichtingen te verstrekken en ter zake dienende opmerkingen te maken, zonder dat hij hieraan het recht kan ontleenen het goed in bezit te nemen of de formaliteiten zelf te vervullen.

§ 6. 1. De geadresseerde heeft het recht op het station van bestemming, waar een douanekantoor is gevestigd, de douaneformaliteiten zelf te vervullen of door een gemachtigde te doen vervullen, indien de vrachtbrief de vrijmaking bij aankomst voorschrijft of indien bij ontbreken van dit voorschrift het goed onder douaneversluiting aankomt. Indien hij van dit recht gebruik maakt, moet hij vooraf zijn uit artikel 68, § 1, lid 1, voortvloeiende verplichtingen nakomen.

2. Indien de geadresseerde zich niet binnen een in de tarieven te bepalen termijn meldt tot het in ontvangst nemen van de vrachtbrief, wordt de zending als geweigerd beschouwd en wordt overeenkomstig het bepaalde in artikel 73 gehandeld. Indien overeenkomstig het bepaalde in artikel 73, § 2, lid 2, de spoorweg tot verkoop van de goederen overgaat, kan de spoorweg handelen zoals in § 5, lid 1, is aangegeven.

3. De geadresseerde, aan wie de vrachtbrief ter hand is gesteld, is indien hij de in dit artikel bedoelde formaliteit niet of niet naar behoren vervult, aansprakelijk voor alle schade, welke de spoorweg uit dien hoofde mocht lijden.

4. De geadresseerde mag de goederen niet uit de wagens lossen, noch van het terrein of uit de magazijnen van de spoorweg afvoeren, voordat de belastingbescheiden zijn aangezuiverd en aan alle krachtens douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften nodige formaliteiten is voldaan. De geadresseerde is aansprakelijk voor de schade, die uit de niet-nakoming van deze bepaling voor de spoorweg mocht ontstaan.

§ 7. 1. Onverminderd het bepaalde in § 2, is de geadresseerde, indien hij ter aanvulling van door de afzender bij de vrachtbrief gevoegde, doch onvolledig of onjuist gebleken bescheiden nadere gegevens verstrekt, waarvan de spoorweg gebruik moet maken ter vervulling van de formaliteiten, waarvan in dit artikel sprake is, aansprakelijk voor alle schade, welke de spoorweg mocht lijden tengevolge van de onvolledigheid of onjuistheid van de door de geadresseerde verstrekte gegevens.

2. De spoorweg is niet verplicht de zending af te leveren voordat het bedrag van de schade of een naar zijn oordeel voldoende waarborgsom betaald is.

§ 8. 1. Het verrichten van de in dit artikel bedoelde formaliteiten door of vanwege de spoorweg geschiedt tegen een daarvoor in de tarieven vast te stellen vergoeding.

2. De spoorweg kan voor de door hem aan de douane en andere overheidsinstanties betaalde bedragen een in de tarieven vast te stellen provisie in rekening brengen.

3. Indien het verrichten van de bedoelde formaliteiten buiten schuld van de spoorweg langer oponthoud veroorzaakt dan daarvoor in de tarieven is toegestaan, kan voor de langere duur van het oponthoud het in de tarieven vast te stellen lig-, magazijn- of staangeld in rekening worden gebracht.

§ 9. De spoorweg is niet verplicht goederen, welke anders dan per spoorweg zijn aangevoerd onder douaneversluiting, ten doorvoer naar andere landen of ter vrijmaking naar een binnenlandse douanelosplaats te vervoeren.

§ 10. De geadresseerde is tegenover de spoorweg aansprakelijk voor de vervulling van de krachtens douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten, welke na de aflevering van de goederen elders vervuld moeten worden. De bij de vrachtbrief behorende bescheiden worden de geadresseerde tegen bijzondere kwijting afgegeven. De spoorweg is bevoegd bij de aflevering van de zending ter dekking van zijn risico een naar zijn oordeel voldoende waarborgsom te vorderen.

Artikel 65

Wijziging van de vervoerovereenkomst door de afzender

§ 1. 1. De afzender heeft het recht de vervoerovereenkomst te wijzigen door het geven van een nadere aanwijzing, inhoudende:

a. dat de zending aan een andere dan de op de vrachtbrief aangeduide geadresseerde wordt afgeleverd;

b. dat de zending op een ander dan het op de vrachtbrief aangeduide station van bestemming wordt afgeleverd of naar het station van afzending wordt teruggezonden; in dat geval kan de afzender voorschrijven dat een zending, die aanvankelijk als vrachtgoed is verzonden, als expresgoed wordt door- of teruggezonden of omgekeerd, mits het station, waar de zending wordt opgehouden, voor beide wijzen van vervoer geopend is.

2. In de tarieven kunnen ook andere dan de in lid 1 genoemde nadere aanwijzingen worden toegelaten.

3. De nadere aanwijzingen mogen nimmer splitsing van de zending ten gevolge hebben.

§ 2. De afzender is verplicht de nadere aanwijzingen te geven aan het station van afzending door middel van een schriftelijke verklaring overeenkomstig het in de tarieven vast te stellen model.

§ 3. 1. De spoorweg mag de uitvoering van de in § 1 genoemde nadere aanwijzingen, welke op de in § 2 voorgeschreven wijze zijn gegeven, niet weigeren of uitstellen, tenzij:

a. de uitvoering niet meer mogelijk is op het tijdstip, waarop de nadere aanwijzingen het station, dat deze moet uitvoeren, bereiken;

b. de uitvoering van dien aard is, dat daardoor de regelmatige dienstuitvoering zou worden verstoord;

c. de uitvoering in strijd is met de douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften; of

d. in het geval van wijzigingen van het station van bestemming, de waarde van de zending het totaal van de kosten tot het nieuwe station van bestemming naar alle waarschijnlijkheid niet dekt of de zending bestaat uit licht bederfelijke goederen, tenzij het bedrag van deze kosten onmiddellijk wordt betaald of hiervoor een waarborgsom wordt gestort.

2. In de in lid 1 genoemde gevallen moet de afzender zo spoedig mogelijk in kennis worden gesteld van de belemmeringen, die de uitvoering van zijn nadere aanwijzing verhinderen. Indien het station van afzending deze belemmeringen niet kon voorzien, komen alle gevolgen, die voortvloeien uit het begin van uitvoering van de nadere aanwijzing, voor rekening van de afzender.

§ 4. In de tarieven wordt bepaald, op welke wijze in de gevallen, bedoeld in § 1, de vracht wordt berekend.

§ 5. De kosten, voortvloeiende uit de uitvoering van een nadere aanwijzing, komen ten laste van de zending, tenzij deze nadere aanwijzing het gevolg is van omstandigheden die aan de schuld van de spoorweg zijn te wijten.

§ 6. Het recht van de afzender tot wijziging van de vervoerovereenkomst vervalt, zodra na aankomst van de zending op het station van bestemming:

a. bij zendingen, welke worden besteld, deze het station hebben verlaten, tenzij de zending door de geadresseerde niet in ontvangst wordt genomen;

b. bij zendingen, welke niet worden besteld, de vrachtbrief of de zending aan de geadresseerde is ter hand gesteld;

c. de geadresseerde overeenkomstig artikel 68, § 2, zijn uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechten heeft doen gelden.

§ 7. Onder voorbehoud van het bepaalde in § 3 is de spoorweg, in geval van schuld zijnerzijds, aansprakelijk voor de gevolgen van het niet of onjuist uitvoeren van een krachtens dit artikel gegeven nadere aanwijzing. De schadevergoeding, die de spoorweg moet betalen kan evenwel nooit hoger zijn dan die, welke verschuldigd zou zijn in geval van verlies van het goed.

Artikel 66

Belemmeringen in het vervoer

§ 1. Bij belemmering in het vervoer beslist de spoorweg of het in het belang van de afzender is, deze instructies te vragen dan wel of het de voorkeur verdient de zending zonder meer langs een andere dan de daarvoor normaal in aanmerking komende weg te vervoeren.

§ 2. Indien er geen andere weg is of indien om andere redenen het vervoer niet mogelijk is, vraagt de spoorweg instructies aan de afzender, tenzij de spoorweg, indien te voor-

zien is dat de belemmering van korte duur zal zijn, het in het belang van de afzender acht de opheffing van de belemmering af te wachten.

§ 3. De afzender mag op de vrachtbrief instructies geven voor het geval zich een belemmering in het vervoer zou voordoen. Indien naar het oordeel van de spoorweg die instructies niet kunnen worden uitgevoerd, vraagt de spoorweg nieuwe instructies aan de afzender.

§ 4. De van een belemmering in het vervoer in kennis gestelde afzender dient zijn instructies te geven aan het station dat hem daarom vroeg.

§ 5. Indien de bedoelde instructies een wijziging van de vervoerovereenkomst inhouden, zijn daarop de beperkingen van artikel 65, § 1, en de voorschriften van artikel 65, § 2, niet van toepassing.

§ 6. 1. Indien de van een belemmering in het vervoer in kennis gestelde afzender niet binnen een in de tarieven vast te stellen termijn van ten minste vierentwintig uren uitvoerbare instructies geeft, kan worden gehandeld overeenkomstig het bepaalde in artikel 73, § 2.

2. De spoorweg is gerechtigd het in de tarieven vast te stellen lig-, magazijn- of staangeld in rekening te brengen van het ogenblik af, waarop de in het vorige lid bedoelde termijn is verstreken.

§ 7. Indien de belemmering in het vervoer ophoudt te bestaan vóór aankomst van de instructies van de afzender, wordt de zending naar het station van bestemming doorgezonden zonder dat deze instructies worden afgewacht. De afzender wordt hiervan zo spoedig mogelijk in kennis gesteld.

§ 8. Indien ten gevolge van beslag of een maatregel van douane of andere overheidsinstanties met betrekking tot het goed de spoorweg belet wordt dit te vervoeren, is deze bevoegd het in de tarieven te bepalen lig-, magazijn- of staangeld ten laste van de zending te brengen. Indien het goed moet worden vernietigd of niet weer wordt vrijgegeven ten gevolge van de in deze paragraaf genoemde maatregelen, is de afzender verplicht de spoorweg de nog niet betaalde vracht over het reeds afgelegde traject en de overige kosten alsnog te voldoen.

Artikel 67

Leveringstermijnen

§ 1. 1. De leveringstermijn voor zendingen, die als vrachtgoed worden verzonden, wordt in de tarieven bepaald en mag niet meer bedragen dan achtenveertig uren.

2. De leveringstermijn begint voor deze zendingen te lopen des middernachts na de aanneming ten vervoer.

3. Deze termijn wordt verlengd:

- a. voor zendingen, welke worden besteld, met tien uren;
- b. voor zendingen, welke niet worden besteld, doch van de aankomst waarvan aan de geadresseerde kennis wordt gegeven, met zes uren.

Voor de berekening van deze verlengingen blijven de uren tussen achttien uur en acht uur van de daarop volgende dag buiten beschouwing.

§ 2. 1. De leveringstermijn voor zendingen, die als expresgoed worden verzonden, loopt af vijftien minuten na de aankomst van de trein, waarmee het vervoer moet geschieden.

2. Heeft bij een dergelijke zending, welke onderweg moet worden overgeladen, de overgangstijd op punten van aansluiting, al dan niet ten gevolge van treinvertraging, minder bedragen dan vijftien minuten (minder dan dertig minuten voor colli zwaarder dan vijftig kilogram), dan komt voor de berekening van de leveringstermijn niet de onmiddellijk aansluitende trein in aanmerking, maar de eerstvolgende trein, waarvoor de

overgangstijd ten minste vijftien minuten (ten minste dertig minuten voor colli zwaarder dan vijftig kilogram) heeft bedragen.

De spoorweg kan echter voor bepaalde stations langere overgangstijden vaststellen.

3. Voor de toepassing van het bepaalde in het vorige lid wordt alleen rekening gehouden met de treinen waarmee, overeenkomstig het bepaalde in artikel 52, het vervoer als expresgoed kan worden verlangd.

4. De in deze paragraaf bedoelde termijn wordt verlengd:

- a. voor zendingen, welke worden besteld, met

—vier uren, voor zendingen met spoedbestelling met dien verstande dat voor zendingen, die vóór vijftien uur op het station van bestemming aankomen, de leveringstermijn niet later afloopt dan achttien uur,

—zes uren voor alle overige zendingen.

Voor de berekening van deze verlengingen blijven de uren tussen achttien uur en negen uur van de daarop volgende dag buiten beschouwing.

b. voor zendingen, welke niet worden besteld, doch van de aankomst waarvan aan de geadresseerde kennis wordt gegeven, met drie uren, waarbij de uren tussen achttien uur en acht uur van de daarop volgende dag buiten beschouwing blijven.

§ 3. In de volgende gevallen is de spoorweg bevoegd de leveringstermijn te verlengen:

- a. voor zendingen, welke bestemd zijn voor stations, die slechts eenmaal per dag of niet dagelijks worden bediend;

b. indien dringende redenen in het belang van de spoorweg bestaan.

§ 4. 1. De verlengingen, bedoeld in § 3, onder a, moeten in de tarieven worden bepaald.

2. De vaststelling van de verlengingen, bedoeld in § 3, onder b, geschiedt onder inachtneming van het in artikel 115 bepaalde. De spoorweg brengt deze maatregelen onverwijld ter kennis van het publiek. Zij treden niet in werking voordat zij ter kennis van het publiek zijn gebracht.

§ 5. De leveringstermijn loopt niet door gedurende het oponthoud, dat, behoudens schuld van de spoorweg, veroorzaakt wordt door:

- a. het onderzoek overeenkomstig het bepaalde in artikel 57, § 2, lid 1, waardoor verschillen met de aanduidingen op de vrachtbrief aan het licht komen;

b. voldoening aan een verzoek tot weging, telling of meting;

c. het vervullen van de krachtens douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten;

d. de wijziging van de vervoerovereenkomst door de afzender;

e. elke onderbreking van het verkeer, waardoor het begin of de voortzetting van het vervoer tijdelijk wordt belemmerd.

§ 6. De leveringstermijn is in acht genomen, indien vóór de afloop van deze termijn:

a. voor zendingen, welke door de spoorweg worden besteld, de bestelling heeft plaats gehad;

b. voor zendingen, welke niet door de spoorweg worden besteld, doch van de aankomst waarvan aan de geadresseerde kennis wordt gegeven, de kennisgeving heeft plaats gehad;

c. voor zendingen, welke niet door de spoorweg worden besteld en van de aankomst waarvan geen kennisgeving plaats vindt, de zending op het station van bestemming ter beschikking van de geadresseerde is. Indien de leveringstermijn verstrijkt na het sluitingsuur van het station van bestemming, is de leveringstermijn in acht genomen, indien de zending de volgende morgen op het openingsuur van het station ter afvoering gereed ligt.

Artikel 68

Aflevering

§ 1. 1. De spoorweg is verplicht de vrachtbrief en de zending op het station van bestemming aan de geadresseerde tegen kwijting en tegen betaling van de te zijnen laste gebrachte vorderingen met uitzondering van die, welke op een periodieke afrekeningsstaat worden vermeld, af te geven na hem desverlangd in staat gesteld te hebben de vrachtbrief en de uitwendige staat van de goederen behoorlijk na te zien. De inontvangstneming van de vrachtbrief of de zending brengt voor de geadresseerde de verplichting mede de te zijnen laste gebrachte vorderingen aan de spoorweg te betalen.

2. Met de aflevering van de zending aan de geadresseerde worden gelijkgesteld de overgave hiervan, overeenkomstig de geldende voorschriften, aan de douane of andere overheidsinstanties in hun expeditielokalen of in hun entrepots, wanneer deze zich niet onder bewaking van de spoorweg bevinden, alsmede de inbewaargeving bij de spoorweg of de opslag bij een expediteur of in een openbaar entrepot.

3. Voorts worden met de aflevering van de zending aan de geadresseerde gelijkgesteld:

a. de overgave aan een derde overeenkomstig het bepaalde in artikel 73, § 2;

b. de overgave op het station van bestemming aan een ander middel van vervoer of aan een expediteur ten verder vervoer naar een niet aan de spoorlijn gelegen plaats of, uitsluitend bij stukgoederen, naar een buiten de bestelkring van het station van bestemming gelegen plaats. Deze overgave vindt ambtshalve plaats, indien op de vrachtbrief van een stukgoedzending als woonplaats van de geadresseerde zulk een plaats is aangegeven, tenzij de afzender op de vrachtbrief of de geadresseerde tijdig vóór aankomst op het station van bestemming omtrent de doorzending enig voorschrift heeft gegeven.

§ 2. Na aankomst van de zending op het station van bestemming heeft de geadresseerde het recht de spoorweg te verzoeken hem de vrachtbrief ter hand te stellen en hem de zending af te leveren. Indien het verlies van goederen is vastgesteld of indien goederen niet voor afloop van de in artikel 77, § 1, genoemde termijn zijn aangekomen, kan de geadresseerde op eigen naam de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechten tegenover de spoorweg doen gelden.

§ 3. 1. In de tarieven wordt bepaald of de goederen door de spoorweg of door de geadresseerde moeten worden gelost, tenzij dit reglement hieromtrent voorschriften bevat of tussen de spoorweg en de geadresseerde een bijzondere overeenkomst is gesloten.

2. Indien de geadresseerde lost, is hij aansprakelijk voor alle schade, welke bij het lossen wordt veroorzaakt, tenzij bewezen wordt, dat de schade is ontstaan door de schuld van de spoorweg. De spoorweg is voorts gerechtigd de verdere lossing en afvoering van de goederen te beletten, totdat de schade is vergoed of een naar zijn oordeel voldoende waarborgsom is gestort.

§ 4. De rechthebbende kan de aanneming van de zending weigeren, zelfs na inontvangstneming van de vrachtbrief en betaling van de kosten, zolang niet is overgegaan tot het in artikel 88 bedoelde onderzoek terzake van een beweerde beschadiging.

§ 5. De spoorweg kan verlangen, dat wagens, welke door de geadresseerde worden gelost, hem na lossing behoorlijk gereinigd worden teruggegeven. Wordt aan dit verlangen niet voldaan, dan kan de spoorweg voor het reinigen een in de tarieven te bepalen bedrag in rekening brengen.

Artikel 69

Bestelling

§ 1. 1. De aangekomen zendingen stukgoederen, die door de spoorweg worden gelost, worden in de plaatsen vermeld in de tarieven aan het opgegeven adres besteld binnen de door de spoorweg daarvoor vastgestelde kring.

2. In de tarieven wordt bepaald welke goederen van bestelling zijn uitgesloten.

3. Het adres, waar de goederen besteld moeten worden, moet langs harde rijwegen met de vervoermiddelen van de besteldienst bereikbaar zijn. De goederen behoeven niet verder te worden gebracht dan gelijkvloers tot de aan de harde weg gelegen woon- of bedrijfsruimte van de geadresseerde, die desverlangd bij het lossen hulp moet verlenen.

4. De spoorweg kan voor het bestellen een in de tarieven te bepalen bedrag in rekening brengen.

5. Voor het terugbrengen naar het station van goederen, die, om welke reden ook, niet afgeleverd kunnen worden, alsmede voor het geval, dat de hier bedoelde goederen opnieuw moeten worden besteld, kan een in de tarieven te bepalen bedrag in rekening worden gebracht, dat ten hoogste gelijk mag zijn aan het voor het afhalen verschuldigde bedrag.

§ 2. In de tarieven wordt bepaald, in welke plaatsen voor zendingen, die als expresgoed worden verzonden, de bestelling als spoedbestelling plaats heeft.

§ 3. In de tarieven kan worden bepaald of en onder welke voorwaarden ook andere dan de in § 1, lid 1, bedoelde goederen worden besteld.

§ 4. 1. De bestelling blijft achterwege, indien:

a. de afzender op de vrachtbrief het voorschrift „station restante” of een ander voorschrift van gelijke strekking heeft gegeven;

b. de geadresseerde tijdig vóór de aankomst van de zending aan het station van bestemming schriftelijk heeft kennisgegeven, dat hij de goederen zelf wenst af te voeren of door derden te doen afvoeren. In dit geval moet niettemin tot bestelling worden overgegaan, indien de afzender hieromtrent op de vrachtbrief een uitdrukkelijk voorschrift heeft gegeven.

2. Het recht van de afzender om „station restante” voor te schrijven, alsmede het recht van de geadresseerde om de goederen zelf af te voeren of door derden te doen afvoeren kunnen:

a. in de tarieven blijvend worden beperkt of opgeheven;

b. indien gevaar bestaat, dat de regelmatige afwikkeling van het verkeer door ophoping van goederen, hetzij op het gehele net of een gedeelte daarvan dan wel op bepaalde stations wordt verstoord, door de spoorweg tijdelijk worden beperkt of opgeheven. De spoorweg brengt deze maatregelen onverwijld ter kennis van het publiek. Zij treden niet in werking, voordat zij ter kennis van het publiek zijn gebracht.

§ 5. In buitengewone omstandigheden, zoals bemoeilijking van de besteldienst door sneeuw of ijzel, is de spoorweg bevoegd:

a. voor het bestellen en voor het in § 1, lid 5, bedoelde terugbrengen of opnieuw bestellen een in de tarieven te bepalen bedrag in rekening te brengen, dat ten hoogste gelijk mag zijn aan het voor het afhalen verschuldigde bedrag;

b. de besteldienst geheel of gedeeltelijk te staken.

Artikel 70

Kennisgeving van aankomst

§ 1. Van de aankomst van zendingen, welke niet worden besteld, wordt de geadresseerde kennisgegeven, behalve wanneer deze tijdig schriftelijk heeft verzocht zulks na te laten.

§ 2. In de tarieven wordt bepaald:

- a. op welke wijze de vorenbedoelde kennisgeving geschiedt en in hoeverre daarvoor kosten in rekening worden gebracht;
- b. op welk ogenblik een per post verzonden kennisgeving moet worden gerekend in het bezit van de geadresseerde te zijn gekomen.

Artikel 71

Weging, telling en meting op het station van bestemming

In de tarieven wordt bepaald of en onder welke voorwaarden de spoorweg verplicht is op verzoek van de geadresseerde op het station van bestemming het gewicht van het goed, het aantal colli of stuks, de afmetingen van elk collo of het eigen-gewicht van de wagen vast te stellen. De bepalingen van artikel 57, § 3, tweede volzin, § 4, en § 5, zijn van overeenkomstige toepassing.

Artikel 72

Afvoeren van goederen, welke niet door de spoorweg worden besteld

§ 1. Het lossen van wagens en het afvoeren van goederen door de geadresseerde moeten geschieden gedurende de door de spoorweg vastgestelde uren, welke door aanplakking op de stations bekend worden gemaakt.

§ 2. De termijnen, binnen welke door de spoorweg geloste goederen moeten zijn afgevoerd, en die, binnen welke door de geadresseerde te lossen goederen moeten zijn gelost en afgevoerd, worden in de tarieven bepaald.

§ 3. Indien de door de spoorweg geloste goederen buiten schuld van de spoorweg niet binnen de gestelde termijn zijn afgevoerd, wordt van het ogenblik af, waarop die termijn is afgelopen, het in de tarieven te bepalen lig- of magazijngeld geheven.

§ 4. 1. Indien de door de geadresseerde te lossen goederen buiten schuld van de spoorweg niet binnen de gestelde termijn zijn gelost en afgevoerd, wordt van het ogenblik af, waarop die termijn is afgelopen, het in de tarieven te bepalen lig-, magazijn- of staangeld geheven.

2. Indien de lostermijn met meer dan vierentwintig uren is overschreden, is de spoorweg bevoegd de wagens op kosten en voor risico van de rechthebbende te lossen, waarvoor een in de tarieven te bepalen vergoeding in rekening kan worden gebracht. Verder is de spoorweg bevoegd met de goederen te handelen als in artikel 73, § 2, is bepaald en voor de tijd, gedurende welke de goederen bij de spoorweg verblijven, het in de tarieven te bepalen lig-, magazijn- of staangeld in rekening te brengen.

§ 5. Meldt de geadresseerde, aan wie van de aankomst kennis werd gegeven, zich aan om de goederen in ontvangst te nemen en kan hieraan door schuld van de spoorweg niet binnen een uur, nadat hij zich heeft aangemeld, worden voldaan, dan is de spoorweg verplicht hem de kosten te vergoeden, welke uit de vergeefse poging om de goederen in ontvangst te nemen voor hem zijn ontstaan.

§ 6. 1. Indien gevaar bestaat, dat de regelmatige afwikkeling van het verkeer door ophoping van goederen, hetzij op het gehele net of een gedeelte daarvan dan wel op bepaalde stations, wordt verstoord, is de spoorweg bevoegd de tijd, welke van het berekenen van lig- of magazijngeld is vrijgesteld en de lostermijn te verkorten, alsmede het lig-, magazijn- of staangeld te verhogen.

2. De verkorting van de tijd, welke van het berekenen van lig- of magazijngeld is vrijgesteld, en van de lostermijn, alsmede de verhoging van het lig-, magazijn- of staangeld geschiedt met inachtneming van het in artikel 115 bepaalde.

3. De spoorweg brengt deze maatregelen onverwijld ter kennis van het publiek. Zij treden niet in werking voordat ze ter kennis van het publiek zijn gebracht.

Artikel 73

Belemmering in de aflevering en de afvoer

§ 1. 1. Heeft de geadresseerde niet zijn rechten doen gelden overeenkomstig het bepaalde in artikel 68, § 2, is hij niet te vinden, weigert hij de vrachtbrief en de zending in ontvangst te nemen, verzuimt hij zich binnen de termijn, die vrijgesteld is van het berekenen van lig-, magazijn- of staangeld, tot het inontvangstnemen van de vrachtbrief en de zending aan te melden, of is de regelmatige aflevering om enige andere reden verhinderd, dan liggen de goederen, gelost of niet gelost, voor rekening en risico van de afzender.

2. Het station van bestemming moet de afzender onverwijld van de stand van zaken kennisgeven en hem daarbij om instructies vragen. Deze kennisgeving geschiedt rechtstreeks of door tussenkomst van het station van afzending, ter beoordeling van de spoorweg. De spoorweg is verplicht tot rechtstreekse kennisgeving, indien de afzender dit op de vrachtbrief heeft verzocht.

3. De spoorweg mag, behalve ten gevolge van de belemmering in de aflevering ontstane kosten (vracht, lig-, magazijn- of staangeld, porti, telegramkosten, enz.), voor de kennisgeving van niet-aflevering en de uitvoering van de instructies een in de tarieven te bepalen bedrag in rekening brengen.

4. Indien de belemmering in de aflevering is opgeheven en de geadresseerde bereid is de zending alsnog in ontvangst te nemen, wordt deze hem afgeleverd, tenzij het station van bestemming intussen tegengestelde instructies van de afzender heeft ontvangen. Van deze aflevering moet de afzender onmiddellijk kennis worden gegeven; de eventuele kosten hiervan komen ten laste van de zending.

5. De afzender kan op de vrachtbrief verzoeken hem de zending ambtshalve terug te zenden, indien zich een belemmering in de aflevering voordoet. Behalve in dit geval mag de zending de afzender niet zonder zijn uitdrukkelijke toestemming worden teruggezonden.

6. De van een belemmering in de aflevering in kennis gestelde afzender dient zijn instructies te geven aan het station, waarvan hij de kennisgeving ontving. Voor deze instructies geldt het bepaalde in artikel 65, § 1, lid 3, en in artikel 65, § 3.

§ 2. 1. Is het door bijzondere omstandigheden niet mogelijk de afzender te verwittigen, verzuimt deze tijdig instructies te geven, of zijn de door hem gegeven instructies niet uitvoerbaar, dan is de spoorweg bevoegd de goederen in bewaring te geven aan een derde, die op de bewaarneming van de goederen is ingericht. Deze bewaargeving geschiedt tegen onmiddellijke betaling van de op de zending drukkende vorderingen, in naam van de afzender, die hierdoor evenzeer verbonden zal zijn, als had hij tot de bewaargeving last gegeven. Van een gedane bewaargeving wordt de afzender zo spoedig mogelijk kennis gegeven. De eventuele kosten van deze kennisgeving komen ten laste van de zending.

2. De spoorweg is verder bevoegd de goederen zonder enige formaliteit op de best mogelijke wijze te verkopen, met dien verstande dat:

a. goederen, welke naar zijn oordeel wegens hun licht berderfelijke aard, hun geringe waarde of om andere redenen niet geschikt zijn om in bewaring te worden genomen of gegeven, te allen tijde mogen worden verkocht;

b. andere goederen niet eerder mogen worden verkocht dan twintig dagen na afloop van de tijd, die vrijgesteld is van het berekenen van lig-, magazijn- of staangeld; zou echter de waarde der goederen door een bewaring gedurende twintig dagen

onevenredig verminderen of zouden de kosten van bewaring niet in een redelijke verhouding staan tot de waarde van de goederen, dan mag de verkoop zoveel eerder plaatshebben als de spoorweg nodig oordeelt.

3. De afzender moet, zo mogelijk, van de op handen zijn de verkoop verwittigd worden. Indien de spoorweg zelf de verkoop op zich neemt, mag daarvoor, behalve de gemaakte kosten, een in de tarieven te bepalen bedrag in rekening worden gebracht.

4. Aan de afzender moet na de verkoop hiervan bericht worden gezonden, zo mogelijk onverwijld. De opbrengst van de verkoop wordt, na aftrek van de vracht en van alle zowel op de goederen drukkende als op de bewaring en de verkoop gevallen kosten, ter beschikking van de afzender gesteld; is de opbrengst echter lager dan de vracht en de kosten, dan is de afzender verplicht het verschil aan de spoorweg te betalen.

§ 3. 1. Heeft de geadresseerde de hem aangeboden vrachtbrief aangenomen of overeenkomstig het bepaalde in artikel 68, § 2, zijn uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechten doen gelden, doch is de termijn, die vrijgesteld is van het berekenen van lig-, magazijn- of staangeld verstreken, zonder dat de goederen zijn afgevoerd, dan liggen deze, gelost of ongelost, voor rekening en risico van de geadresseerde.

2. Omtrent de bevoegdheid van de spoorweg om de goederen in bewaring te geven aan een derde en om de goederen te verkopen, zijn de bepalingen van § 2 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 74

Omvang van de aansprakelijkheid

§ 1. 1. De spoorweg is aansprakelijk voor schade, welke het gevolg is van de overschrijding van de leveringstermijn, alsmede voor schade, welke te rekenen van de aanneming ten vervoer tot de aflevering, voortvloeit uit het geheel of gedeeltelijk verlies of de beschadiging van het goed.

2. Bij afhalen van goederen door of namens de spoorweg vangt de aansprakelijkheid voor geheel of gedeeltelijk verlies, alsmede voor beschadiging volgens het bepaalde in lid 1 reeds aan op het ogenblik, waarop de goederen bij de afzender zijn afgehaald.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien de overschrijding van de leveringstermijn, het verlies of de beschadiging is veroorzaakt door schuld van de rechthebbende, een door deze gegeven opdracht, welke het uitvloeisel is van omstandigheden die niet aan de schuld van de spoorweg zijn te wijten, een aan het goed eigen gebrek (inwendig bederf, gewichtsverlies, enz.) of door omstandigheden, die de spoorweg niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon afwenden.

§ 3. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien het verlies of de beschadiging het gevolg is van de bijzondere gevaren, verbonden aan een of meer van de hierna genoemde feiten:

a. vervoer, dat krachtens de geldende bepalingen of krachtens met de afzender gesloten en op de vrachtbrief vermelde overeenkomsten op open wagens plaatsvindt;

b. ontbreken of gebrekkige toestand van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan kwaliteitsverlies of beschadiging zijn blootgesteld, wanneer zij niet of slecht verpakt zijn;

c. laden door de afzender of lossen door de geadresseerde krachtens de geldende bepalingen of krachtens met de afzender gesloten en op de vrachtbrief vermelde dan wel krachtens met de geadresseerde gesloten overeenkomsten;

d. gebrekkige belading, wanneer de belading door de afzender is verricht krachtens de geldende bepalingen of krachtens met de afzender gesloten en op de vrachtbrief vermelde overeenkomsten;

e. vervulling van de krachtens de douane- of andere wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten door de geadresseerde of diens gemachtigde;

f. de aard van bepaalde goederen, die tengevolge van aan deze aard verbonden oorzaken zijn blootgesteld aan geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging, zoals door breuk, roest, vanzelfoptredend inwendig bederf, uitdroging, vermindering;

g. verzending onder een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige benaming van goederen die van het vervoer zijn uitgesloten; verzending onder een onjuiste, onnauwkeurige of onvolledige benaming of niet-inachtneming door de afzender van de voor voorwaardelijk toegelaten goederen gestelde voorwaarden;

h. vervoer van levende dieren;

i. vervoer van zendingen, die krachtens de geldende bepalingen of krachtens met de afzender gesloten en op de vrachtbrief vermelde overeenkomsten moeten worden begeleid, voorzover de begeleiding ten doel heeft dit gevaar uit te sluiten.

Artikel 75

Bewijslast

§ 1. Het bewijs, dat de overschrijding van de leveringstermijn, het verlies of de beschadiging, door een der in artikel 74, § 2, genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de spoorweg.

§ 2. Indien de spoorweg bewijst, dat gelet op de feitelijke omstandigheden het verlies of de beschadiging het gevolg kan zijn van een of meer van de in artikel 74, § 3, genoemde bijzondere gevaren, bestaat het vermoeden, dat het verlies of de beschadiging daarvan het gevolg is. De rechthebbende behoudt evenwel het recht te bewijzen, dat de schade niet geheel of gedeeltelijk het gevolg is van een van deze gevaren. Dit vermoeden bestaat niet in het in artikel 74, § 3, onder a, genoemde geval, indien zich een ongewoon groot tekort of verlies voordoet.

Artikel 76

Vermoeden bij doorzending met een nieuwe vrachtbrief

Wanneer een onder de bepalingen van dit reglement verzonden zending onder diezelfde bepalingen met een nieuwe vrachtbrief is doorgezonden en een gedeeltelijk verlies of een beschadiging na de doorzending wordt vastgesteld, bestaat het vermoeden, dat dit verlies of deze beschadiging is ontstaan tijdens de laatste vervoerovereenkomst, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a. de zending is steeds onder toezicht van de spoorweg gebleven;

b. de zending is met een nieuwe vrachtbrief doorgezonden in de toestand, waarin hij op het station van doorzending aankwam.

Artikel 77

Vermoeden van verlies van het goed. Terugvinden van het goed

§ 1. De rechthebbende kan het goed als verloren beschouwen, wanneer het niet binnen dertig dagen na het verstrijken van de leveringstermijn aan de geadresseerde is afgeleverd of te zijner beschikking is gesteld.

§ 2. De rechthebbende kan bij de uitbetaling van de schadevergoeding voor het verloren goed schriftelijk verzoeken om onmiddellijke kennisgeving, indien het goed binnen één jaar na de betaling van de schadevergoeding mocht worden teruggevonden. Van dit verzoek wordt hem een schriftelijk bewijs gegeven.

§ 3. Binnen dertig dagen na ontvangst van deze kennisgeving kan de rechthebbende eisen, dat het goed hem zonder berekening van vracht wordt afgeleverd en wel, te zijner

keuze, of aan het station van afzending of aan het op de vrachtbrief vermelde station van bestemming, tegen terugbetaling van de door hem ontvangen schadevergoeding en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn.

§ 4. Indien het in § 2 bedoelde verzoek niet wordt gedaan of de in § 3 bedoelde instructies niet binnen dertig dagen worden gegeven, dan wel het goed meer dan één jaar na betaling van de schadevergoeding is teruggevonden, kan de spoorweg daarover vrij beschikken.

Artikel 78

Bedrag van de schadevergoeding bij geheel of gedeeltelijk verlies van het goed

§ 1. Indien krachtens de bepalingen van dit reglement een schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies van het goed verschuldigd is, wordt deze berekend:

- a. volgens de beursprijs;
- b. bij gebreke hiervan volgens de marktprijs;
- c. bij gebreke van beide volgens de gebruikelijke waarde.

Deze berekeningsgrondslagen hebben betrekking op goederen van dezelfde soort en hoedanigheid ter plaatse en ten tijde waarop het goed ten vervoer is aangenomen.

§ 2. De schadevergoeding kan evenwel, onder voorbehoud van de in artikel 82 genoemde beperkingen, niet meer bedragen dan vijftientig gulden voor elk ontbrekend kilogram brutogewicht.

§ 3. Bovendien worden de vracht, de douanerechten en de overige met betrekking tot het vervoer van het verloren goed betaalde bedragen terugbetaald zonder verdere schadevergoeding.

Artikel 79

Beperking van de aansprakelijkheid bij gewichtsvermindering tijdens het vervoer

§ 1. Ten aanzien van goederen, die in verband met hun bijzondere aard in het algemeen tijdens het vervoer een gewichtsvermindering ondergaan, is de spoorweg slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van de gewichtsvermindering, dat de als volgt bepaalde toelaatbare afwijkingen overtreft:

a. 2 % van het gewicht bij vloeibare of in vochtige toestand ten vervoer aangeboden goederen, alsmede bij de navolgende goederen:

Afval van huiden,	Schors,
Beenderen, heel of gemalen,	Steenkolen en cokes,
Fruit, vers, gedroogd of gekookt,	Tabak, gekerfde,
Groente, verse,	Tabak, verse, in bladen,
Haar van dieren,	Turf,
Hoornen en hoeven,	Varkensborstels,
Hop,	Verfhout, geraspt of gemalen,
Huiden,	Vetten,
Leder,	Vis, gedroogde,
Mastiek, verse,	Wol,
Paddestoelen, verse,	Wortels,
Pelsterijen,	Zeep en vaste oliën,
Pezen van dieren,	Zoethout,
	Zout.

b. 1 % van het gewicht bij alle overige goederen, die tijdens het vervoer eveneens aan gewichtsvermindering onderhevig zijn.

§ 2. Op de in § 1 bedoelde beperking van de aansprakelijkheid kan geen beroep worden gedaan, indien wordt bewezen, dat, gelet op de feitelijke omstandigheden, het verlies niet het gevolg is van de oorzaken, die de afwijking rechtvaardigen.

§ 3. Worden verscheidene colli met dezelfde vrachtbrief vervoerd, dan wordt de gewichtsvermindering voor elk collo afzonderlijk berekend, indien het gewicht daarvan bij vertrek afzonderlijk op de vrachtbrief is vermeld of op andere wijze kan worden vastgesteld.

§ 4. Bij geheel verlies van het goed heeft voor de berekening van de schadevergoeding geen aftrek wegens gewichtsvermindering plaats.

§ 5. Dit artikel laat het in de artikelen 74 en 75 bepaalde onverlet.

Artikel 80

Bedrag van de schadevergoeding bij beschadiging van het goed

§ 1. Bij beschadiging moet de spoorweg, met uitsluiting van alle verdere schadevergoeding, het bedrag betalen, dat de waardevermindering van het goed vertegenwoordigt. Dit bedrag wordt berekend door op de volgens artikel 78 bepaalde waarde van het goed het percentage van de waardevermindering op de plaats van bestemming toe te passen. Bovendien worden in dezelfde verhouding de kosten, bedoeld in artikel 78, § 3, terugbetaald.

§ 2. De schadevergoeding kan evenwel niet meer bedragen dan:

a. indien de gehele zending door de beschadiging in waarde is verminderd: het bedrag, dat zij zou hebben belopen bij geheel verlies;

b. indien slechts een gedeelte van de zending door de beschadiging in waarde is verminderd: het bedrag, dat zij zou hebben belopen bij verlies van het in waarde verminderde gedeelte.

Artikel 81

Bedrag van de schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn

§ 1. Indien het bewijs wordt geleverd, dat door de overschrijding van de leveringstermijn schade is ontstaan, wordt deze schade vergoed tot ten hoogste de gehele vracht.

§ 2. De in § 1 bedoelde schadevergoeding wordt niet gevoegd bij die, welke verschuldigd zou zijn wegens geheel verlies van het goed.

§ 3. Bij gedeeltelijk verlies wordt de in § 1 bedoelde schadevergoeding, indien daartoe aanleiding bestaat, betaald voor het niet verloren gegane gedeelte van de zending.

§ 4. Bij beschadiging wordt de in § 1 bedoelde schadevergoeding, indien daartoe aanleiding bestaat, gevoegd bij de in artikel 80 bedoelde schadevergoeding.

§ 5. In geen geval zal de som van de schadevergoedingen, bedoeld in § 1 en in de artikelen 78 en 80, hoger zijn dan de schadevergoeding, die verschuldigd zou zijn bij geheel verlies van het goed.

Artikel 82

Beperking van de schadevergoeding in speciale tarieven

Wanneer de spoorweg speciale tarieven toepast, die een korting geven op de volgens de algemene tarieven berekende vracht, kan hij de aan de rechthebbende bij overschrijding van de leveringstermijn, geheel of gedeeltelijk verlies of beschadiging te betalen schadevergoeding beperken, mits dergelijke beperkingen in de tarieven zijn vermeld.

Artikel 83

Aangifte van het belang bij de aflevering en invloed daarvan op het bedrag van de schadevergoeding

§ 1. Voor elke zending kan het belang bij de aflevering op de vrachtbrief worden aangegeven. In de in artikel 82 bedoelde speciale tarieven kan deze mogelijkheid worden uitgesloten of beperkt.

§ 2. In geval van aangifte van het belang bij de aflevering wordt een in de tarieven te bepalen premie geheven.

§ 3. Indien het belang bij de aflevering is aangegeven, kan vergoeding worden gevorderd van het gedeelte van de bewezen schade, dat de schadevergoeding op grond van het in de artikelen 78, 80, 81 en 82 bepaalde te boven gaat, doch ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

Artikel 84

Bedrag van de schadevergoeding bij opzet of grove schuld van de spoorweg

In alle gevallen, waarin de overschrijding van de leveringstermijn, het gehele of gedeeltelijke verlies of de beschadiging van het goed is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg, moet deze de rechthebbende de bewezen schade volledig vergoeden.

Artikel 85

Aansprakelijkheid bij kernongevallen

De spoorweg is ontheven van de aansprakelijkheid, die krachtens dit reglement op hem rust, wanneer de schade veroorzaakt is door een kernongeval en de exploitant van een kerninstallatie of een andere persoon, die voor hem in de plaats treedt, aansprakelijk is voor die schade krachtens bijzondere wettelijke voorschriften, die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Artikel 86

Vorderingen buiten rechte

§ 1. Op de vervoerovereenkomst betrekking hebbende vorderingen buiten rechte moeten schriftelijk worden ingediend.

§ 2. Tot het indienen van een vordering buiten rechte zijn bevoegd de personen, die krachtens artikel 87 een vordering in rechte tegen de spoorweg kunnen instellen. Zij moeten, ten genoegen van de spoorweg, zodanige dokumenten overleggen, als deze voor een juiste behandeling van de vordering nodig acht.

§ 3. De spoorweg kan, bij de afdoening van de vordering buiten rechte, verlangen in de gelegenheid te worden gesteld op het voor de afzender onderscheidenlijk voor de geadresseerde bestemde deel van de vrachtbrief van die afdoening aantekening te houden.

Artikel 87

Vorderingen in rechte

§ 1. De vordering in rechte tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan slechts ingesteld worden door degene, die de betaling heeft gedaan.

§ 2. De vordering in rechte wegens remburseментen, bedoeld in artikel 63, kan slechts ingesteld worden door de afzender.

§ 3. De overige uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen in rechte tegen de spoorweg kunnen ingesteld worden:

a. door de afzender, tot het tijdstip waarop de geadresseerde de vrachtbrief of de zending in ontvangst heeft genomen, dan wel de hem krachtens artikel 68, § 2, toekomstige rechten heeft doen gelden;

b. door de geadresseerde, vanaf het tijdstip, waarop hij de vrachtbrief of de zending in ontvangst heeft genomen, dan wel de hem krachtens artikel 68, § 2, toekomstige rechten heeft doen gelden.

§ 4. De afzender kan deze vorderingen slechts instellen op vertoon van het voor hem bestemde deel van de vrachtbrief. Bij gebreke hiervan kan hij zijn vordering tegen de spoorweg slechts instellen met toestemming van de geadresseerde of indien hij het bewijs levert, dat deze de zending heeft gewaardeerd.

Artikel 88

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging van het goed

§ 1. Indien een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg wordt ontdekt of vermoed, of door de rechthebbende wordt beweerd, moet de spoorweg bij proces-verbaal zonder uitstel en zo mogelijk in tegenwoordigheid van de rechthebbende vaststellen, naar gelang van de aard van de schade, de toestand en het gewicht van het goed, alsmede, voor zover mogelijk, het bedrag en de oorzaak van de schade en het tijdstip, waarop deze is ontstaan.

§ 2. Een afschrift van het proces-verbaal wordt desverlangd aan de rechthebbende kosteloos verstrekt.

Artikel 89

Vervallen van de uit de vervoerovereenkomst tegen de spoorweg voortvloeiende vorderingen

§ 1. Door de inontvangstneming van de zending door de rechthebbende vervalt elk uit de vervoerovereenkomst tegen de spoorweg voortvloeiende vordering wegens overschrijding van de leveringstermijn, gedeeltelijk verlies of beschadiging.

§ 2. De vordering vervalt evenwel niet:

a. indien de rechthebbende het bewijs levert, dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg;

b. in geval van overschrijding van de leveringstermijn, indien de vordering door de rechthebbende wordt ingediend binnen een termijn van vijftien dagen, de dag van de inontvangstneming van de zending door de rechthebbende daaronder niet begrepen;

c. in geval van gedeeltelijk verlies of beschadiging:

1° indien vóór de inontvangstneming van de zending door de rechthebbende, het verlies of de beschadiging overeenkomstig artikel 88 is vastgesteld;

2° indien de vaststelling, welke overeenkomstig artikel 88 had moeten plaatsvinden, uitsluitend door schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

d. in geval van uiterlijk niet waarneembare schade, waarvan het bestaan door de rechthebbende is vastgesteld na de inontvangstneming van de zending, onder de volgende voorwaarden:

1° dat niet door de spoorweg aan de rechthebbende aangeboden is om op het station van bestemming de gesteldheid van het goed vast te stellen;

2° dat het verzoek om vaststelling overeenkomstig artikel 88 door de rechthebbende wordt gedaan onmiddellijk na de ontdekking van de schade en uiterlijk binnen vijf dagen na die van de inontvangstneming van de zending;

3° dat de rechthebbende bewijst, dat de schade is ontstaan in het tijdsverloop tussen de aanneming ten vervoer en de aflevering en, bij goederen, welke door de spoorweg zijn afgehaald, tussen de overneming van de goederen door de afhaal-dienst en de aflevering.

§ 3. Indien het goed met een nieuwe vrachtbrief is doorgezonden onder de voorwaarden van artikel 76, vervallen de vorderingen tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging, die voortvloeien uit een van de voorafgaande

vervoerovereenkomsten, alsof er sprake was van een enkele overeenkomst.

Artikel 90

Verjaring van uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen

§ 1. Alle uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen verjaren door verloop van één jaar.

§ 2. De verjaring begint te lopen:

a. voor vorderingen tot schadevergoeding wegens gedeeltelijk verlies, beschadiging of overschrijding van de leverings-termijn: met ingang van de dag, volgende op die waarop de aflevering heeft plaats gehad;

b. voor vorderingen tot schadevergoeding wegens geheel verlies: met ingang van de zesentwintigste dag, volgende op die waarop de leveringstermijn is verstreken;

c. voor vorderingen tot betaling of terugbetaling van vrachten, boeten, bijkomende kosten, remboursements en voor vorderingen tot verbetering van een onjuiste toepassing van een tarief of van een rekenfout:

1° indien betaling heeft plaatsgehad: met ingang van de dag, volgende op die der betaling;

2° indien geen betaling heeft plaats gehad en deze door de afzender moet geschieden: met ingang van de dag, volgende op die waarop de zending ten vervoer is aangenomen;

3° indien geen betaling heeft plaats gehad en deze door de geadresseerde moet geschieden: met ingang van de dag, volgende op die waarop de geadresseerde de vrachtbrief in ontvangst heeft genomen;

4° indien er sprake is van een eindafrekening als bedoeld in artikel 60: met ingang van de dag, volgende op die waarop de eindafrekening plaatsvindt. Voor de schuldvorderingen van de spoorweg begint voor het geval geen eindafrekening plaats vindt, de verjaringstermijn te lopen met ingang van de eenendertigste dag, volgende op die waarop de leveringstermijn is verstreken;

d. voor vorderingen van de spoorweg tot betaling van een bedrag, dat door de geadresseerde in plaats van door de afzender is betaald of omgekeerd en dat de spoorweg aan de rechthebbende moet teruggeven: met ingang van de dag, volgende op die waarop het verzoek tot terugbetaling is gedaan;

e. voor vorderingen met betrekking tot remboursements, bedoeld in artikel 63: met ingang van de eenendertigste dag, volgende op die waarop de leveringstermijn is verstreken;

f. voor vorderingen tot betaling van een van een verkoop resterend bedrag: met ingang van de dag, volgende op die waarop de verkoop heeft plaats gehad;

g. voor vorderingen tot betaling van door de douane nagenvorderde rechten: met ingang van de dag, volgende op die waarop de douane de navordering heeft gedaan;

h. in alle overige gevallen: met ingang van de dag, volgende op die waarop het recht kan worden uitgeoefend.

§ 3. De schorsing en de stuiting van de verjaring worden beheerst door de bepalingen van het gemene recht.

Artikel 91

Zon-, feest- en zaterdagen

§ 1. Op zondag, alsmede op algemeen erkende feestdagen en — voor zover de tarieven niet anders bepalen — op zaterdag behoeven goederen niet te worden afgehaald, ten vervoer aangenomen, vervoerd, afgeleverd of besteld.

§ 2. Deze dagen worden buiten beschouwing gelaten bij de berekening van de in deze titel in uren of dagen uitgedrukte termijnen. Ditzelfde geldt voor de berekening van lig-, magazijn- en staangelden.

§ 3. De spoorweg kan om dringende redenen in het belang van de spoorweg, met inachtneming van het in artikel 115

bepaalde, afwijken van § 1, alsmede van het bepaalde in § 2, tweede volzin.

§ 4. Onder algemeen erkende feestdagen worden verstaan de in artikel 3 van de Algemene termijnenwet als zodanig genoemde en de bij of krachtens dat artikel daarmede gelijkgestelde dagen.

TITEL IV

Vervoer van levende dieren

Artikel 92

Algemene bepalingen

De bepalingen van titel III zijn, voor zover hiervan in de volgende artikelen niet wordt afgeweken, op overeenkomstige wijze van toepassing op het vervoer van levende dieren.

Artikel 93

Treinen, waarmede het vervoer geschiedt

§ 1. De treinen, waarmede het vervoer geschiedt, worden door de spoorweg aangewezen.

§ 2. De afzender kan, met inachtneming van het in § 1 bepaalde, vervoer met een door hem aangewezen trein verlangen, mits de zending uiterlijk twee uren vóór het vertrek van die trein gereed is om ten vervoer te worden aangenomen, de trein hierdoor niet wordt vertraagd en de voorschriften omtrent de samenstelling van de trein de verzending mogelijk maken.

§ 3. Heeft de afzender niet het vervoer met een bepaalde trein verlangd, dan geschiedt het vervoer met de eerstvolgende voor het vervoer van levende dieren aangewezen trein; de spoorweg is echter niet verplicht een trein te gebruiken, die eerder vertrekt dan twee uren na het gereed zijn voor de aanneming ten vervoer van de zending.

Artikel 94

Gevallen, waarin het vervoer uitgesloten of slechts voorwaardelijk toegelaten is

§ 1. Levende dieren worden slechts ten vervoer aangenomen, indien de zending volgens de dienstregeling der daarvoor aangewezen treinen binnen vierentwintig uren na het tijdstip van vertrek van het station van afzending op het station van bestemming in Nederland of bij verzending naar het buitenland, op het Nederlandse grensstation zal aankomen.

§ 2. 1. De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd bij het heersen van besmettelijke veeziekten te bepalen, dat op door hem aan te wijzen stations vee in het geheel niet of alleen op door hem vast te stellen voorwaarden ten vervoer mag worden aangenomen.

2. Het is verboden dieren, lijdende aan een besmettelijke veeziekte en dieren, komende van plaatsen waar zulke ziekten heersen, ten vervoer per spoor aan te bieden, te doen aanbieden of per spoor te vervoeren.

3. De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd, de spoorweg gehoord, ten behoeve van wetenschappelijk onderzoek, van het in het vorige lid vermelde verbod ontheffing te verlenen.

4. In hoeverre en onder welke voorwaarden dieren lijdende aan andere dan besmettelijke veeziekten worden vervoerd, wordt in de tarieven bepaald.

§ 3. Het is verboden levende dieren ten vervoer per spoor aan te bieden, te doen aanbieden of per spoor te vervoeren, voorzover niet voldaan is aan de in Bijlage III van dit reglement vermelde voorschriften.

§ 4. Tot het vervoer van wilde, verwilderde of boosaardige dieren is de spoorweg niet verplicht. In de tarieven wordt bepaald, onder welke voorwaarden het vervoer van deze dieren, indien de spoorweg deze ten vervoer aanneemt, geschiedt.

Artikel 95

Aanbrengen en inladen

Het is verboden levende dieren aan een station aan te brengen, te laden of te doen laden vroeger dan vier uren vóór het vertrek volgens de dienstregeling van de trein, waarmee het vervoer zal plaats hebben, tenzij dit in bepaalde gevallen door de spoorweg wordt toegestaan.

Artikel 96

Begeleiding. Zorg voor het drenken

§ 1. 1. De afzender is bij het vervoer van levende dieren, voorzover deze niet als expresgoed worden vervoerd, gerechtigd en, indien de spoorweg zulks verlangt, verplicht de zending te doen begeleiden.

2. De begeleiders moeten, tenzij de spoorweg hiervan afwijking toestaat, plaats nemen in de wagens, waarin de dieren geladen zijn, en gedurende het vervoer toezicht houden op de dieren.

3. Heeft het vervoer met begeleiding plaats, dan moet de begeleider als geadresseerde op de vrachtbrief worden vermeld.

4. Heeft het vervoer zonder begeleiding plaats, dan is de afzender verplicht aan de geadresseerde kennis te geven van de afzending om deze in de gelegenheid te stellen de zending dadelijk na aankomst van de trein in ontvangst te nemen. De spoorweg is niet verplicht van de aankomst der zending aan de geadresseerde kennis te geven.

§ 2. De spoorweg wijst stations aan voor het drenken van de dieren. Hij stelt op deze stations desverlangd emmers en water ter beschikking van de begeleiders.

Artikel 97

Vorm en inhoud van de vrachtbrief

In de tarieven wordt bepaald, met welk model vrachtbrief de zendingen levende dieren ten vervoer moeten worden aangeboden.

Artikel 98

Leveringstermijnen

§ 1. De leveringstermijn loopt af drie uren na de aankomst op het station van bestemming van de trein, waarmee het vervoer moet geschieden.

§ 2. Bij zendingen, welke onderweg één of meer malen op een andere trein moeten overgaan, komt voor de berekening van de leveringstermijn steeds in aanmerking de na het werkelijke uur van aankomst op het overgangsstation eerst aangewezen trein, waarvoor voldoende tijd voor overgang beschikbaar is.

§ 3. Bij toepassing van § 2 wordt geen rekening gehouden met een aangewezen trein, waarmee het vervoer niet kan geschieden, omdat de voor de samenstelling van die trein gegeven voorschriften zich daartegen verzetten.

§ 4. De leveringstermijn is in acht genomen, indien voor de afloop van deze termijn de wagens ter lossing gereed zijn gezet.

Artikel 99

Aflevering en afvoer

§ 1. De dieren moeten door de geadresseerde worden gelost en uiterlijk één uur na het gereedzetten van de wagens zijn afgevoerd.

§ 2. Na afloop van die termijn is de spoorweg bevoegd de dieren voor rekening en risico van de rechthebbende elders te stallen. Blijven de dieren na afloop van die termijn evenwel in de wagen, dan komen de door de spoorweg ten behoeve van de zending gemaakte kosten ten laste van de rechthebbende.

§ 3. Ook de dieren, welke vóór de aflevering beschadigd of gestorven zijn, moeten door de rechthebbende worden afgevoerd, onverminderd de verplichting van de spoorweg tot vaststelling van de schade overeenkomstig artikel 88.

Artikel 100

Aansprakelijkheid voor schade door de dieren veroorzaakt

§ 1. De afzender is tegenover de spoorweg aansprakelijk voor schade door de dieren veroorzaakt.

§ 2. Artikel 49, § 4, is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 101

Bedrag van de schadevergoeding in geval van verlies of beschadiging der dieren

Indien krachtens de bepalingen van dit reglement door de spoorweg schadevergoeding voor verlies of beschadiging (dood daaronder begrepen) verschuldigd is, wordt, indien het belang bij de aflevering niet op de vrachtbrief is aangegeven, ten hoogste vergoed:

- f 1000 per paard, stier, os of koe;
- 300 per veulen, pink, kalf of graskalf;
- 250 per varken van 50 kilogram of meer;
- 100 per varken van minder dan 50 kilogram, schaap of vette big;
- 35 per nuchter kalf;
- 25 per bok, geit, lam, kleine big of hond;
- 2 per kilogram andere dieren.

TITEL V

Vervoer van lijken

Artikel 102

Algemene bepaling

De bepalingen van titel III zijn, voorzover hiervan in de volgende artikelen niet wordt afgeweken, op overeenkomstige wijze van toepassing op het vervoer van lijken.

Artikel 103

Treinen, waarmee het vervoer geschiedt

De treinen, waarmee het vervoer geschiedt, worden voor elk geval afzonderlijk door de spoorweg aangewezen.

Artikel 104

Aanbieding ten vervoer

§ 1. Het vervoer van een lijk moet zolang tevoren worden aangevraagd als in de tarieven wordt bepaald.

§ 2. Bij het ten vervoer aanbieden van een lijk moeten de bescheiden, welke volgens de wettelijke bepalingen voor het vervoer nodig zijn, worden bijgevoegd.

§ 3. Tenzij in de tarieven anders is bepaald, moet het lijk geplaatst zijn in een stevige metalen luchtdicht afgesloten kist, welke laatste zo vast in een houten kist moet worden geplaatst, dat deze daarin niet kan verschuiven.

§ 4. De afzender moet aan het station van afzending een van plaats-, dag- en naamtekening voorzien verklaring afgeven, waarin hij te kennen geeft, dat aan de in § 3 vermelde voorwaarden is voldaan.

Artikel 105

Begeleiding

Het vervoer moet onder begeleiding plaats hebben.

Artikel 106

Vorm en inhoud van de vrachtbrief

§ 1. In de tarieven wordt bepaald, met welk model vrachtbrief lijken ten vervoer moeten worden aangeboden.

§ 2. De naam van de begeleider moet als geadresseerde op de vrachtbrief worden vermeld.

Artikel 107

Betaling van de vracht

De vracht moet op het station van afzending worden voldaan.

Artikel 108

Boete

Onverminderd de verplichting tot betaling van het verschil in vracht kan hem, die een lijk verzendt zonder het als zodanig aan te geven, een boete in rekening worden gebracht ten bedrage van het viervoudige van de in de tarieven vastgestelde vracht.

Artikel 109

Aflevering en afvoer

Wanneer het lijk niet binnen zes uren na aankomst van de trein op het station van bestemming wordt afgevoerd, wordt door de spoorweg gehandeld overeenkomstig de op de lijkbezorging van toepassing zijnde wettelijke voorschriften.

TITEL VI

Behandeling van gevonden voorwerpen, niet opgevraagde bagage, overbevonden bagage en overbevonden goederen

Artikel 110

Bewaring

§ 1. Gevonden voorwerpen (andere dan geld), niet opgevraagde bagage, overbevonden bagage en overbevonden goederen worden, behoudens het bepaalde artikel 111, § 3, gedurende ten minste drie maanden bewaard.

§ 2. Voor het bewaren der gevonden voorwerpen kan een in de tarieven vast te stellen loon in rekening worden gebracht.

§ 3. Indien geld is gevonden, houdt de spoorweg gedurende ten minste drie maanden een met de waarde van de gevonden geldsom overeenkomend bedrag ter beschikking van de rechthebbende.

Artikel 111

Verkoop

§ 1. Indien het bewaarde na verloop van drie maanden niet is opgevraagd, kan tot verkoop worden overgegaan.

§ 2. De verkoop geschiedt in het openbaar. De dag, het uur en de plaats van de verkoop moeten in één of meer dagbladen worden aangekondigd. De verkoop mag eerst geschieden één maand na de dagtekening van het dagblad of de dagbladen, waarin de aankondiging is geplaatst.

§ 3. Artikelen, welke aan spoedig bederf onderhevig zijn of welke naar het oordeel van de spoorweg wegens hun aard, hun geringe waarde of om andere redenen niet geschikt zijn om te worden bewaard, kunnen door de spoorweg aanstonds op de best mogelijke wijze worden verkocht.

§ 4. De opbrengst van de verkoop, alsook, indien geld is gevonden, waarop niet door rechthebbenden tijdig aanspraak is gemaakt, een met de waarde van dat geld overeenkomend bedrag, wordt ten behoeve van rechthebbenden in de consignatiekas gestort, na aftrek van alle, zowel op het verkochte drukkende als op de bewaring en de verkoop gevallen kosten.

§ 5. De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd ontheffing te verlenen van de verplichting tot verkoop in het openbaar, als in § 2 is voorzien.

Artikel 112

Militaire goederen

Hetgeen is bepaald in artikel 111 is niet van toepassing op voorwerpen, behorende tot de kleding, uitrusting en wapening van militairen van de krijgsmacht of soortgelijke voorwerpen behorende tot de krijgsmacht. Gevonden voorwerpen van vorenbedoelde aard worden door de spoorweg tegen ontvangstbewijs afgegeven aan de daartoe door de Minister van Defensie aangewezen militaire instanties.

TITEL VII

Slotbepalingen

Artikel 113

Verkeer met het buitenland

§ 1. Voor het vervoer van reizigers en goederen van of naar het buitenland kunnen door de Minister van Verkeer en Waterstaat afwijkingen van dit reglement worden toegestaan.

§ 2. Zendingen, die ten vervoer zijn aangenomen met een internationale vrachtbrief voor vervoer als „grande vitesse”/„Eilgut”, worden op Nederlands gebied aangemerkt als vrachtgoed, behoudens de in de tarieven te bepalen uitzonderingen.

§ 3. Ten aanzien van buitenlandse spoorwegen, die hun dienst hier te lande uitoefenen, kunnen door de Minister van Verkeer en Waterstaat afwijkingen van dit reglement worden toegestaan.

Artikel 114

Ontheffing bij gebruik van bijzonder materieel

De Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd ontheffing te verlenen van bepalingen van dit reglement, indien het gebruik van bijzonder materieel dit nodig maakt.

Artikel 115

Beperking van bepaalde bevoegdheden van de spoorweg

§ 1. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan terzake van de in de artikelen 10, § 2, 46, § 2, 67, § 3, onder b, en § 4, lid 2, en 91, § 3, aan de spoorweg toegekende bevoegdheden:

a. de spoorweg voorschriften geven;

b. de spoorweg opdragen de op grond van die bevoegdheden getroffen maatregelen weer op te heffen, indien hij van mening is, dat de in genoemde artikelen gestelde voorwaarden niet vervuld waren of niet meer vervuld zijn.

§ 2. Terzake van de aan de spoorweg in de artikelen 51, § 7, en 72, § 6, toegekende bevoegdheden is de Minister van Verkeer en Waterstaat slechts bevoegd tot het geven van de voorschriften bedoeld in § 1, onder a.

§ 3. De spoorweg is verplicht aan deze voorschriften en opdrachten te voldoen.

Artikel 116

Intrekking reglement

Het Algemeen Reglement Vervoer, vastgesteld bij Koninklijk besluit van 9 november 1928 (Stb. 415), wordt ingetrokken, behoudens de daarbij behorende Bijlage I¹⁾, welke als Bijlage I bij het onderwerpelijke besluit wordt geacht te behoren.

Artikel 117

Wijziging Bijlage I

Bijlage I wordt gewijzigd als volgt:

a. Onder randnummer 1 (1), wordt in plaats van artikel 52, § 1 van het Algemeen Reglement Vervoer gelezen: de artikelen 47, § 1, en 48, § 1, van het Algemeen Reglement Vervoer;

b. Onder randnummer 2 (2) wordt in plaats van Artikel 67 ARV gelezen: Artikel 64 ARV;

1) Stb. 1963, 376.

c. Onder de randnummers 45, 82, 119, 163, 196, 222, 315, 353, 390, 433, 466, 522, 613, 614, vierde lid, en 719 wordt in plaats van (art. 6, § 9, d, CIM, onderscheidenlijk art. 58, § 7, lid 2 ARV) gelezen: (art. 6, § 10, d, CIM, onderscheidenlijk art. 56, § 9, d, ARV).

Artikel 118

Verkorte titel

Dit besluit kan worden aangehaald als „Algemeen Reglement Vervoer” of „ARV”.

Artikel 119

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking met ingang van 1 januari 1967.

Onze Minister van Verkeer en Waterstaat is belast met de uitvoering van dit besluit, hetwelk in het Staatsblad zal worden geplaatst en waarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Soestdijk, 20 december 1966.

JULIANA.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. DE QUAY.

Uitgegeven de negenentwintigste december 1966.

De Minister van Justitie,

STRUYCKEN.

BIJLAGE II

REGLEMENT BETREFFENDE HET VERVOER VAN PARTICULIERE WAGENS

Artikel 1

Onderwerp en draagwijdte van het reglement

§ 1. Dit reglement is van toepassing op het vervoer van ledige of beladen particuliere wagens, als bedoeld in artikel 2, die ten vervoer zijn aangeboden onder de voorwaarden van het Algemeen Reglement Vervoer (ARV).

§ 2. Voor zover dit reglement geen bijzondere bepalingen bevat, zijn de voorschriften van het ARV van toepassing op het in § 1 bedoelde vervoer.

Artikel 2

Definitie

Onder particuliere wagens worden verstaan wagens, die door een spoorweg door het afsluiten van een immatriculatie-overeenkomst op naam van een natuurlijk persoon of rechtspersoon in zijn wagenpark zijn opgenomen en van het onderscheidingssteken P zijn voorzien. In dit reglement wordt deze persoon, wiens naam op de wagen moet zijn aangebracht, particulier genoemd.

Artikel 3

Gebruik van de wagens

De afzender mag de wagen slechts gebruiken voor het vervoeren van krachtens de immatriculatie-overeenkomst toegelaten goederen. Alleen de afzender is aansprakelijk voor de gevolgen, die voortvloeien uit het niet in acht nemen van deze bepaling.

Artikel 4

Bijzondere inrichtingen

Indien de wagen is uitgerust met bijzondere inrichtingen (koelinrichtingen, waterbakken, machine-installaties enz.), is de particulier verplicht voor de bediening van deze inrichtingen te zorgen of te doen zorgen.

Artikel 5

Aanbieding ten vervoer

§ 1. 1. Het recht een wagen ten vervoer aan te bieden bestaat bij de particulier. Iedere andere afzender van een ledige of beladen wagen moet aan het station van afzending tegelijk met de vrachtbrief een machtiging van de particulier overleggen, welke op meer dan één wagen betrekking kan hebben.

2. Deze machtiging is niet vereist in de volgende gevallen:

a. indien de geadresseerde van een door de particulier toegezonden ledige wagen deze, na belading, ter verzending aanbiedt;

b. indien de geadresseerde van een beladen aangekomen wagen deze, na lossing, naar het depotstation, aan het adres van de particulier terugzendt.

§ 2. 1. Behoudens een tegenstelde opdracht van de particulier is de spoorweg bevoegd iedere ledig aangekomen wagen, waarvan de belading tien dagen na de ter beschikkingstelling niet is begonnen, en iedere beladen aangekomen wagen, die niet uiterlijk vijf dagen na het einde van het lossen opnieuw wordt verzonden, ambtshalve en op kosten van de particulier naar zijn depotstation terug te zenden met een vrachtbrief ten name van en aan het adres van deze laatste.

2. Indien de spoorweg geen gebruik maakt van deze bevoegdheid, moet hij direct na afloop van de hiervoor genoemde termijnen de particulier over de stand van zaken betreffende zijn wagen in kennis stellen; in dat geval mag de spoorweg de wagen niet binnen vijf dagen na de verzending van de mededeling aan de particulier ambtshalve terugzenden.

3. De bepalingen van deze paragraaf zijn niet van toepassing op wagens, die zich op particuliere spoor aansluitingen bevinden.

§ 3. De huurder, wiens naam met toestemming van de spoorweg, die de wagen in zijn wagenpark heeft opgenomen, op de wagen is aangebracht, treedt met betrekking tot de uitvoering van de bepalingen van dit artikel van rechtswege in de plaats van de particulier.

Artikel 6

Aanduidingen op de vrachtbrief

De afzender moet behalve de in het ARV voorgeschreven aanduidingen de volgende op de vrachtbrief vermelden:

a. indien het een ledige wagen betreft: de aanduiding „ledige particuliere wagen”, benevens de soort en de kenmerken van de wagen;

b. indien het een beladen wagen betreft: na de aard van het goed, de aanduiding „geladen in een particuliere wagen” benevens de kenmerken van de wagen.

Artikel 7

Aangifte van het belang bij de aflevering

§ 1. De aangifte van het belang bij de aflevering is niet toegestaan bij zendingen ledige wagens.

§ 2. De aangifte van het belang bij de aflevering geldt bij het vervoer van een beladen wagen slechts met betrekking tot het geladen goed.

Artikel 8

Schorsing van de leveringstermijn

§ 1. De leveringstermijn wordt niet alleen in de gevallen genoemd in artikel 67, § 5, ARV geschorst, maar ook gedurende de gehele onderbreking van het vervoer tengevolge van een beschadiging van de wagen, tenzij de spoorweg volgens de bepalingen van artikel 11 voor deze beschadiging aansprakelijk is.

§ 2. Indien het in de beschadigde wagen geladen goed wordt overgeladen in een andere wagen, begint de leveringstermijn voor het goed weer te lopen met ingang van het tijdstip, waarop het van de plaats van overlading verder kan worden vervoerd.

Artikel 9

Vaststelling van beschadiging van de wagen of van verlies van onderdelen

§ 1. Indien een beschadiging van de wagen of een verlies van onderdelen door de spoorweg wordt ontdekt of wordt vermoed of door de rechthebbende wordt beweerd, moet de spoorweg overeenkomstig de bepalingen van artikel 88 van het ARV een proces-verbaal opmaken, waarin de aard van de beschadiging of het verlies en voor zover mogelijk, de oorzaak en het tijdstip van ontstaan worden vermeld.

§ 2. Een afschrift van dit proces-verbaal wordt door de spoorweg kosteloos aan de particulier verstrekt, eventueel door bemiddeling van de spoorweg in wiens wagenpark de wagen is opgenomen.

§ 3. Indien de wagen beladen is, moet, zo daartoe aanleiding bestaat, overeenkomstig de bepalingen van artikel 88 ARV een afzonderlijk proces-verbaal voor het geladen goed worden opgemaakt.

Artikel 10

Beschadiging van een wagen, waardoor de voortzetting van het vervoer wordt verhinderd

§ 1. Wordt een ledig verzonden wagen zodanig beschadigd, dat hij niet verder kan worden vervoerd of voor belading ongeschikt is, dan moet het station, waar de beschadiging is

vastgesteld, de afzender en de particulier daarvan onverwijld per telegram kennisgeven, waarbij, voor zover mogelijk, de aard van de beschadiging wordt aangegeven.

§ 2. 1. Iedere ledige wagen, welke opgehouden wordt, moet door de spoorweg loopbaar worden gemaakt, tenzij de wagen, als gevolg van de ernst van de beschadiging, op een andere wagen geladen moet worden.

2. Teneinde een wagen voor belading bruikbaar te maken, kan de spoorweg ambtshalve herstellingen tot een bedrag van 300 goudfranken uitvoeren. Onder goudfrank wordt in deze verstaan een goudfrank van een gewicht van 10/31 gram en een gehalte van 0,900.

3. De spoorweg geeft de particulier, door tussenkomst van de spoorweg, die de wagen in zijn wagenpark heeft opgenomen, summier kennis van de belangrijke werkzaamheden, welke krachtens de leden 1 en 2 zijn uitgevoerd.

4. De toepassing van de voorgaande bepalingen houdt geen oordeel omtrent de aansprakelijkheid in.

§ 3. 1. Wanneer de spoorweg herstelwerkzaamheden overeenkomstig § 2 uitvoert en hij verwacht, dat de uitvoering van deze werkzaamheden meer dan vier dagen zal duren, verzoekt hij per telegram aan de afzender hem mede te delen of de vervoerovereenkomst na uitvoering der werkzaamheden verder uitgevoerd of gewijzigd moet worden.

2. Indien de afzender vóór beëindiging van de werkzaamheden geen instructies geeft, wordt de vervoerovereenkomst verder uitgevoerd.

§ 4. 1. Indien de spoorweg de herstelling niet ambtshalve uitvoert, vraagt het station, waar de beschadiging is vastgesteld, onverwijld per telegram aan de afzender instructies. Indien de afzender en de particulier niet dezelfde persoon zijn, wordt een afschrift van dit verzoek onverwijld aan de particulier gezonden.

2. Indien de afzender binnen een tijdvak van acht dagen na de datum van afzending van het telegram geen instructies geeft, is de spoorweg bevoegd de wagen, na deze zo nodig loopbaar te hebben gemaakt, ambtshalve naar zijn depotstation terug te zenden met een ten name van en aan het adres van de particulier gestelde vrachtbrief. De redenen van de terugzending moeten op de vrachtbrief worden aangegeven.

§ 5. 1. Indien tengevolge van beschadiging het vervoer van een beladen wagen niet kan worden voortgezet en lossing noodzakelijk is, zijn de bepalingen van dit artikel van toepassing op de wagen na lossing.

2. Indien de wagen kan worden hersteld zonder te worden gelost, zijn de bepalingen van de §§ 1, 2, 3, 6 en 7 van overeenkomstige toepassing.

§ 6. De kosten van het vervoer en de andere kosten ontstaan tot het station, waar de wagen is opgehouden, de kosten van de toezending van de kennisgeving aan de afzender en aan de particulier, zomede die, welke eventueel voortvloeien uit het uitvoeren van de instructies of uit de ambtshalve opzending van de wagen naar het depotstation, komen ten laste van de zending.

§ 7. De huurder, wiens naam met toestemming van de spoorweg, die de wagen in zijn wagenpark heeft opgenomen, op de wagen is vermeld, treedt met betrekking tot de uitvoering van de bepalingen van dit artikel van rechtswege in de plaats van de particulier.

Artikel 11

Aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van verlies of beschadiging van de wagen of zijn onderdelen

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor verlies of beschadiging van de wagen of van zijn onderdelen, ontstaan tussen

de aanneming ten vervoer en de aflevering, tenzij hij bewijst, dat de schade niet aan zijn schuld is te wijten.

§ 2. 1. In geval van verlies van de wagen wordt de schadevergoeding beperkt tot de waarde van de wagen, volgens de richtlijnen welke in de immatriculatie-overeenkomst zijn vastgelegd.

2. In geval van beschadiging van de wagen wordt de schadevergoeding berekend volgens de bepalingen van de immatriculatie-overeenkomst.

§ 3. 1. In geval van verlies of beschadiging van losse onderdelen is de spoorweg slechts aansprakelijk, indien die onderdelen op beide zijden van de wagen zijn vermeld. De spoorweg aanvaardt geen aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van losse uitrustingsstukken.

2. De spoorweg is slechts aansprakelijk voor schade aan houders (potten) van steen, glas, aardewerk, enz., indien deze schade samenhangt met een andere beschadiging van de wagen, waarvoor de spoorweg krachtens de voorgaande bepalingen aansprakelijk is en voor schade aan houders (reservoirs) met een binnenbekleding (email, eboniet, enz.), indien de houder sporen van uitwendige beschadigingen vertoont, waarvoor de spoorweg krachtens de voorgaande bepalingen aansprakelijk is. Deze beperkingen gelden niet indien de rechthebbende bewijst, dat de schade is veroorzaakt door schuld van de spoorweg.

§ 4. De particulier treedt met betrekking tot het recht op schadevergoeding in geval van verlies of beschadiging van de wagen of zijn onderdelen, van rechtswege in de plaats van de afzender of de geadresseerde. Vorderingen buiten rechte kunnen slechts aanhangig worden gemaakt bij de spoorweg, die de wagen in zijn wagenpark heeft opgenomen. Ook vorderingen in rechte kunnen slechts ingesteld worden tegen deze spoorweg, die in dat geval van rechtswege in de plaats treedt van de spoorweg, die aansprakelijk is.

Artikel 12

Vermoeden van verlies van de wagen. Terugvinden van de wagen

§ 1. De wagen wordt als verloren beschouwd, wanneer hij niet binnen drie maanden na afloop van de leveringstermijn ter beschikking van de geadresseerde kan worden gesteld. De termijn van drie maanden wordt verlengd met de tijd, gedurende welke de wagen niet kan worden gebruikt tengevolge van enige niet aan de spoorweg te wijten oorzaak of tengevolge van beschadiging.

§ 2. Indien de als verloren beschouwde wagen wordt teruggevonden na de betaling van de schadevergoeding, kan de particulier binnen zes maanden, nadat hij daarover bericht van de spoorweg, die de wagen in zijn wagenpark heeft opgenomen, heeft ontvangen, eisen, dat de wagen hem kosteloos op het depotstation ter beschikking wordt gesteld tegen terugbetaling van de schadevergoeding.

Behoort bij Koninklijk besluit van 20 december 1966 (Stb. 556.)

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. DE QUAY.

BIJLAGE III (zie art. 94, § 3)

VOORSCHRIFTEN VOOR HET VERVOER VAN LEVENDE DIEREN

1. De voor het vervoer van dieren dienende voorwerpen als kooien, hokken, kisten, manden, zakken, enz., moeten ruim en luchtig zijn. De dieren mogen niet gekneveld zijn.

2. De bodem van kooien en dergelijke moet dicht zijn en bedekt met hooi, stro, zand, turfmolm of zaagsel. De zijwanden moeten tot zodanige hoogte dicht zijn, dat verontreiniging van de wagen door vuil of stro zoveel doenlijk buitengesloten is; deze bepaling geldt niet bij vervoer van gevogelte in wagenladingen. De voorwerpen, waarin de dieren zich bevinden, moeten zodanig van randen, latten en dergelijke voorzien zijn, dat bij op elkaar laden tussen de bovenrand van het ene voorwerp en de bodem van het daarop geplaatste een vrije ruimte van ten minste 3 cm. hoogte open blijft. Kooien en dergelijke moeten zo hoog zijn, dat de dieren rechtop er in kunnen staan; bovendien moeten zij, indien zij geheel of gedeeltelijk uit latten bestaan, zodanig zijn ingericht, dat de dieren er geen lichaamsdelen door kunnen wringen.

De voor het vervoer van dieren gediend hebbende voorwerpen mogen niet dan na grondige reiniging opnieuw daarvoor worden gebruikt.

3. In een wagen mogen slechts zoveel dieren van grote gestalte worden geladen als er in kunnen staan, zonder tegen elkander of tegen de zijwanden van de wagen te worden gedrongen; voldoende is, dat een man zich tussen de ingeladen dieren kan bewegen. Worden de dieren dwars in de wagen geplaatst, dan moet bovendien tussen de dieren en de wagenwanden zoveel ruimte openblijven, dat de dieren zich niet de kop of de achterdelen openschaven of op andere wijze kunnen verwonden. Slechts zoveel dieren van kleine gestalte

mogen, ook indien het vervoer in kooien en dergelijke plaats vindt, worden bijengeladen, dat alle in staat zijn zich op de bodem neer te leggen en niet genoodzaakt zijn op elkander te staan of te liggen.

4. De dieren van grote en van kleine gestalte en dieren van verschillende soorten en geslachten mogen in dezelfde wagen slechts worden geladen en in dezelfde kooi en dergelijke slechts worden geplaatst, indien de verschillende soorten en — voor zover paarden en vee betreft — geslachten door schotten van planken of latwerk van elkander worden gescheiden. Deze bepaling is niet toepasselijk op vervoer van zogende dieren en daarbij behorende jongen.

5. Vóór het inladen van herkauwende dieren, eenhoevige dieren en varkens, moet de afzender de wagenvloer of het gedeelte van de wagenvloer, waarop de dieren worden geplaatst, met een voldoende laag strooisel, zoals zuiver zand, stro, turfstrooisel of zaagsel, ter dikte van ten minste 2 cm. bedekken. Bij vorst mag geen zand, doch moet bij voorkeur stro worden gebruikt.

Behoort bij Koninklijk besluit van 20 december 1966 (Stb. 556.)

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. DE QUAY.

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Op 1 januari 1965 zijn de herziene verdragen betreffende het goederenvervoer en het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg in werking getreden. De gewijzigde tekst van deze verdragen met name „Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.)” en „Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.)” is gepubliceerd in het Tractatenblad 1961 (nos. 160 en 161). Met ingang van 1 januari 1965 zijn deze herziene verdragen derhalve op de spoorwegen hier te lande toepasselijk, voorzover het internationaal vervoer van personen en goederen op internationale vervoerdocumenten betreft.

Het voor Nederland geldende Algemeen Reglement Vervoer, daterend van 1901, werd in 1928 na de totstandkoming van bovengenoemde verdragen in Bern in 1924, geheel herzien, waarbij de bepalingen van het A.R.V. zoveel mogelijk met die van de internationale regeling in overeenstemming werden gebracht. Hoewel genoemde verdragen sindsdien nog herhaalde malen min of meer ingrijpend zijn gewijzigd is het A.R.V. sedert 1928 niet meer aan een algehele herziening met het oog op deze verdragen onderworpen. Aangezien een zo groot mogelijke eenvormigheid van nationale en internationale bepalingen ook thans wenselijk voorkomt, zijn de regeling en de tekst van de bepalingen van de C.I.M. en C.I.V. in het ontwerp zoveel mogelijk gevolgd. Daarbij is evenwel rekening gehouden met de eigen systematiek van het huidige A.R.V. Zo is de afzonderlijke regeling betreffende het vervoer van levende dieren, welke in de C.I.M. niet voorkomt, in het ontwerp gehandhaafd.

Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt het reglement meer aan de huidige praktijk en de veranderde omstandigheden aan te passen. Verouderde bepalingen werden geschrapt, terwijl wederom — evenals dat in 1928 het geval was — meer ter regeling aan de tarieven is overgelaten. Aangezien de tarieven aan de goedkeuring van de Minister van Verkeer en Waterstaat zijn onderworpen, behoeft voor een vermindering van de voor het publiek en verladers bestaande waarborgen geen vrees te bestaan, terwijl op deze wijze een snelle aanpassing van de regeling aan de behoeften van de praktijk mogelijk wordt. Bovendien schijnt het meer met het karakter van A.R.V. en tarieven in overeenstemming de vaststelling van bedragen zoveel mogelijk over te laten aan de tarieven.

Voorts zijn enkele onderwerpen, welke thans in het A.R.V. geregeld worden, maar welke naar hun aard beter passen in interne dienstreglementen van de spoorweg in het ontwerp vervallen. Ook is er naar gestreefd de systematiek, waar mogelijk, te verbeteren. Men denke in dit verband aan de regeling betreffende de van het vervoer uitgesloten en voorwaardelijk tot het vervoer toegelaten stoffen en voorwerpen, welke overeenkomstig de C.I.M. door een splitsing van het huidige artikel 52 in drie artikelen (artikelen 47, 48 en 49 van het ontwerp) zeer aan overzichtelijkheid heeft gewonnen. Steeds is ernaar gestreefd een voor personen- en goederenvervoer zoveel mogelijk gelijkvormige regeling te bereiken.

Hoewel de vorenbedoelde aanpassing van het A.R.V. aan de C.I.M. en C.I.V. hoofddoel van de voorgestelde herziening is geweest, bleek het mogelijk ook de hieronder genoemde wijzigingen van principiële aard, welke geen verband houden met de genoemde verdragen, in het ontwerp te verwerken.

I. De categorie snelgoed is in bijgaand ontwerp niet meer opgenomen.

Het klassieke stelsel kent drie wijzen van vervoer, te weten vrachtgoed, snelgoed en expresgoed.

De ontwikkeling naar een moderne organisatie van het vervoer heeft er toe geleid, dat bij het vrachtgoed, zowel voor het wagenlading- als voor het stukgoedvervoer, de regel geldt, dat de op een bepaalde dag ten vervoer aangeboden zendingen de volgende morgen afgeleverd worden. Dit heeft tot

gevolg dat voor snelgoed als afzonderlijke wijze van vervoer geen plaats meer bestaat.

Bij *wagenladingen*, waarvoor exploitatief praktisch nog slechts één wijze van vervoer bestaat, biedt het vervoer als snelgoed, afgezien van de kortere maximaal toegestane leveringstermijn, geen voordelen ten opzichte van het vervoer als vrachtgoed. Van de mogelijkheid wagenladingen als snelgoed ten vervoer aan te bieden wordt dan ook praktisch geen gebruik gemaakt.

Bij *stukgoederen* bestaan thans exploitatief nog slechts twee vervoerwijzen, t.w.:

a. per reizigerstrein overdag of per postgoederentrein 's-nachts (vervoer als expresgoed) en

b. per groepswagentrein 's-nachts (vervoer als vrachtgoed).

Toen de afzenders nog volledig de vrije keuze hadden tussen de drie wijzen van vervoer, kwam vervoer als snelgoed er op neer, dat het vervoer op dezelfde wijze geschiedde als vrachtgoed; het enige voordeel lag in de kortere maximaal toegestane leveringstermijn en in de mogelijkheid, overeenkomstig artikel 102 van het A.R.V., tegen een extra vergoeding spoedbestelling te verzoeken.

Deze situatie gaf aanleiding de mogelijkheid van vervoer als snelgoed op grond van artikel 95 van het A.R.V. drastisch te beperken. Thans is het vervoer van snelgoed alleen nog mogelijk voor ca. een 40-tal goederen, met name bederfelijke levensmiddelen, bloemen, planten, boeken, periodieken en couranten. Dit vervoer geschiedt nu in feite als expresgoed, namelijk per reizigerstrein overdag of per postgoederentrein 's-nachts; het enige verschil ten opzichte van expresgoed ligt in de langere maximaal toegestane leveringstermijn en het, overeenkomstig de bepalingen van de tarieven, uitgesloten zijn van spoedbestelling, waarbij overigens in aanmerking moet worden genomen, dat een niet onbelangrijk deel der zendingen „station restante” is.

Momenteel is het onderscheid tussen snel- en expresgoed niet meer gebaseerd op een verschil in vervoerwijze, maar op de zeer aanzienlijke vrachtreductie, die voor het snelgoed wordt verleend.

De fictie om een praktisch niet meer bestaande vervoerwijze te handhaven alleen teneinde vrachtreducties te verlenen is niet alleen ondoelmatig maar ook onjuist.

Door het vervallen van de bepalingen betreffende het snelgoed bleek het bovendien mogelijk de regeling van de verzending als expresgoed — met één uitzondering — geheel te incorporeren in de analoge artikelen over het vrachtgoed. Men zie in dit verband bij voorbeeld artikel 67 van het ontwerp, waar de leveringstermijnen voor het vrachtgoed en het expresgoed naast elkaar worden geregeld. De bovenbedoelde uitzondering moest worden gemaakt voor artikel 52 van het ontwerp, dat niet in een bestaand artikel kon worden opgenomen, aangezien een overeenkomstige bepaling voor het vrachtgoed ontbreekt. In de toelichting op de desbetreffende artikelen is steeds het overeenkomstige artikel over expresgoed in het huidige A.R.V. genoemd. Indien in deze artikelen geen afzonderlijke bepalingen ten aanzien van het expresgoed zijn opgenomen gelden de voor vrachtgoed geldende bepalingen onverkort.

II. In het kader van het streven naar verhoogde efficiency is het wenselijk de werkzaamheden, verbonden aan de administratie en bevrachting, zoveel mogelijk van de stations naar centrale instanties over te brengen. Een belangrijke verbetering is thans mogelijk, nu de vrachtberekening ook voor de niet „in afrekening” verrekende binnenlandse wagenladingen centraal op de hoofdadministratie door middel van een computer kan geschieden. De afrekening zal in dit systeem niet meer voor iedere zending afzonderlijk op de stations, doch periodiek plaats vinden. Foutieve vrachtberekening met de hieraan verbonden correcties zullen hierdoor verdwijnen.

Een en ander brengt wijziging van de desbetreffende bepalingen van het A.R.V. met zich, mede doordat het ter ver-

eenvoudiging van de methode van verwerking der gegevens zeer gewenst is een aantal beperkingen door te voeren met betrekking tot de binnenlandse wagenladingen (opheffing van de in de huidige praktijk nauwelijks gehanteerde mogelijkheid wagenladingen te belasten met rembursement). Bedoelde wijzigingen zijn in bijgaand ontwerp verwerkt en worden bij de afzonderlijke artikelen nader toegelicht.

III. Artikel 134 van het huidige A.R.V. kent bevoegdheden, welke op grond van de daar genoemde bepalingen van het A.R.V. aan de Minister van Verkeer en Waterstaat toekomen, aan de directie van de N.V. Nederlandse Spoorwegen toe, voorzover het spoorwegen in beheer bij deze vennootschap betreft.

De directie is bij de uitoefening van deze bevoegdheden gehouden de door de Minister te geven voorschriften in acht te nemen. Deze voorschriften zijn in de praktijk door de Minister nooit gegeven. Bovenbedoelde constructie, waarbij in eerste instantie bevoegdheden worden toegekend aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, welke in feite — op grond van een bepaling aan het slot van het reglement — voorzover een bepaalde spoorwegmaatschappij betreft, onverkort worden uitgeoefend door de directie van deze maatschappij, moet zeer onzuiver worden geacht. Het vorenstaande geldt temeer, waar thans praktisch nog slechts van één spoorwegmaatschappij sprake is. Als voorbeeld van het onbevredigende van de huidige opzet moge artikel 72, § 1, (4), A.R.V. worden aangevoerd, waar de toestemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat geëist wordt voor bepaalde door de spoorweg te nemen maatregelen. Het verlenen van deze toestemming is evenwel op grond van artikel 134 aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen zelf overgelaten.

Met de regeling van artikel 134 heeft men beoogd in de daar genoemde gevallen tegemoet te komen aan de eisen van de praktijk, waarin een grote mate van slagvaardigheid noodzakelijk is. Bij de voorbereiding van de thans aan de orde zijnde wijziging van het A.R.V. is ernaar gestreefd met behoud van genoemd voordeel te komen tot een juridisch bevredigender oplossing. In verband hiermede werd nagegaan in hoeverre het in de huidige omstandigheden, waarbij in feite slechts één spoorwegmaatschappij bestaat, mogelijk is in de betreffende artikelen zelf de bevoegdheid rechtstreeks aan de spoorweg te verlenen. De thans — in theorie — voor de Minister bestaande mogelijkheid van het geven van voorschriften zou daarbij komen te vervallen.

a. Tegen dit systeem behoeft voor de bevoegdheden voorkomende in de artikelen 12, 110, § 1, 111, 117, § 2 en 122 van het huidige A.R.V., welke geheel op het terrein van de normale dienstuitvoering liggen, naar dezerzijds mening geen enkel bezwaar te bestaan.

In het bijgevoegde ontwerp wordt de Minister van Verkeer en Waterstaat in deze artikelen dan ook niet meer genoemd. (Zie resp. de artikelen 14, 52, § 1, eerste lid, 67, § 2, tweede lid, 93, § 1, en 96, § 2, ontwerp).

Met de artikelen 13, § 4, en 22 van het huidige A.R.V. overeenkomende bepalingen zijn in het ontwerp niet meer opgenomen.

b. Ten aanzien van de maatregelen neergelegd in de artikelen 51, § 2, 54, § 7, 70, § 2, 75, § 6 en 93, lid 1, A.R.V., leek het evenwel niet juist de binding van een van overheidswege te houden toezicht geheel te laten vervallen, aangezien de in deze artikelen aan de orde komende belangen (leveringstermijn, vervoerplicht, vrije dagen) van te algemene betekenis zijn, om deze geheel aan een eenzijdig ingrijpen van de spoorweg over te laten.

De regeling van artikel 57, § 1, A.R.V. werd om andere redenen zodanig gewijzigd, dat de onderhavige vraag daar geen rol meer speelt.

c. Enigszins anders ligt het geval, geregeld in artikel 72, § 1, (4), A.R.V.

Op grond van deze bepaling kan de spoorweg, met toestemming van de Minister van Verkeer en Waterstaat, het recht van

de afzender om station restante voor te schrijven alsmede het recht van de geadresseerde de goederen zelf weg te halen, blijvend dan wel tijdelijk beperken of opheffen, indien aan bepaalde voorwaarden is voldaan. In het ontwerp is een onderscheid gemaakt tussen de maatregelen van blijvende en van tijdelijke aard.

De eerstbedoelde maatregelen worden in het ontwerp aan de tarieven overgelaten. Tot het nemen van de maatregelen van tijdelijke aard, welke in het ontwerp getroffen kunnen worden, indien gevaar bestaat voor de regelmatige afwikkeling van het verkeer, is de spoorweg bevoegd.

Een ingrijpen van overheidswege is hier, hoewel het een verdergaande bevoegdheid betreft dan in de gevallen onder a) genoemd niet voorzien, nu het criterium, waaraan de noodzaak van te nemen regelen moet worden getoetst, uitsluitend ter beoordeling van de spoorweg kan worden gesteld.

Teneinde de constructie van het huidige artikel 134 in de gevallen hiervoren bedoeld onder b) te vermijden, wordt voorgesteld in de met bovengenoemde artikelen overeenkomende bepalingen van het ontwerp (artikelen 46, § 2, 51, § 7, 67, § 3, onder b, en § 4, tweede lid, 72, § 6, en 91, § 3, ontwerp) de spoorweg zelf de bevoegdheid toegekend maatregelen te nemen, doch in een nieuwe zinsnede voorgeschreven, dat de spoorweg deze maatregelen slechts kan nemen, met inachtneming van het bepaalde in artikel 115. In dit artikel wordt voor de Minister de mogelijkheid geopend terzake van de bij de daar genoemde artikelen aan de spoorweg toegekende bevoegdheden, voorschriften aan de spoorweg te geven en de spoorweg op te dragen de getroffen maatregelen op te heffen, indien de voor het nemen van de maatregel gestelde voorwaarden naar zijn oordeel niet of niet meer vervuld zijn.

Voor de bevoegdheden van de spoorweg, neergelegd in de artikelen 51, § 7, en 72, § 6, ontwerp, leek het niet nodig de Minister de mogelijkheid te geven de spoorweg op te dragen de getroffen maatregelen op te heffen. Deze artikelen zijn dan ook afzonderlijk in artikel 115, § 2, genoemd, zodat de Minister terzake van de bevoegdheid, neergelegd in deze artikelen alleen voorschriften kan geven.

In het huidige A.R.V. kan de spoorweg krachtens de delegatie neergelegd in artikel 134 A.R.V. de in artikel 51, § 2, (1), bedoelde maatregelen treffen in het openbaar belang of indien het om dringende redenen in het belang van de spoorweg noodzakelijk is.

Het in het ontwerp gekozen systeem houdt evenwel in, dat de spoorweg eigen bevoegdheden uitoefent, onder toezicht van de Minister. In verband hiermede leek het niet juist de spoorweg — als niet-overheid — ook rechtstreeks de bevoegdheid te geven de evenbedoelde maatregelen te nemen in het openbaar belang. Dientengevolge is de bevoegdheid tot handelen in het openbaar belang gelaten bij de Minister van Verkeer en Waterstaat, waarbij de mogelijkheid van delegatie is voorzien. Delegatie aan de spoorweg, waaraan in de praktijk behoefte bestaat, blijft dan ook mogelijk, zij het dat de Minister te dezen verantwoordelijk blijft.

Hetgeen hiervoor is gezegd ten aanzien van artikel 46, § 2, van het ontwerp geldt evenzeer voor de nieuwe § 2 van artikel 10, aangezien deze bepaling, welke in het huidige A.R.V. niet voorkomt, naar analogie van de regeling voor het goederenvervoer is opgenomen.

Gezien de werking van de maatregelen, welke door de spoorweg in het leven worden geroepen en gepubliceerd, kan de opheffing van de getroffen maatregelen niet rechtstreeks aan de Minister worden overgelaten. Bepaald is in het ontwerp, dat de Minister de spoorweg kan opdragen de getroffen maatregelen weer op te heffen. Een termijn voor de inmenging van de Minister is niet gesteld in verband met de omstandigheid, dat het niet meer vervuld zijn van de voorwaarden ook pas na enige tijd kan blijken.

IV. Met betrekking tot de bijlagen van het A.R.V. moge worden opgemerkt, dat de huidige bijlagen betreffende het vervoer van van het vervoer uitgesloten en van voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen en betreffende het vervoer van

levende dieren wederom met enkele kleine wijzigingen, noodzakelijk geworden door de onderhavige herziening van het A.R.V., als bijlagen bij het A.R.V. worden gehandhaafd. Voorts is — in navolging van de C.I.M. — een bijlage betreffende het vervoer van particuliere wagens opgenomen.

Op het vervoer van hier te lande geïmmatriculeerde particuliere wagens zijn thans de bepalingen van een N.S.-reglement de zgn. R.P.W. (Regeling betreffende particuliere wagens) van toepassing, doordat naar deze ter griffie van de Arrondissementsrechtbank te Utrecht gedeponeerde regeling in alle met particulieren gesloten immatriculatie-overeenkomsten wordt verwezen. In het wagenladintarief (L.W.T.) is sprake van de particuliere wagens in verband met de vrachtberekening. In bovengenoemde Regeling zijn — ook voor het binnenlands vervoer — de bepalingen van de op internationaal vervoer van particuliere wagens betrekking hebbende bijlage van de C.I.M. (R.I.P.) opgenomen. Toepassing van deze Regeling brengt evenwel in enkele gevallen afwijkingen van de algemene A.R.V.-regels met zich. Voorts is in deze Regeling niets bepaald ten aanzien van de in het buitenland geïmmatriculeerde wagens, die hier in binnenlands vervoer lopen.

Daarom is — conform de C.I.M. — een afzonderlijke bijlage bij het A.R.V. betreffende het vervoer van particuliere wagens opgenomen waarin zo nauw mogelijk bij de R.I.P.-regeling wordt aangesloten.

De C.I.M. kent ook een afzonderlijke bijlage voor het vervoer van laadkisten. In het nationale recht doet de behoefte aan een zodanige regeling zich veel minder gevoelen. Terwijl de regels, die voor de particuliere wagens opgenomen moesten worden, niet onbelangrijke afwijkingen inhouden van de algemene voorschriften van het A.R.V. behelzen de regels van de op het vervoer van laadkisten betrekking hebbende bijlage van de C.I.M. praktisch alle aanvullende bepalingen, welke in de tarieven heel goed op hun plaats zijn. Bovendien kan gesteld worden, dat de techniek inzake het vervoer van laadkisten — anders dan van de particuliere wagens — nog niet tot een afronding is gekomen. Een regeling in de tarieven, welke op eenvoudige wijze aan de behoeften van de praktijk kan worden aangepast, verdient hier dan ook de voorkeur.

Toelichting op de artikelen

Artikel 1. Vgl. artikel 1 A.R.V.

§ 1. Deze bepaling, welke sinds 1958 in het A.R.V. voorkomt, blijkt in de praktijk in een behoefte te voorzien en is derhalve wederom opgenomen.

Artikel 2. Vgl. artikel 7 A.R.V. en de artikelen 39 C.I.M. en 39 C.I.V.

In § 1 slot is een beperking toegevoegd, welke in de C.I.M., C.I.V. en het A.R.V. niet voorkomt, maar welke aan artikel 10 C.M.R. werd ontleend. Deze toevoeging is in overeenstemming met artikel 1403, 3, B.W. en lijkt ook met het oog op de tweede genoemde groep personen wenselijk. Een analoge bepaling is in § 3 opgenomen voor personen, optredend voor de afzender en de geadresseerde.

Artikel 3. Vgl. artikel 6 A.R.V.

Het leek gewenst deze zelfstandige verplichting van begeleiders (van 18 jaar en ouder) van kinderen (beneden 14 jaar) aan de algemene verbodsbepalingen te doen voorafgaan.

Artikelen 4, 5 en 6. Vgl. artikelen 3, 23, 24, 25 en 27 A.R.V. en artikel 12 C.I.V.

Voor een groot deel bevatten de artikelen 4, 5 en 6 van het ontwerp dezelfde bepalingen als de genoemde artikelen van het A.R.V. Teneinde onnodige herhalingen te voorkomen, zijn evenwel in artikel 4 van het ontwerp de bepalingen die zowel voor de stations als voor de treinen gelden samengebracht. Enkele bepalingen kregen hierdoor een bredere toepassing. Zo geldt het beschadigingsverbod thans ook voor de stations (artikel 4, § 3, onder a, ontwerp) en het in artikel

25, onder i, A.R.V. bepaalde thans ook voor de treinen (artikel 4, § 3, onder d, ontwerp). Artikel 5 geeft de speciaal voor de stations, artikel 6 de alleen voor de treinen geldende veiligheids-, orde- en rustregels.

De artikelen 8 en 16 behelzen de bepalingen, betrekking hebbend op het vereiste van plaats- en perronkaartjes, welke thans ook in de artikelen 3 en 5 (en 13) A.R.V. voorkomen en niet zuiver als orde- en rustbepalingen zijn aan te merken. Zij zijn gescheiden, omdat artikel 16 in het hoofdstuk betreffende het vervoer diende voor te komen. De rust wordt in de artikelen 4, 5 en 6 als zelfstandig element naast de orde erkend. Samenvallen van beide is mogelijk, maar niet noodzakelijk (men denke b.v. aan artikel 4, § 1, onder f, ontwerp).

De artikelen 4, 5 en 6 bevatten ook enkele nieuwe bepalingen waaraan in de praktijk behoefte blijkt te bestaan.

Tenslotte moge de aandacht worden gevestigd op artikel 6, § 2, onder g, ontwerp. Het verbod om voorwerpen uit de trein te werpen geldt ingevolge artikel 25, onder k, A.R.V. alleen, indien hierdoor gevaar zou ontstaan voor kwetsing van personen of zaken. Met de ruimere bepaling van het ontwerp, waarin deze eis niet uitdrukkelijk wordt gesteld, wordt mede beoogd naast het voorkomen van letsel en beschadiging ook de steeds toenemende verontreiniging van de spoorbaan door reizigers tegen te gaan.

De thans in de artikelen 3, § 4, en 27 A.R.V. voorkomende bepaling, dat de daar bedoelde personen kunnen worden geveegd of verwijderd is niet overgenomen, aangezien deze bevoegdheid reeds bestaat op grond van artikel 64, tweede lid, Spoorwegwet.

De regeling van de terugbetaling van de vrachtprijs in deze gevallen is in het ontwerp neergelegd in het algemene artikel over terug- en bijbetalingen (artikel 33, § 7).

Artikel 7. Vgl. artikelen 1 en 2 A.R.V. en 27 C.I.V.

Dit artikel heeft om systematische redenen een plaats gekregen na de materiële verbodsbepalingen.

Artikel 8. Vgl. artikelen 3 en 5 A.R.V.

In artikel 8, § 6, wordt de prijs van de perronkaartjes ter regeling aan de tarieven overgelaten. Hoewel het huidige A.R.V. geen overeenkomstige bepaling bevat, is deze prijs thans reeds in de tarieven geregeld.

Het in artikel 3, § 5, A.R.V. bepaalde is in het ontwerp niet meer opgenomen. Naast de in de artikelen 22, § 3, en 25, § 6, voorkomende bepalingen is geen afzonderlijke bevoegdheid meer nodig.

Artikel 9. Vgl. artikel 8 A.R.V.

In de nieuwe redactie is met andere dan contante betaling rekening gehouden.

Artikel 10. Vgl. artikel 9 A.R.V. en artikel 3 C.I.V.

Gestreefd is naar een zo groot mogelijke overeenstemming tussen de formulering van de vervoerplicht van de spoorweg voor het personen- en goederenvervoer. Dientengevolge is in § 1 ook de bepaling, dat het vervoer niet op grond van wettelijke bepalingen of om redenen van openbare orde verboden is, opgenomen. Deze voorwaarde, welke ook in het huidige artikel 9, 1, onder b, A.R.V. voorkomt, kent de C.I.V. niet, de C.I.M. daarentegen wel.

Naar analogie van artikel 46, § 2, (1), van het ontwerp wordt ook voor het personenvervoer thans een regeling gegeven van de tijdelijke staking van de dienst. Voor de toelichting op deze bepaling moge worden verwezen naar het hierboven in het algemene deel terzake gestelde.

Artikel 11. Vgl. artikelen 9 en 10 A.R.V. en artikel 14 C.I.V.

De in de tweede volzin van § 1 opgenomen bepaling komt ook voor in het huidige A.R.V.

Paragraaf 4 is dwingend geformuleerd dan artikel 9, 2, A.R.V. In het ontwerp moet reeds een treinvertraging van 10

minuten (in plaats van 15 minuten in het A.R.V.) zo spoedig mogelijk bekend worden gemaakt, waardoor aan de eisen van de praktijk wordt tegemoetgekomen.

Artikel 12. Vgl. artikel 20 A.R.V. en artikel 24 C.I.V.

In het huidige A.R.V. is (voorzover het personenvervoer betreft) alleen in artikel 20 in het algemeen van de tarieven sprake. Deze bepaling spreekt dan nog alleen over de uitzonderingstarieven. In verband met het belang van vele tariefbepalingen leek het wenselijk een afzonderlijk algemeen artikel in het A.R.V. op te nemen, waarop de bepalingen van het Reizigerstarief kunnen worden gebaseerd. Daarnaast worden in andere artikelen van het ontwerp onderwerpen genoemd, welke in de tarieven geregeld moeten of kunnen worden. Zoals hieronder moge blijken is voor het goederenvervoer een overeenkomstige bepaling in titel III opgenomen (artikel 59).

§ 1. De algemene voorwaarden voor het vervoer zijn evenals thans in het A.R.V., in het ontwerp opgenomen.

§ 4. Bij de uitzonderingstarieven kan worden afgeweken van sommige artikelen van het nieuwe A.R.V.

Zo kunnen in de uitzonderingstarieven bepalingen worden opgenomen waarin ten aanzien van de aansprakelijkheid voor ingeschreven bagage afwijkende bepalingen worden vastgesteld. Voor bijzondere soorten bagage met name zou in de tarieven een beperktere aansprakelijkheid dan in het nieuwe A.R.V. is neergelegd, kunnen worden opgenomen. Hiertegen behoeft geen bezwaar te bestaan, waar ook deze tariefbepalingen aan de goedkeuring van de Minister zijn onderworpen.

Artikel 13. Vgl. artikel 15 A.R.V. en artikel 6 C.I.V.

De regeling, thans neergelegd in artikel 15, leden 2 t/m 4, A.R.V. en in artikel 6, §§ 2 en 3, C.I.V. wordt op grond van artikel 12, § 2, in verband met het tariefkarakter van deze bepalingen in het ontwerp overgelaten aan de tarieven. De regeling van artikel 15, 1, A.R.V. wordt in het ontwerp gehandhaafd.

Artikel 14. Vgl. artikelen 12 en 14 A.R.V. en artikel 5 §§ 5 en 6 C.I.V.

De spoorweg krijgt in het ontwerp voor een meer efficiënte bedrijfsvoering de bevoegdheid de afgifte van plaatsbewijzen zelf aan bepaalde tijden te binden. Ook thans worden na bepaalde uren geen abonnementen meer afgegeven. Wel moeten de tijden, waarop plaatsbewijzen verkrijgbaar zijn en de wijze van verkrijging bekend worden gemaakt.

§ 2. Het staat de spoorweg vanzelfsprekend wel vrij nog kortere tijd van te voren plaatsbewijzen af te geven.

§ 3. Deze bepaling legt de bewijslast op de reiziger.

Artikel 15. Vgl. artikel 5 C.I.V.

§ 1. b. Anders dan in de C.I.V. wordt niet zonder meer voorgeschreven dat de reisweg op het plaatsbewijs moet worden vermeld, aangezien het noemen van de tussenstations op de alternatieve trajecten op de binnenlandse plaatsbewijzen niet wel doenlijk is.

N.S. volgt thans de regel, dat, indien geen tussenstation wordt genoemd, het plaatsbewijs alleen voor de kortste reisweg geldig is. Voor deze praktijk wordt in artikel 15, § 1, onder b, van het ontwerp vrijheid gelaten door opneming van de woorden „zo nodig”.

Artikel 16. Vgl. artikelen 5 en 13 A.R.V. en 4, 10 en 11 C.I.V.

Artikel 11, § 2 en 3, C.I.V. zijn niet overgenomen. Het in § 3, eerste volzin, C.I.V. bepaalde vloeit in Nederland reeds voort uit artikel 64, tweede lid, Spoorwegwet.

Ook de ambtenaren van PTT en belastingdienst moeten thans in het bezit zijn van een bewijs (van vrij vervoer), hetgeen de controle vereenvoudigt.

Artikel 17. Vgl. artikel 17 A.R.V. en artikel 8 C.I.V.

Artikel 18. Vgl. artikel 17 A.R.V.

Artikel 19. Vgl. artikel 16 A.R.V. en artikel 9 C.I.V.

Artikel 20. Het Reizigerstarief kent reeds een soortgelijke bepaling. Het leek met het oog op de rechtszekerheid gewenst, de gevallen waarin de boete kan worden geheven in het nieuwe A.R.V. vast te leggen. (Zie b.v. ook artikel 27, § 4, ontwerp).

Artikel 21. Vgl. artikel 26, 2 A.R.V.

De bepaling betreffende het onbevoegd van de noodrem gebruik maken is in de praktijk noodzakelijk gebleken. In het buitenland zijn overeenkomstige bepalingen van kracht.

Artikel 22. Vgl. artikel 21 A.R.V. en artikel 13 C.I.V.

Het in § 2, onder c, bepaalde houdt materieel geen wijzigingen in ten opzichte van artikel 21, onder e, A.R.V., doch is iets ruimer geformuleerd. De C.I.V. kent op dit punt geen uitzonderingsbepaling.

Artikel 23. Vgl. artikel 21 A.R.V. en artikel 13 C.I.V.

Alleen in Nederland mogen grote honden in reizigersafdelingen worden medegenomen. In verband met de omstandigheden, waaronder het internationaal vervoer plaats vindt, is dit door de C.I.V. niet toegestaan.

Artikel 24. Vgl. artikel 21 A.R.V. en artikel 13 C.I.V.

Paragraaf 3 is algemener geformuleerd dan artikel 21, § 6, A.R.V. De boetebepaling, welke in artikel 21, § 3, (5), A.R.V. voor levende dieren is opgenomen, geldt thans ook voor onbevoegdlijk meegenomen voorwerpen.

Artikel 25. Vgl. artikelen 28 en 34 A.R.V. en artikelen 16 en 17 C.I.V.

Artikel 26. Vgl. artikel 21 C.I.V.

Het model van het bagagebiljet is vastgesteld in bijlage I van de C.I.V. In Nederland kan dit aan de spoorweg zelf worden overgelaten, nu de eis, dat aan de afzender een ontvangstbewijs wordt afgegeven, in het A.R.V. zelf is neergelegd. Voorts bepaalt het A.R.V. dat het bagagebiljet uit drie delen moet bestaan. Hiermede kan voor het binnenlands verkeer worden volstaan.

Artikel 27. Vgl. artikel 29 A.R.V. en artikel 18 C.I.V.

Deze bepaling (§ 4) is minder dwingend geformuleerd dan het A.R.V.

Artikel 28. Vgl. artikel 30 A.R.V. en artikel 19 C.I.V.

Artikelen 29 en 30. Vgl. artikel 31 A.R.V. en artikel 20 C.I.V.

Artikel 31. Vgl. artikelen 32 en 48,3 A.R.V. en artikel 23 C.I.V.

Artikel 32. Dit artikel werd opgenomen naar analogie van een voor het goederenvervoer geldende bepaling (artikel 64, § 6, (4) van het ontwerp). Thans kan het nog voorkomen, dat de spoorweg voor de nalatigheid van de rechthebbende op de bagage door de douane en andere overheidsinstanties wordt beboet.

Artikel 35 van het A.R.V. is naast de terzake geldende douane- enz. voorschriften overbodig en komt in het ontwerp niet meer voor.

Artikel 33. Vgl. artikelen 17 en 36 A.R.V. en artikel 26 C.I.V.

Uitdrukkelijk wordt thans van het recht op terugbetaling gesproken. De vaststelling van de vervalltermijn, voorkomende in artikel 36, § 10, A.R.V. (artikel 26, § 9, C.I.V.) is in het ontwerp aan de spoorweg overgelaten.

Artikel 34 e.v. Bij de opzet van de artikelen betreffende de aansprakelijkheid en de indiening van vorderingen is gestreefd naar een zo groot mogelijke paralleliteit met de overeenkomstige regeling voor het goederenvervoer (artikelen 74 e.v. ontwerp).

Artikel 34. Vgl. artikel 37 A.R.V. en artikelen 17 en 28 C.I.V.

Ingevolge § 2 is de spoorweg niet aansprakelijk voor het risico dat de bijzondere vervoerswijze voor de reiziger meebrengt. Tegenwoordig tekent de spoorweg zich in dergelijke gevallen door middel van een door de reiziger ondertekende verklaring vrij.

Artikel 35. Vgl. artikel 38 A.R.V. en artikelen 30 en 31 C.I.V.

Anders dan in de C.I.V., maar overeenkomstig het huidige A.R.V., wordt de spoorweg in het ontwerp bij vertraging in de aflevering alleen aansprakelijk gesteld voor de uit die vertraging voortvloeiende schade. Voor de schadevergoeding is een bepaald maximum gesteld. De C.I.V. maakt hierbij een onderscheid. Ook indien niet wordt bewezen, dat uit de vertraging schade is voortgevloeid, moet (een vaste) schadevergoeding worden betaald. Ingeval de schade wordt bewezen is een vergoeding verschuldigd, waarvan het maximum 4 x het bovenbedoelde vaste bedrag belooft.

Ook de C.I.M. kent dit systeem (artikel 34)

Aangezien ook andere vervoertakken een dergelijke aansprakelijkheid voor niet bewezen schade niet kennen, is op dit punt afgeweken van de C.I.V.

Ook voor het goederenvervoer is de desbetreffende bepaling van de C.I.M. niet overgenomen.

In verband met het vorenstaande wordt in artikel 35 van het ontwerp — anders dan in de C.I.V. artikel 30 — gesproken van de „aansprakelijkheid van de spoorweg voor de door de vertraging veroorzaakte schade”.

Artikel 36. Vgl. artikel 40 A.R.V. en 32 C.I.V.

In het ontwerp is de mededeling van het terugvinden van het stuk bagage binnen één jaar slechts vereist, indien de rechthebbende bij de uitbetaling van de schadevergoeding daartoe een verzoek heeft gedaan. De moeilijkheid, dat de verblijfplaats van de reiziger vaak niet meer kan worden opgespoord, is hiermede vervallen.

Aan de reiziger wordt in § 3 het recht toegekend het station van aflevering zelf te bepalen. Waar de oorzaak van de vertraagde aflevering in deze gevallen aan de kant van de spoorweg moet worden gezocht, komt deze tegemoetkoming aan de reiziger (welke de C.I.V. en het A.R.V. niet kennen) gerechtvaardigd voor. Bij een klein net als het Nederlandse vormt dit geen enkel bezwaar.

Artikel 37. Vgl. artikel 39 A.R.V. en artikel 33 C.I.V.

Het maximumbedrag van de schadevergoeding diende, gezien de grens van de C.I.V. (40 goudfranken per kg bruto), te worden aangepast. Aangesloten werd bij de max. vergoeding in het goederenvervoer (artikel 78, § 2, van het ontwerp) welke tot f. 25,— werd verlaagd. (zie verder de toelichting op artikel 78).

Artikel 38. Vgl. artikel 41 A.R.V. en artikel 34 C.I.V.

Artikel 39. Vgl. artikel 42 A.R.V. en artikel 35 C.I.V.

Zie ook de toelichting op artikel 35.

Ook in dit artikel is het bedrag van de schadevergoeding verhoogd. Deze is ongeveer gelijk aan het in de C.I.V. in het geval van bewezen schade voorkomende maximum. In dit geval kon evenwel niet worden aangesloten bij de voor het goederenvervoer geldende regeling, aangezien daar — cf de C.I.M. — van een ander uitgangspunt wordt uitgegaan.

Zie voor § 5 de overeenkomstige regeling van artikel 81, § 4, ontwerp.

Artikel 40. Vgl. artikel 44 A.R.V. en artikel 37 C.I.V.

Ingeval van opzet of grove schuld van de spoorweg is volgens het A.R.V. het maximum van de te vergoeden schade zowel voor personen- als voor goederenvervoer het dubbele van de in de voorafgaande artikelen bepaalde bedragen. Bij de laatste herziening van de C.I.M. en C.I.V. is dit maximum vervallen voor „opzet”. In dit geval wordt de schade derhalve

integraal vergoed. Van Nederlandse zijde was een overeenkomstig voorstel gedaan voor het geval van „grove schuld” sprake was, aangezien tussen „opzet” en „grove schuld” van de spoorweg naar Nederlands recht, in de praktijk niet veel verschil zal bestaan. Bovendien zal de opzet van de spoorweg veelal onbewijsbaar zijn, zodat van de integrale vergoeding in de praktijk niet veel terecht zal komen.

Hoewel dit voorstel in internationaal verband ondanks sterk aandringen van de Nederlandse en enkele andere delegaties op zodanige bezwaren bleek te stuiten dat het in de C.I.M. en C.I.V. niet werd opgenomen, bestaat voor de verhoudingen binnen Nederland geen aanleiding de hoogte van de schadevergoeding in geval van opzet en grove schuld zozeer te doen verschillen.

In het ontwerp is dan ook (evenals in het huidige A.R.V.) de regeling voor het geval van opzet en van grove schuld gelijk. Het maximum is thans voor beide vormen van schuld gelegd bij het bedrag van de gehele bewezen schade (hetgeen derhalve in de C.I.M. en C.I.V. alleen voor opzet geldt.).

Artikel 41. Vgl. artikel 46 A.R.V. en artikel 41 C.I.V.

Artikel 42. Vgl. artikel 47 A.R.V. en artikel 42 C.I.V.

Artikel 43. Vgl. artikelen 32, 6, 45 en 48, 4, A.R.V. en artikel 45 C.I.V.

De §§ 2 en 3 van de C.I.V. zijn niet overgenomen, aangezien de gerechtelijke vaststelling van schade in Nederland reeds op grond van de terzake geldende bepalingen mogelijk is.

Artikel 44. Vgl. artikel 48 A.R.V. en artikel 46 C.I.V.

Artikel 45. Vgl. artikelen 36, § 10, 49 en 50 A.R.V. en artikel 47 C.I.V.

De verjaringstermijn van drie jaren, welke de C.I.V. in enkele gevallen kent en welke in het A.R.V. geldt, indien er van opzet of grove schuld van de spoorweg sprake is, is niet opgenomen. In andere vervoertakken zijn termijnen van 1 of 1½ jaar gebruikelijk.

De §§ 3 en 4 C.I.V. zijn niet overgenomen.

Artikel 46. Vgl. artikel 51 A.R.V. en artikel 5 C.I.M.

De tekst van § 1, onder c, werd aan de C.I.M. aangepast. De spoorweg is op grond van deze bepaling gehouden normale seizoenpieken in het aanbod te verwerken. Bij abnormale toppen in het vervoer geldt de vervoerplicht niet meer. In overeenstemming met de C.I.M. wordt in het ontwerp § 1, onder d, gesproken van „belemmerd”, hetgeen een ruimer beroep op overmacht mogelijk maakt dan de formulering „belet” in het huidige A.R.V.

In § 2, onder a, is thans uitdrukkelijk bepaald, dat de hier bedoelde maatregelen slechts van tijdelijke aard kunnen zijn. In het huidige A.R.V. is deze beperking steeds gelezen in het woord „staken” zelf.

In de C.I.M. is de vervoerplicht van de spoorwegen gebonden aan de krachtens artikel 59 C.I.M. ingeschreven lijnen. Artikel 5, § 4, onder 6, van de herziene C.I.M. gaat er van uit, dat het bevoegde nationale gezag de vervoerplicht (eenzijdig) kan beperken door te beslissen, dat bepaalde zendingen van het vervoer zullen worden uitgesloten (blijvende gedeeltelijke opheffing van de dienst). In feite wordt door een dergelijke beslissing een beperking aangebracht op het aantal lijnen, waarover de uitgesloten soorten goederen vervoerd kunnen worden. Op de resterende lijnen geldt de vervoerplicht, welke de C.I.M. oplegt, onverkort.

In artikel 46, § 3, van het ontwerp wordt als het bevoegde nationale gezag de Minister van Verkeer en Waterstaat aangewezen. Op grond van deze bepaling kan de Minister het grensoverschrijdend vervoer van bepaalde zendingen over bepaalde baanvakken in het kader van de z.g. kanalisatie uitsluiten. Zo kan b.v. het stukgoederenvervoer over bepaalde grensbaanvakken worden uitgesloten en het wagenladingvervoer tot het vervoer naar en van het aangrenzende land worden beperkt.

Het betreft hier, in tegenstelling tot de gevallen bedoeld in § 2, voor onbepaalde duur van kracht zijnde maatregelen, welke om exploitatieve redenen worden getroffen.

De inwerkingtreding van deze maatregelen is afhankelijk gesteld van publikatie. Teneinde de verladers de mogelijkheid tot aanpassing te geven, is de termijn van inwerkingtreding op minimaal 14 dagen na de datum van bekendmaking gesteld.

Artikelen 47, 48 en 49. Vgl. artikel 52 A.R.V. en artikelen 3 en 4 C.I.M.

Overeenkomstig de opzet van de C.I.M. is de regeling betreffende de van het vervoer uitgesloten en de voorwaardelijk tot het vervoer toegelaten goederen thans in twee afzonderlijke artikelen opgenomen, hetgeen de overzichtelijkheid van deze materie bevordert.

Daarnaast zijn de bepalingen, op grond waarvan degene, die ten aanzien van deze goederen in strijd handelt met de voorschriften, aansprakelijk kan worden gesteld, neergelegd in artikel 49, dat zowel op de goederen van artikel 47 als op die van artikel 48 ziet. In het huidige A.R.V. waren ook deze bepalingen in artikel 52 opgenomen.

In aansluiting bij het huidige A.R.V. wordt als algemene aanduiding steeds gesproken over „goederen”. De goederen van Bijlage I van het A.R.V. worden evenwel — overeenkomstig de titel van deze Bijlage — steeds aangeduid als „stoffen en voorwerpen”.

Artikel 47. Vgl. artikel 52 A.R.V.

Aangezien is gestreefd naar een zoveel mogelijk eenvormige regeling van de van het vervoer uitgesloten en van de voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen, is thans in artikel 47 niet meer, zoals in artikel 52, § 2, onder *b*, van het huidige A.R.V., de eis gesteld, dat het vervoer naar het oordeel van de Minister bij inachtneming van de nodige voorzorgsmaatregelen niet in strijd is met de eisen der veiligheid of hygiëne. Een overeenkomstige bepaling ontbreekt in het huidige A.R.V. voor de voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen en kan voor beide groepen worden gemist.

Wel wordt, overeenkomstig het huidige A.R.V., in artikel 47, § 2, onder *b*, gesproken van een door de Minister te verlenen „vergunning”, terwijl de Minister krachtens artikel 48, § 2, onder *b*, van het in § 1 voor voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen neergelegde vervoerverbod „onthefing” kan verlenen. Dit verschil in terminologie is gehandhaafd, omdat rekening is gehouden met de op handen zijnde uitvoering van de Kernenergiewet van 21 februari 1963 (*Stb.* 82), in welke wet beide begrippen voorkomen. Bedoelde uitvoering zal waarschijnlijk ook enkele wijzigingen in het A.R.V. meebrengen.

Artikel 48. Vgl. artikelen 52, 96 en 105 A.R.V.

De woorden „op grond van gebleken behoefte” (artikel 52, § 2, onder *c*, van het huidige A.R.V.) werden geschrapt (artikel 48, § 2, onder *b*, ontwerp). Evenals in de C.I.M. is in dit artikel de verwijzing naar de (voor binnenlands vervoer nieuwe) bijlage betreffende particuliere wagens opgenomen.

In § 3 onder *c* is ten aanzien van de omschrijving van de goederen en van de bezwaren welke zij voor het vervoer opleveren, de bestaande A.R.V. tekst, welke duidelijker voorkomt dan de tekst van de C.I.M., gehandhaafd.

Op principiële punten evenwel is de C.I.M. gevolgd. De door de spoorweg vast te stellen bijzondere vervoer voorwaarden kunnen — op het voetspoor van de C.I.M. regeling — afwijken van het A.R.V. Met name is hier gedacht aan afwijkende aansprakelijkheidsbepalingen waartoe bijzondere gevallen aanleiding kunnen geven.

§ 4. De omschrijving van het begrip geld en geldswaarden en daarmee gelijk te stellen goederen kan aan de tarieven worden overgelaten.

§ 5. Het in de artikelen 106 en 107 A.R.V. bepaalde kon vervallen, waar in de onderwerpelijke paragraaf geheel in het algemeen de vaststelling van de bijzondere voorwaarden voor

het vervoer van stukgoederen als expresgoed aan de tarieven is overgelaten. Ook de vraag, wanneer wagenladingen als expresgoed kunnen worden vervoerd is aan de tarieven overgelaten.

De in de §§ 4 en 5 ontwerp geregelde materie werd te specieus geacht om in het algemeen tariefartikel (artikel 59 ontwerp) te worden opgenomen.

§ 6. In het huidige A.R.V. is de begeleiding van goederen slechts voor een beperkt aantal goederen geregeld.

Men denke b.v. aan het in hoofdstuk V geregelde vervoer van lijken.

In de praktijk is het nodig gebleken, dat de spoorweg de eis van begeleiding ook ten aanzien van andere goederen kan stellen. Anderzijds moet het ook mogelijk zijn, dat de begeleiding op verzoek van de afzender plaatsvindt. In § 6 ontwerp is een regeling voor deze gevallen opgenomen. De C.I.M. kent een dergelijke bepaling niet. Teneinde te voorkomen, dat de spoorweg naast de gevallen waarin begeleiding door de overheid verplicht is op grond van de (gevaarlijke) aard van de goederen (Bijlage I A.R.V.), begeleiding door de afzender zal gaan eisen op grond van het gevaar dat bepaalde zendingen voor hun omgeving kunnen opleveren, is duidelijk gesteld, dat begeleiding door de spoorweg alleen in het belang van de spoorweg kan worden geëist.

Artikel 49. Vgl. artikel 52 § 3 A.R.V.

§ 3. De voortdurende toeneming van het aantal gevaarlijke stoffen en voorwerpen heeft tot gevolg, dat de controle door de spoorweg op de naleving van de voor het vervoer daarvan gestelde voorwaarden, welke door de afzender dienen te worden vervuld — men denke aan verpakkingsvoorschriften — in de praktijk steeds moeilijker wordt. Worden deze stoffen en voorwerpen evenwel in strijd met de voor de afzender terzake geldende voorschriften vervoerd, dan is ook de spoorweg voor schade, welke door die stoffen en voorwerpen mocht zijn ontstaan, aansprakelijk ingevolge de artikelen 47, § 1 en 48, § 1, ontwerp. Ook het huidige A.R.V. kent een soortgelijke bepaling. In § 3 ontwerp is thans een nieuwe bepaling opgenomen, inhoudende dat deze aansprakelijkheid slechts op de spoorweg rust voor het geval voor hem kenbaar is geweest, dat het vervoer betrof van van het vervoer uitgesloten dan wel voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen.

Een (juiste) aanduiding van de aard van de goederen in de vrachtbrief door de afzender is veelal voldoende om het gevaarlijke karakter van de ten vervoer aangeboden stoffen en voorwerpen voor de spoorweg in de zin van deze bepaling kenbaar te doen zijn. In deze gevallen kan ook de spoorweg derhalve — indien desondanks vervoer plaats vindt — voor eventuele schade aansprakelijk zijn.

§ 4. In het ontwerp wordt voor de hoofdelijke aansprakelijkheid van de geadresseerde naast de afzender de voorwaarde gesteld, dat het bedrag van de vordering uit de vrachtbrief blijkt, of — met name indien dit bedrag nog niet kon worden vastgesteld — het bestaan van een vordering voor of bij de aflevering is medegedeeld. In het huidige A.R.V. wordt niet de eis gesteld, dat het bedrag van de vordering uit de vrachtbrief moet blijken, maar is de geadresseerde reeds hoofdelijk aansprakelijk indien hem uit de vrachtbrief het bestaan van een vordering kenbaar is.

Artikel 50. Vgl. artikel 53 A.R.V. en artikel 12 C.I.M.

De C.I.M. is zoveel mogelijk gevolgd.

§ 2. De woorden „naar het oordeel van de spoorweg” zijn cf. de C.I.M. vervallen. Hiermede wordt rekening gehouden met de omstandigheid dat veelal alleen de verlader de bijzondere verpakkingsproblemen van de door hem verzonden goederen kent.

§ 6. 1. Bij het Nederlandse systeem van behandeling van stukgoed bestaat geen behoefte aan merken en nummers, welke ingevolge artikel 12, § 6, C.I.M. op de colli moeten worden vermeld. Daarentegen zijn wel nodig de in deze paragraaf

van het ontwerp genoemde gegevens, waarvan alleen het bedrag van remboursement of voorschot op grond van het huidige A.R.V. nog niet behoeft te worden vermeld. Laatstbedoelde vermelding dient om te voorkomen, dat bij ontbreken van de vrachtbrief de zending zonder inning van remboursement of voorschot wordt afgeleverd.

§ 6. 2. Tevens heeft zich (met betrekking tot wagenladingsen) in de praktijk de behoefte doen gevoelen aan een blijvend systeem van identificatie van de zendingen. Met het oog hierop is in het ontwerp de bevoegdheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat in bijzondere gevallen terzake voorschriften te geven vervallen, waartegenover thans de spoorweg de bevoegdheid krijgt geheel in het algemeen regels te stellen. Bij de tarieven kan de uitoefening van deze bevoegdheid nader worden geregeld.

In verband met de omstandigheid, dat de mogelijkheid om wagenladingsen met remboursements en voorschotten te belasten met het oog op de invoering van de centrale vrachtberekening voor wagenladingsen vervalt (zie het algemene deel van de toelichting en het bij artikel 63 gestelde), kan het in artikel 53, § 6 (1), A.R.V. terzake gegeven voorschrift in het ontwerp worden gemist.

§ 6. 3. Evenals voor de onverplichte vermeldingen op de vrachtbrief (zie artikel 58, § 6, (3), A.R.V. en artikel 6, § 12, C.I.M.) is hier bepaald, dat aanduidingen op stukgoedzendingen en wagenladingsen, welke niet zijn voorgeschreven, maar door de spoorweg worden toegelaten, generlei verplichting of aansprakelijkheid voor de spoorweg meebrengen.

§ 8. De tekst van de overeenkomstige bepaling van het huidige A.R.V. (artikel 53, § 9) is in de praktijk te beperkt gebleken. Ook voor het vervoer van goederen, die hoewel niet behorend tot die bedoeld in Bijlage I bijzondere zorg vereisen of gevaar kunnen opleveren, dienen in de tarieven regels te kunnen worden gegeven. Men denke b.v. aan het vervoer van gifstoffen, ten aanzien waarvan de behoefte aan verpakkings- en verladingsvoorschriften in het bijzonder is gebleken. Deze paragraaf is in bovenbedoelde zin aangevuld, terwijl het woord „ongerief” is vervangen door „hinder”.

Artikel 51. Vgl. artikelen 54 en 108 A.R.V.

In de C.I.M. wordt deze materie niet geregeld. De opzet en inhoud van het artikel zijn dan ook niet ingrijpend gewijzigd.

Wel is uit systematische overwegingen gestreefd naar een grotere overeenstemming tussen dit artikel en het overeenkomstige artikel over het lossen van wagens en het afvoeren van goederen (vgl. artikel 75 A.R.V. en artikel 72 ontwerp).

Voorts is een consequentere scheiding aangebracht tussen hetgeen in het ontwerp geregeld moet worden en hetgeen aan de tarieven kan worden overgelaten.

Zie b.v. § 6, eerste lid, van het ontwerp, waar het tijdstip, waarop het laden als afgelopen kan worden beschouwd, wordt bepaald. Thans is dit voorschrift opgenomen in de tarieven.

In § 5, tweede lid, en § 6, derde lid, is uitdrukkelijk bepaald, dat de spoorweg onder de daar genoemde omstandigheden gerechtigd is de wagens terug te nemen.

Tenslotte is op ondergeschikte punten dichter aangesloten bij de behoeften van de huidige praktijk.

§ 7.2 en 3. Zie de aantekening op artikel 115 ontwerp in het algemene deel van de toelichting.

Voor vervoer als expresgoed kan geheel dezelfde regeling gelden als voor vrachtgoed. Ook de artikelen 54 en 108 van het huidige A.R.V. verschillen materieel niet.

Artikel 52. Vgl. artikel 110 A.R.V.

Zoals hiervoren in het algemene deel van de toelichting reeds werd uiteengezet, is het mogelijk gebleken, behoudens één uitzondering, de bijzondere regeling voor het vervoer als expresgoed niet meer in een aparte titel neer te leggen, maar als enigszins afwijkende bepalingen op te nemen in de op hetzelfde onderwerp betrekking hebbende artikelen voor vracht-

goed. Naast artikel 110 A.R.V. betreffende de treinen, waarmee expresgoed wordt vervoerd, is evenwel geen artikel aan te wijzen, dat een overeenkomstige regeling voor vrachtgoed bevat.

Eerstgenoemd artikel moest dan ook als een afzonderlijke bepaling worden gehandhaafd. Het is thans opgenomen als artikel 52 ontwerp.

Afgezien van een in verband met artikel 115 ontwerp noodzakelijke wijziging van het bepaalde in artikel 110, § 1, (3), A.R.V. (thans neergelegd in artikel 52, § 1, eerste lid, ontwerp) is artikel 52 ontwerp in hoofdzaak gelijk aan artikel 110 A.R.V.

Artikel 53. Vgl. artikel 55 A.R.V.

Dit onderwerp is in de C.I.M. niet geregeld.

De indeling van dit artikel werd enigszins gewijzigd.

Voorts is in § 3 ook een verwijzing naar § 1, vijfde lid, opgenomen, zodat in buitengewone omstandigheden nu ook bij tevergeefs afhalen het verschuldigde bedrag kan worden verhoogd.

Lid 6 van artikel 55 A.R.V. is naast artikel 31 van de Spoorwegwet overbodig en is vervallen.

Artikel 54. Vgl. artikel 56 A.R.V.

De C.I.M. regelt dit onderwerp niet.

Op commerciële gronden zijn de laatste jaren naast de normale open, platte en gesloten wagens een groot aantal speciale wagens in dienst gesteld.

Men denke b.v. aan silowagens, zelflossers, wagens voor het vervoer van auto's. In verband met de bijzondere kosten en het slechts in beperkte mate voorhanden zijn van deze wagens zijn voor het gebruik hiervan bijzondere voorwaarden noodzakelijk, b.v. heffing van bijzondere vrachtoeslagen en beperking tot bepaalde soorten goederen. Deze voorwaarden zijn reeds thans in de tarieven geregeld. Een basis hiervoor in het A.R.V. ontbreekt evenwel. In het ontwerp is deze neergelegd in paragraaf 2 van het onderwerpelijke artikel.

Artikel 55. Vgl. artikel 57 A.R.V. en de artikelen 7 § 6 en 14 C.I.M.

In navolging van de C.I.M. kon een aantal onderwerpen naar de tarieven worden verwezen. De desbetreffende bepalingen (het gaat hier met name om de toelaatbare belading van wagens) moeten in verband met technische ontwikkelingen veelvuldig worden gewijzigd, zodat een regeling in de tarieven aanbeveling verdient.

§ 1. 1. Deze bepaling is ruimer geformuleerd dan in het huidige A.R.V. Niet alleen door het geladene, maar ook door het gebruik van hulpmiddelen bij het laden mag geen schade ontstaan voor personen of goederen.

§ 1.3. De bepalingen over het draagvermogen in het A.R.V. zijn evenals in de C.I.M. vervangen door de verplichting van de afzender de toelaatbare belading in acht te nemen. Voor het overige is verwezen naar de tarieven. § 1, (5), A.R.V. is niet meer opgenomen. In de toekomst kan zonodig een bijzondere regeling in de tarieven worden gegeven.

§ 2. 1. Geheel conform de C.I.M.

Artikel 57, § 4, A.R.V. werd niet meer opgenomen in verband met artikel 2, § 3, van het ontwerp waarin dit onderwerp in het algemeen is geregeld.

§ 4. De aanvrager van wagens, die zonder dat een vervoerovereenkomst tot stand komt, wagens heeft geladen en gelost dient voor de gevolgen van een gebrekkige belading en lossing aansprakelijk te zijn. Een desbetreffende bepaling ontbreekt in het A.R.V. Aangezien het hier geen lossen na vervoer betreft, maar lossen, dat in onmiddelijk verband staat met laden, leek het gewenst deze bepaling hier op te nemen.

Artikel 56. Vgl. artikelen 58 en 109 A.R.V. en artikel 6 C.I.M.

Zowel ten aanzien van de inhoud als van de vorm is zoveel mogelijk aangesloten bij de C.I.M. Evenwel kan de vrachtbrief voor binnenlands vervoer eenvoudiger zijn dan voor het inter-

nationaal vervoer, zodat — zoals hieronder wordt toegelicht — op enkele punten is afgeweken van de C.I.M.

§ 1.1. In afwijking van de C.I.M. wordt het model van de vrachtbrief, evenals thans (men zie artikel 58, § 1, (1), A.R.V.) in of krachtens de tarieven vastgesteld. Hierdoor is een snelle aanpassing van de vrachtbriefformulieren, welke b.v. in verband met nieuwe technische ontwikkelingen op het gebied van de administratieve verwerking nodig kan zijn, gewaarborgd. Afwijking van de C.I.M. op dit punt leek daarom gerechtvaardigd.

§ 1.2. In de tarieven is op het ogenblik bepaald, dat slechts vrachtbrieven mogen worden gebruikt, die van de spoorweg zijn betrokken, hoewel het A.R.V. de mogelijkheid openlaat, dat deze ook door anderen dan de spoorweg worden verstrekt. Het lijkt gewenst deze bepaling thans in het A.R.V. zelf op te nemen. Slechts bij de grote omvang van de orders, die de spoorweg kan geven, is het mogelijk tot aanvaardbare kostprijzen voor deze vrachtbrieven te komen.

§ 4. De verplichting datum en plaats van opmaking van de vrachtbrief te vermelden is niet meer opgenomen. In de C.I.M. is deze verplichting — ondanks de algemene opinie dat deze gegevens op deze plaats overbodig zijn — gehandhaafd i.v.m. de omstandigheid, dat van verladerszijde deze gegevens voor de interne administratie nuttig werden geacht. In Nederland bestaat hieraan geen behoefte.

§ 4, onder f. De bepaling omtrent de aansprakelijkheid van de spoorweg, welke thans in artikel 58, § 5, (2), onder e, tweede volzin, A.R.V. voorkomt, is niet meer overgenomen. Een regeling terzake komt reeds voor in artikel 64 van het ontwerp.

§ 5. In afwijking van de C.I.M. en het A.R.V. is in deze paragraaf geen opsomming meer gegeven van eventueel noodzakelijke aanduidingen, welke alleen als voorbeeld van mogelijke aanduidingen kunnen worden genoemd.

§ 8. De betreffende tariefbepaling is (na de uit het huidige A.R.V. overgenomen eerste volzin van artikel 58, § 8) in het ontwerp opgenomen.

§ 10. Ook § 10 is een vroegere tariefbepaling, welke overeenkomstig de C.I.M. thans in het A.R.V. wordt opgenomen. Evenmin als in § 5, is hier de niet-limitatieve opsomming van de C.I.M. overgenomen.

Aan de in artikel 58, § 9, A.R.V. geschapen mogelijkheid bij de tarieven in plaats van een vrachtbrief in sommige gevallen een adreskaart voor te schrijven of toe te laten is thans geen uitvoering gegeven. In de praktijk bestaat aan deze benaming thans geen behoefte. Een overeenkomstige bepaling komt in het ontwerp dan ook niet meer voor.

Artikel 57. Vgl. artikelen 59 en 60 A.R.V. en artikel 7 C.I.M.

§ 2.3. Het resultaat van het onderzoek moet — anders dan in het A.R.V. — ook worden vermeld, indien de aanduidingen juist zijn gebleken.

Artikel 58. Vgl. artikel 61 A.R.V. en artikel 8 C.I.M.

§ 2. Door een verwijzing naar artikel 60, § 5, eerste lid, ontwerp is rekening gehouden met het nieuwe systeem van vrachtberekening voor binnenlandse wagenladingen.

§ 3. In artikel 8 C.I.M. wordt gesproken over „de vrachtbrief”, waarmee ingevolge artikel 6 C.I.M. het eerste blad van het vrachtbrief-formulier is bedoeld. In verband met het bepaalde in artikel 56, § 1, eerste lid, laatste volzin, ontwerp, is nadere precisering in het ontwerp noodzakelijk. Slechts het voor de geadresseerde bestemde gedeelte van de vrachtbrief kan als bewijs van de vervoerovereenkomst dienen, aangezien alleen op dit deel is aangetekend, wat na het vertrek van het station van afzending is geschied.

§ 4. In artikel 61, § 4, (1), A.R.V. is bepaald, dat de vrachtbrief niet tot bewijs tegen de spoorweg strekt van de daarin aangegeven inhoud, noch van het daarin aangegeven gewicht

van de zending, tenzij, voor wat het gewicht betreft, de zending is gewogen door de spoorweg en zulks in de vrachtbrief is aangetekend. In de praktijk blijkt het evenmin mogelijk, indien door de afzender wordt geladen, het aantal stuks van alle zendingen te controleren, hetgeen wel het geval is met het aantal coli. De vermelding van het aantal stuks in de vrachtbrief strekt derhalve evenmin als bewijs tegen de spoorweg, tenzij de spoorweg dit gegeven heeft gecontroleerd en zulks op de vrachtbrief heeft vermeld.

Artikel 59. Vgl. artikel 62 A.R.V. en artikel 9 C.I.M.

Dit artikel geeft de algemene basis voor de tarieven. Ook in andere artikelen van het ontwerp worden bepaalde onderwerpen ter regeling aan de tarieven opgedragen of overgelaten.

§ 4.3. Dit nieuwe lid is noodzakelijk i.v.m. de invoering van het systeem van centrale vrachtberekening voor binnenlandse wagenladingen. In het algemeen zullen de vrachten en de bijkomende kosten voor deze zendingen niet op de vrachtbrief, maar op de periodieke afrekeningsstaat worden vermeld. Sommige bijkomende kosten zullen evenwel ook in de toekomst op de vrachtbrief worden aangetekend.

Artikel 60. Vgl. artikel 63 A.R.V. en artikel 17 C.I.M.

§ 2. In het huidige A.R.V. is bepaald dat de tarieven kunnen bepalen in welke bewoordingen de afzender moet vermelden, welke kosten hij voor zijn rekening neemt. In het ontwerp wordt de regeling betreffende de vermelding van het frankeringsvoorschrift aan de tarieven opgedragen. Het ligt in de bedoeling in de tarieven dezelfde frankeringsvoorschriften op te nemen als in de C.I.M. (zij het aangepast aan de geringere behoeften van het binnenlands verkeer). De voorgestelde formulering van § 2 voorziet tevens in gevallen, dat in bepaalde tarieven speciale frankeringsvoorschriften worden gegeven.

§ 4. Deze bepaling komt in het huidige A.R.V. niet voor, maar stemt overeen met artikel 17, § 5, C.I.M. Hierdoor wordt voorkomen, dat de afzender belast wordt met de kosten, waarvan de omvang geheel afhankelijk is van de handelwijze van de geadresseerde.

§ 5. In deze bepaling is het beginsel van de nieuwe wijze van vrachtberekening voor binnenlandse wagenladingen neergelegd. Om praktische redenen is het wenselijk bepaalde kosten (b.v. inkklaringskosten) via de vrachtbrief of via het station rechtstreeks met betrokkenen te verrekenen. In verband hiermede is de mogelijkheid opengelaten bij de tarieven aan te geven, welke kosten voor deze afwijkende wijze van verrekening in aanmerking komen.

§ 5. 2. Als zekerheid voor de spoorweg kan het in bepaalde gevallen gewenst zijn, dat de afzender respectievelijk geadresseerde een waarborgsom stort ter dekking van de verschuldigde kosten.

§ 7. Ook in deze paragraaf is met de nieuwe situatie rekening gehouden.

Artikel 61. Vgl. artikel 64 A.R.V. en artikel 18 C.I.M.

Het in artikel 18, § 4, C.I.M. bepaalde is in het ontwerp niet overgenomen. In Nederland bestaat aan een rentevergoeding geen behoefte, daar de te verrekenen bedragen van veel minder belang zijn dan in internationaal verkeer en de afwikkeling van dergelijke gevallen in Nederland vrij snel geschiedt. De aan de berekening van de rente verbonden kosten zouden in vele gevallen de rentebedragen overtreffen.

Artikel 62. Vgl. artikelen 65 en 121 A.R.V. en artikel 7 § 7 t/m § 10 C.I.M.

De aanhef van § 1, eerste lid, is minder dwingend geformuleerd dan in het huidige A.R.V., waar wordt gezegd, dat een boete „verschuldigd is”. Meer in overeenstemming met de veel soepeler praktijk wordt in § 1, ontwerp gesteld, dat de spoorweg boeten „kan heffen”.

§ 1. 2. Met betrekking tot deze bepaling is de C.I.M. niet gevolgd. De C.I.M. spreekt in artikel 7, § 7, onder f, alleen

van cumulatie van boeten in de gevallen van aangifte van een lager gewicht en van overbelasting, vermoedelijk omdat juist dan twijfel zou kunnen rijzen over de mogelijkheid van cumulatie. Opneming van deze bepaling in de C.I.M. mag niet volgens een a contrario redenering leiden tot de opvatting dat boeten in andere gevallen niet kunnen cumuleren. Behoudens één uitzondering is in het ontwerp bepaald, overeenkomstig de transportreglementen van andere landen, dat alle boeten kunnen cumuleren.

Artikel 63. Vgl. artikel 66 A.R.V. en artikel 19 C.I.M.

Zoals reeds in het algemene deel van de toelichting is gesteld, is het noodzakelijk in verband met de invoering van het systeem van centrale vrachtberekening voor binnenlandse wagenladingen, de mogelijkheid van remburselementen en voorschotten voor binnenlandse wagenladingen uit te sluiten.

In § 1. is zulks voor de remburselementen geschied, terwijl de regeling van de voorschotten aan de tarieven is overgelaten.

Evenals in de C.I.M. is in § 2 een termijn opgenomen voor de uitbetaling van remburselementen. In aansluiting bij de usance in het binnenlands wegvervoer is deze termijn bepaald op 15 dagen. De C.I.M. stelt deze termijn op 30 dagen.

Artikel 64. Vgl. artikel 67 en artikelen 13 en 15 C.I.M.

In de C.I.M. is thans de mogelijkheid geschapen, dat de nationale wetgever het vervullen van de krachtens wettelijke dan wel ambtelijke voorschriften vereiste formaliteiten onderweg ook aan de afzender of zijn gemachtigde toestaat.

Artikel 67, § 5, (1), A.R.V. kent het uitsluitende recht op het vrijmaken van goederen onderweg toe aan de spoorweg. Overwogen is, om, met gebruikmaking van het in de nieuwe C.I.M. (artikel 15 § 1, onder b) bepaalde, dit inkларingsmonopolie van de spoorweg te doorbreken. Te dien einde werd overleg gepleegd met de N.V. Nederlandse Spoorwegen, verladers en expediteurs. Opneming van de mogelijkheid voor de afzender de goederen onderweg aan de grens zelf vrij te maken stuit evenwel bij de spoorweg op grote bezwaren, waarbij mede aansprakelijkheidsoverwegingen een rol spelen. Bovendien is de situatie niet meer geheel gelijk aan de toestand, welke ten tijde van de opneming van de desbetreffende bepaling in artikel 15 C.I.M. bestond. Steeds meer bestaat de tendens de formaliteiten aan de grens zoveel mogelijk te bekorten en naar binnenlandse douanelokaalplaatsen te verleggen. Een uitvloeisel hiervan is b.v. het verschijnsel, dat sedert augustus 1963 zendingen, welke blijkens de vrachtbrief op een binnenlandse douanelokaalplaats moeten worden vrijgemaakt, aan de grens niet meer worden gecontroleerd. In aanmerking genomen, dat het opont-houd aan de grens door wijziging van dit artikel in de bovenbedoelde zin zou worden vergroot, is in het ontwerp de bevoegdheid van de afzender de goederen onderweg aan de grens vrij te maken niet opgenomen.

Minder bezwaar behoeft te bestaan tegen de in het nieuwe tweede lid van § 5 geopende mogelijkheid voor de geadresseerde de goederen onderweg op een binnenlandse douanelokaalplaats vrij te maken, hetgeen hem thans niet is toegestaan. Ook de N.V. Nederlandse Spoorwegen kan zich met deze uitzondering verenigen, hoewel het risico, dat zij aangesproken wordt voor schade, buiten haar toedoen bij het vrijmaken door de afzender ontstaan, hierdoor wordt vergroot.

Tot slot moge worden opgemerkt dat de expediteur in de Nederlandse verhoudingen dezelfde plaats inneemt als in Frankrijk de commissionair. Anders dan in de Franse C.I.M.-tekst, maar cf. het A.R.V. wordt in het ontwerp dan ook van expediteur gesproken.

§ 6.1. Aanpassing van deze bepaling aan de C.I.M. heeft tengevolge, dat in afwijking van het in het huidige A.R.V. in artikel 67, § 6, (1), bepaalde de verplichting voor de geadresseerde is opgenomen de op de zending drukkende kosten te betalen, hetgeen impliceert dat hij de vrachtbrief in ontvangst neemt.

In de tweede volzin van deze bepaling wordt door de verwijzing naar artikel 68, § 1, eerste lid, ontwerp, rekening ge-

houden met het nieuwe systeem van de centrale vrachtberekening voor binnenlandse wagenladingen.

§ 7.1. Deze bepaling is materieel geheel gelijk aan artikel 67, § 7, (1), A.R.V. Slechts is enigszins verduidelijkt, in welke gevallen het nodig kan zijn dat de geadresseerde nadere gegevens verstrekt. Verder is duidelijk gesteld, dat de primaire verantwoordelijkheid van de afzender door de aansprakelijkheid van de geadresseerde niet wordt opgeheven.

§ 9 van het huidige artikel 67 A.R.V. kon vervallen. In de huidige exploitatieverhoudingen heeft deze bepaling geen praktische betekenis meer.

Artikel 65. Vgl. artikel 68 A.R.V. en artikelen 21 en 23 C.I.M.

Voor het binnenlandse vervoer, dat zich in de regel binnen een tijdsbestek van 14 à 16 uren voltrekt, bestaat geen aanleiding alle in artikel 21, § 1, C.I.M. opgesomde mogelijkheden voor door de afzender te geven nadere aanwijzingen over te nemen. In de praktijk blijkt van de in artikel 68, § 1, van het huidige A.R.V. genoemde mogelijkheden tot het geven van nadere aanwijzingen zeer weinig gebruik te worden gemaakt.

In het ontwerp zijn dan ook in § 1. slechts twee mogelijkheden gehandhaafd. De aanwijzing tot wijziging van het station van bestemming kan evenwel inhouden, dat het goed naar het station van afzending wordt teruggezonden, welke mogelijkheid in de C.I.M. afzonderlijk wordt genoemd.

In het binnenlands vervoer bestaat geen behoefte ook aan geadresseerden de bevoegdheid toe te kennen nadere aanwijzingen te geven, hetgeen in artikel 22 C.I.M. wel is gebeurd. Een desbetreffende bepaling is derhalve — evenmin als in het huidige A.R.V. — opgenomen.

§ 7. Overeenkomstig het in artikel 23, § 4, C.I.M. bepaalde is de aansprakelijkheid van de spoorweg voor het niet of onjuist uitvoeren van een nadere aanwijzing in het ontwerp geregeld.

Artikel 66. Vgl. artikel 69 A.R.V. en artikel 24 C.I.M.

§ 4. Anders dan in het huidige A.R.V. en in de C.I.M., is voorgeschreven, dat de afzender zijn instructies geeft aan het station, dat hem van het bestaan van de belemmering in kennis heeft gesteld, aangezien hierdoor een zo snel mogelijke uitvoering van de instructies is gewaarborgd.

§ 5. De bevoegdheid tot het geven van nadere aanwijzingen is hier ruimer dan in artikel 65 en niet aan formaliteiten gebonden, aangezien de belemmeringen in het vervoer het gevolg van schuld van de spoorweg kunnen zijn.

Artikel 67. Vgl. artikelen 70, 111 en 113 A.R.V. en artikel 11 C.I.M.

In dit artikel zijn naast de leveringstermijnen voor vrachtgoed ook de leveringstermijnen voor expresgoed geregeld.

§ 1. Overneming van de wijze van berekening van de leveringstermijn van de C.I.M. — waarbij uiteraard wordt rekening gehouden met de totale af te leggen afstand — komt voor het binnenland niet in aanmerking. De bestaande binnenlandse leveringstermijn (max. 48 uren) is dan ook gehandhaafd.

Op aandringen van verladerszijde is in § 1, derde lid, de verlenging van de leveringstermijn voor zendingen, die worden besteld, teruggebracht van 15 tot 10 uren.

§ 2.4. Voor de bestelling van expresgoederen wordt de leveringstermijn ingevolge de artikelen 112, j° 102, § 2, A.R.V. met drie uren verlengd.

Bij de steeds slechter wordende wegverkeerssituatie en de snelle groei van vele plaatsen is het thans in de praktijk evenwel niet meer doenlijk een bestelling van expresgoederen binnen 3 uren te garanderen.

In het ontwerp is bedoelde verlenging voor expresgoed dan ook verlengd tot — indien spoedbestelling plaats vindt — 4 uren, met dien verstande, dat goederen die vóór 15 uur 's middags op het station van bestemming aankomen nog dezelfde

dag worden bezorgd. Indien geen spoedbestelling plaats vindt, wordt de leveringstermijn verlengd met 6 uren.

§ 6, onder c. Evenals in de artikelen 69 e.v. wordt in deze bepaling de term „afvoeren” gebruikt ter onderscheiding van het begrip „afhalen” in artikel 53. Zie verder de toelichting op deze artikelen.

Artikel 68. Vgl. artikelen 71, 73, § 2, 76, § 2, 77, § 1 (2), § 4, en 90 (3) A.R.V. en artikel 16 C.I.M.

In het ontwerp is er naar gestreefd alle bepalingen betreffende de aflevering in één artikel op te nemen.

§ 1.1. Daar voor wagenladingen in het algemeen de betaling niet meer gelijktijdig met de aflevering zal plaats vinden, moest in deze paragraaf een uitzondering worden gemaakt voor het geval de kosten op een periodieke afrekeningsstaat worden vermeld.

Artikel 69. Vgl. artikel 72 A.R.V.

Dit onderwerp wordt — evenmin als het afhalen — in de C.I.M. geregeld. Gestreefd is naar een zo groot mogelijke paralleliteit met de regeling betreffende het afhalen (artikel 53 ontwerp).

§ 1.4. In deze paragraaf is de bepaling gehandhaafd, dat de spoorweg voor de bestelling een bedrag in rekening kan brengen, hoewel reeds jarenlang de bestelling ambtshalve geschiedt. Gedacht is met name aan de mogelijkheid voor goederen, die bij de bestelling bijzondere moeilijkheden opleveren, een vergoeding te heffen.

§ 3. In het A.R.V. wordt (b.v. in artikel 72, § 1 (3), onder b, en in artikel 75, § 3) gesproken over het „weghalen” en „afhalen” van goederen door de geadresseerde, hetgeen verwarring kan teweeg brengen met het „afhalen”, dat door de spoorweg geschiedt. In verband met het vorenstaande is in het ontwerp voor de door de geadresseerde te verrichten handelingen steeds overal de term „afvoeren” gekozen.

De in de artikelen 72 § 1, (4), j^o 134 A.R.V. voorkomende bevoegdheid van de spoorweg het recht van de afzender om „station restante” voor te schrijven blijvend te beperken of op te heffen werd te ingrijpend geacht om deze ook in de toekomst alleen aan de spoorweg over te laten. Deze in tijdsduur onbepaalde maatregelen dienen naar hun aard in de tarieven te worden opgenomen. Een bepaling terzake is opgenomen in artikel 69, § 4, tweede lid, onder a, van het ontwerp. Een norm kon in deze opzet worden gemist.

Voor een toelichting op het onder b van dit artikel bepaalde moge worden verwezen naar het algemene deel van deze toelichting (artikel 115).

§ 4. Evenals het overeenkomstige artikel 53 ontwerp is deze bepaling uitgebreid, met dien verstande dat ook het bedrag verschuldigd bij tevergeefs en eventueel opnieuw bestellen in buitengewone omstandigheden kan worden verhoogd.

Artikel 70. Vgl. artikel 73 A.R.V.

Artikel 71. Vgl. artikel 74 A.R.V.

Artikel 72. Vgl. artikelen 75 en 113 A.R.V.

Het afvoeren van expresgoed gebeurt op dezelfde wijze als het afvoeren van vrachtgoed. Een afzonderlijke bepaling is derhalve niet nodig. Met dit artikel is overigens zo dicht mogelijk aangesloten bij het artikel betreffende het laden (artikel 51 ontwerp).

Artikel 73. Vgl. artikel 76 A.R.V. en artikel 25 C.I.M.

§ 1.2 In de C.I.M. (artikel 25, § 1) wordt de tussenkomst van het station van afzending dwingend voorgeschreven. In het binnenland bestaat hieraan geen behoefte en kan, indien dit de meest aangewezen weg schijnt, direct contact worden opgenomen met de afzender.

Op grond van dezelfde overweging is in § 1, vierde lid, de bepaling, dat de kennisgeving aan de afzender van de aflevering per aangetekende brief dient te geschieden, niet overgenomen.

§ 1.6. In de C.I.M. is voorgeschreven, dat de instructies van de afzender door tussenkomst van het station van afzending dienen te worden gegeven. Afwijking in de tarieven is evenwel mogelijk. In het ontwerp is de tussenkomst van het station, dat de afzender van de belemmering in kennis stelde, verplicht gesteld.

§ 2 en 3. Aan deze bepalingen, welke in het huidige A.R.V. zijn opgenomen, maar welke de C.I.M. niet kent, bestaat in Nederland behoefte. Zij zijn op enkele punten van ondergeschikt belang enigszins gewijzigd.

Artikel 74. Vgl. artikelen 77, 78 § 1 en 125 A.R.V. en artikelen 24 en 27 C.I.M.

De regels betreffende de bewijslast zijn — cf. de C.I.M. — in een afzonderlijk artikel 75 opgenomen. De aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van reëxpeditie is overeenkomstig de C.I.M. geregeld in een apart artikel 76.

In verband met de binnenlandse verhoudingen kon de C.I.M. niet geheel worden gevolgd. Bij de desbetreffende bepalingen zal dit nader worden toegelicht.

§ 1. 1. Anders dan in de C.I.M., maar cf. het huidige A.R.V., wordt de spoorweg voor overschrijding van de leveringstermijn slechts dan aansprakelijk gesteld, indien hieruit schade is voortgevloeid. Hiermede wordt aangesloten bij de voor de andere vervoertakken geldende regelingen. Ook de C.M.R. (Trb. 1957, 84) kent dit systeem. Bovendien zou het voor dit geval in de C.I.M. opgenomen maximum van de schadevergoeding (een kwart van de vracht) in binnenlands verkeer tot zeer geringe vergoedingen aanleiding geven, welke in verhouding tot de aan de afwikkeling verbonden kosten onevenredig zwaar zouden drukken.

In verband hiermede is de regeling van het huidige A.R.V. gehandhaafd.

Teneinde duidelijk te stellen dat de beperking, dat de schade moet zijn ontstaan van de aanneming ten vervoer tot de aflevering (evenals in het huidige A.R.V.) ook voor schade voortvloeiend uit het geheel of gedeeltelijk verlies van het goed geldt, is de desbetreffende zinsnede meer naar voren geplaatst.

§ 2. De nieuwe omschrijving van het begrip overmacht is overgenomen uit de C.I.M. Materiële wijzigingen zijn hier niet mee beoogd.

Artikel 75. Vgl. artikelen 77 en 78 A.R.V. en artikel 28 C.I.M.

Artikel 76. Vgl. artikel 77, § 5, A.R.V. en artikel 29 C.I.M.

Artikel 77. Vgl. artikel 82 A.R.V. en artikel 30 C.I.M.

§ 3. Anders dan in de C.I.M. kan volgens het huidige A.R.V. het goed de rechthebbende slechts op het station van afzending en op dat van bestemming ter beschikking worden gesteld. Daarentegen geschiedt deze aflevering — in afwijking van de C.I.M. — kosteloos. Aangezien de spoorweg in deze gevallen ernstig in gebreke is geweest, leek er aanleiding te bestaan de huidige regeling te handhaven en de C.I.M. op dit punt niet te volgen.

Artikel 78. Vgl. artikel 81 A.R.V. en artikel 31 C.I.M.

Het bedrag van de maximale schadevergoeding per verloren kg bruto is thans in het A.R.V. f 50 en in de C.I.M. 100 goudfranken (± f 120). Tijdens de 6e herzieningsconferentie met betrekking tot de C.I.M. is door Nederland voorgesteld het maximum van 100 tot 25 goudfranken te verlagen, welk voorstel door de vergadering ten slotte werd verworpen. Ter motivering van dit voorstel werd een beroep gedaan op de overeenkomstige voor andere vervoertakken in internationaal verband geldende regelingen (Ingevolge de C.M.R. voor het internationaal wegvervoer 25 goudfranken per kg. bruto). Ook nationaal liggen de voor het weg- en watervervoer geldende maxima aanzienlijk lager dan in het A.R.V. (ingevolge de Algemene Vervoercondities 1950 (A.V.C.) geldt voor het wegvervoer een maximum van f 2 per kg bruto). Bovendien dient rekening te worden gehouden met het lagere

Nederlandse tariefniveau. Op bovengenoemde gronden is het voor het nationaal spoorwegvervoer geldende maximum verlaagd tot f 25 per verloren kg. bruto.

Artikel 79. Vgl. artikel 79 A.R.V. en artikel 32 C.I.M.

Artikel 80. Vgl. artikel 83 A.R.V. en artikel 33 C.I.M.

Artikel 81. Vgl. artikel 84 A.R.V. en artikel 34 C.I.M.

§ 1. Zie de toelichting bij artikel 74, § 1.

Het maximum van de schadevergoeding ingeval van overschrijding van de leveringstermijn wordt, indien schade wordt bewezen, in de C.I.M. vastgesteld op het dubbele van de vracht. In de Nederlandse regeling, waar de schade altijd dient te worden bewezen, is dit maximum: de gehele vracht. Het bedrag van de C.I.M. is niet overgenomen, teneinde ook op dit punt dichter aan te sluiten bij andere vervoerstakken, waar de aansprakelijkheid wegens vertraagde aflevering vaak geheel onbekend is

Artikel 82. Vgl. artikelen 70, § 7 en 85 A.R.V. en artikel 35 C.I.M.

Krachtens dit artikel kan het bedrag van de schadevergoeding (en niet van de limiet zoals in het A.R.V.) worden beperkt. Het begrip „uitzonderingstarieven” is in Nederland bij het goederenvervoer per spoor onbekend en kan derhalve bezwaarlijk uit de C.I.M. worden overgenomen. Bij speciale tarieven denke men b.v. aan de voor ledige emballage en tentoonstellingsgoederen geldende tarieven.

Artikel 83. Vgl. artikel 86 A.R.V. en artikel 36 C.I.M.

§ 3. In de tekst van het huidige A.R.V. en van de C.I.M. is niet duidelijk of de schadevergoeding in totaal niet meer kan bedragen dan het bedrag van het aangegeven belang dan wel of alleen de vergoeding van de meerdere schade is beperkt tot dit bedrag. Cf. de C.M.R. is in het ontwerp de laatste regeling gekozen.

Artikel 84. Vgl. artikel 87 A.R.V. en artikel 37 C.I.M. Zie de toelichting op artikel 40.

Artikel 85. Vgl. artikel 64 C.I.M.

Vooruitlopende op een regeling betreffende de aansprakelijkheid voor kernongevallen, is — in navolging van de C.I.M. — reeds thans bepaald, dat de spoorweg ontheven is van de op hem krachtens het A.R.V. rustende aansprakelijkheid, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon op grond van internationale overeenkomsten of nationale wettelijke regels aansprakelijk kan worden gesteld.

Artikel 86. Vgl. artikel 88 A.R.V. en artikel 41 C.I.M.

Artikel 87. Vgl. artikel 89 A.R.V. en artikel 42 C.I.M.

Artikel 88. Vgl. artikel 80 A.R.V. en artikel 45 C.I.M.

§ 1. In verband met de snelle afdoening van vorderingen in binnenlands verkeer, wordt in het ontwerp bepaald, dat (voor zover mogelijk) in het proces-verbaal het bedrag van de schade wordt omschreven.

Aan het in § 2 van artikel 45 C.I.M. bepaalde bestaat in Nederland geen behoefte.

Artikel 89. Vgl. artikel 90 A.R.V. en artikel 46 C.I.M.

§ 2 onder *b*. De in het huidige A.R.V. voorkomende termijn van 14 dagen is verlengd tot 15 dagen. In verband met de voorgestelde wijziging voor artikel 93 A.R.V. (artikel 91 ontwerp) houdt dit een verlenging in van een week.

§ 2d. 2°. Evenals in § 2, onder *b*, is hier rekening gehouden met de gewijzigde berekening van termijnen krachtens artikel 91 ontwerp. Anders dan onder *b* wordt hierdoor materieel geen verandering gebracht in de bestaande toestand.

Artikel 90. Vgl. artikelen 91 en 92 A.R.V. en artikel 47 C.I.M.

§ 1. De in de C.I.M. voor enkele gevallen voorkomende verjaringstermijn van 3 jaar wordt — gezien de voor andere vervoerstakken geldende termijnen — te lang geacht. De termijn van het huidige A.R.V. (1 jaar) is derhalve gehandhaafd.

§ 3. Voor de schorsing en de stuiting van de verjaring wordt cf. het huidige A.R.V. geheel verwezen naar de regels van het gemene recht. De §§ 3 en 4 van artikel 47 C.I.M. zijn derhalve niet overgenomen.

Artikel 91. Vgl. artikel 93 A.R.V.

§ 2. Deze bepaling is algemener geformuleerd dan artikel 93 van het huidige A.R.V. en geldt thans voor alle in uren of dagen uitgedrukte termijnen, voorkomend in deze titel.

§ 3. De bevoegdheid om van het in § 1 bepaalde af te wijken is in het ontwerp toegekend aan de spoorweg, die het in artikel 115 ontwerp bepaalde moet inacht nemen. Voor de toelichting op deze wijziging moge worden verwezen naar het in het algemeen deel der toelichting onder III gestelde. Lig-, magazijn- en staangelden moeten wel kunnen worden berekend over de in § 1 genoemde dagen — in afwijking van het bepaalde in § 2 — indien op deze dagen ingevolge het bepaalde in § 3 wel wordt afgehaald enz. Door opneming van de laatste zinsnede van § 3 is in deze mogelijkheid in het ontwerp voorzien.

Artikelen 92 e.v. Vgl. artikelen 114 e.v. A.R.V.

Het vervoer van levende dieren wordt in de C.I.M. — behoudens het bepaalde in het artikel betreffende de voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen (artikel 4) — niet geregeld. De desbetreffende bepalingen van het huidige A.R.V. zijn in hoofdzaak — wat de inhoud betreft — in het ontwerp opgenomen. Een met artikel 120 A.R.V. overeenkomende bepaling komt in het ontwerp niet voor, nu in het nieuwe systeem van centrale vrachtberekening voor binnenlandse wagenladingen op het station van afzending geen betaling meer plaats vindt. Desgewenst kan een waarborgsom worden gegeven (artikel 60, § 5, tweede lid, ontwerp).

De volgorde der artikelen werd gewijzigd, terwijl met de formulering van de desbetreffende bepalingen nauwer bij de voorgaande hoofdstukken werd aangesloten dan thans het geval is.

Artikel 93. Vgl. artikel 122 A.R.V.

Met de regeling van dit artikel is nauw aangesloten bij het in artikel 52 ten aanzien van het expresgoed bepaalde. De ingevolge de artikelen 122 *j*°, 134 A.R.V. aan de spoorweg toekomende bevoegdheid andere treinen aan te wijzen is als overbodig niet meer opgenomen.

Artikel 94. Vgl. artikel 115 A.R.V.

Artikel 95. Vgl. artikel 116 A.R.V.

Artikel 96. Vgl. artikel 117 A.R.V.

§ 2. In het ontwerp wordt de aanwijzing van de stations aan de spoorweg zelf opgedragen. Verder moge worden verwezen naar het in het algemeen deel der toelichting onder III terzake gestelde.

Artikel 97. Vgl. artikel 119 A.R.V.

Artikel 98. Vgl. artikel 123 A.R.V.

Artikel 99. Vgl. artikel 124 A.R.V.

De verplichting tot schadevergoeding, neergelegd in artikel 124, derde lid, A.R.V. vloeit al uit de bepalingen van titel III ontwerp voort en is niet meer opgenomen.

Artikel 100. Vgl. artikel 118 A.R.V.

De woorden „aan het spoorwegmaterieel” in artikel 118, eerste lid, A.R.V. houden een onnodige beperking in en komen in het ontwerp niet meer voor.

Artikel 101. Vgl. artikel 126 A.R.V.

De bedragen der maximaal per stuk vee verschuldigde schadevergoeding, welke sinds 1929 niet zijn verhoogd, zijn aangepast aan het huidige prijspeil.

De uitsluiting van de aansprakelijkheid voor schade, welke uit bepaalde gevaren is voortgevloeid, neergelegd in artikel 125 A.R.V., is overbodig, aangezien zulks reeds voortvloeit uit het in titel III ontwerp bepaalde.

Artikelen 102 t/m 109. Vgl. artikelen 127 en 128 A.R.V.

Het huidige artikel 128 A.R.V. is uit systematische overwegingen in afzonderlijke artikelen gesplitst. Deze artikelen komen materieel geheel met artikel 128 overeen.

Artikelen 110 t/m 114. Vgl. artikelen 129 t/m 133 A.R.V.

Artikel 114 is ruimer geformuleerd.

Artikel 115. Vgl. artikel 134 A.R.V.

Voor de toelichting op dit artikel moge worden verwezen naar het hierboven in het algemene deel terzake opgemerkte.

Artikel 116. Geen nadere toelichting.

Artikel 117. Dit artikel werd noodzakelijk i.v.m. de gewijzigde nummering van de artikelen van het A.R.V., waarnaar in de Bijlage I wordt verwezen.

Artikel 118. Vgl. artikel 135 A.R.V.

Toelichting op Bijlage II

Zoals reeds in het algemene deel der toelichting (onder IV) is vermeld, wordt voorgesteld in navolging van de C.I.M. een afzonderlijke bijlage voor het vervoer van particuliere wagens op te nemen. Deze bijlage van de C.I.M. is getiteld *Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (R.I.P.)*.

In artikel 48, § 3, b, van het ontwerp-besluit is de basis voor deze bijlage gelegd.

Artikel 1. Vgl. artikel 2 R.I.P.

Artikel 2. In afwijking van het R.I.P. is van de voornaamste begrippen van het onderwerpelijke Reglement een definitie opgenomen.

Artikel 3. Vgl. artikel 3 R.I.P.

Artikel 4. Vgl. artikel 4 R.I.P.

In het R.I.P. wordt de verplichting voor de bijzondere inrichtingen te zorgen op de afzender, en nadat de geadresseerde van zijn rechten uit de vervoerovereenkomst gebruik heeft gemaakt, op laatstgenoemde gelegd.

In de R.P.W. evenwel rust deze verplichting op de particulier. Deze regeling is gehandhaafd.

Artikel 5. Vgl. artikel 5 R.I.P.

§ 1. Ook hier is afgeweken van de bepalingen van het R.I.P., teneinde de tot nu toe in het kader van de R.P.W. bestaande binnenlandse regeling, die de instemming heeft van de Nederlandse particulieren, te kunnen continueren.

De regeling is in zoverre minder ruim dan het R.I.P., dat het verzenden van een wagen zonder machtiging van de particulier alleen mogelijk is, indien deze hetzij de afzender van het

voorgaande ledige vervoer, hetzij de geadresseerde van het aansluitende ledige vervoer is. Ingevolge het R.I.P. kan iedere geadresseerde van een wagen deze weer verzenden zonder machtiging, evenwel behoudens verbod van de particulier. Gezien de in de nationale regeling opgenomen restricties bestaat aan deze laatste beperking voor het binnenland geen behoefte.

§§ 2 en 3. Cf. het R.I.P.

Artikel 6. Vgl. artikel 6 R.I.P.

Dit artikel komt overeen met het R.I.P. Niet aangegeven is evenwel in welke kolom op de vrachtbrief de gegevens vermeld moeten worden. Dit houdt verband met de omstandigheid, dat de C.I.M.-vrachtbrief deel uitmaakt van het Verdrag, terwijl de vaststelling van het model binnenlandse vrachtbrief ingevolge artikel 56, § 1,1, van het ontwerp-besluit in of krachtens de tarieven geschiedt.

De nadere aanduiding van de plaats der gegevens kan dan ook eveneens aan de tarieven worden overgelaten. Niet opgenomen is artikel 6, § 2, R.I.P. Voor de motivering hiervan moge worden verwezen naar de toelichting bij artikel 11.

Artikel 7. Vgl. artikel 8 R.I.P.

Artikel 8. Vgl. artikel 8 R.I.P.

Artikel 9. Vgl. artikel 10 R.I.P.

Dit artikel is geheel conform de R.I.P.-regeling, behoudens het in § 2 bepaalde. In plaats van het voorschrift, dat het proces-verbaal naar de immatriculerende spoorweg wordt gezonden, die de particulier met een en ander in kennis stelt, is bepaald, dat een afschrift van het proces-verbaal aan de particulier wordt gezonden. Voor de buitenlandse wagens kan de toezending via de immatriculerende spoorweg geschieden.

Artikel 10. Vgl. artikel 11 R.I.P.

§ 2.2. Evenals in het R.I.P. is het bedrag, tot hetwelk de spoorweg ambtshalve herstellingen kan doen uitgedrukt in goudfranken. Dit in verband met het vrij veel voorkomen van in het buitenland geïmmatriculeerde wagens, toebehorende aan buitenlandse verhuurmaatschappijen, die in binnenlands vervoer lopen. Een zo uniform mogelijke regeling met de C.I.M. is op dit punt dan ook zeer wenselijk.

Artikel 11. Vgl. artikel 13 R.I.P.

Anders dan het R.I.P. is (evenals in de R.P.W.) geen regeling opgenomen betreffende de schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn. Ingevolge het R.I.P. wordt deze schadevergoeding betaald ongeacht de vraag of werkelijk door bedoelde overschrijding schade is geleden. Een zodanige schadevergoeding past niet in het A.R.V. (zie de toelichting op artikel 74 § 1), op grond waarvan uitsluitend de bewezen schade tot een bepaald maximum wordt vergoed.

Deze regeling is ingevolge artikel 1, § 2, van het onderwerpelijke reglement ook van toepassing op het vervoer van particuliere wagens in binnenverkeer.

Artikel 12. Vgl. artikel 14 R.I.P.

Artikel 15 R.I.P. betreffende de beslaglegging is niet overgenomen, daar dit onderwerp door het gemene recht wordt beheerst.

Toelichting op Bijlage III

Deze bijlage is, behoudens de verwijzing in het opschrift naar de basis van deze bijlage en het gebruik van de huidige spelling, gelijk aan bijlage II van het huidige A.R.V.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

J. DE QUAY.