

# Het begrip 'aflevering' in internationaal spoorwegvervoer: de Belgische en Nederlandse benadering

*Tijdschrift Vervoer & Recht zal in een serie wetenschappelijke artikelen het concept 'aflevering' binnen het vervoerrecht bespreken. Aan elke vervoermodus wordt een apart artikel gewijd waarbij zowel de stand van zaken in België als in Nederland wordt weergegeven. Het moment van de 'aflevering' in een vervoer is een belangrijk moment. Enerzijds is dit het moment waarop de instructiebevoegdheid overgaat van de afzender op de ontvanger. Anderzijds neemt de periode van aansprakelijkheid van de vervoerder met de 'aflevering' een einde. De verschillende vervoerrechtverdragen voorzien in een regeling voor wat betreft de 'aflevering' die doorgaans dwingend is. Dit maakt dat er niet veel ruimte is voor contractuele vrijheid. Uit de praktijk blijkt dat de 'aflevering' aanleiding geeft tot discussies en interpretaties. Zo bijvoorbeeld is er de vraag wanneer er sprake is van 'aflevering' en hoe de 'aflevering' te bewijzen. Wanneer de verschillende vervoermodi aan bod zijn gekomen, zullen de artikelen in een apart tijdschrift gebundeld worden. Tijdschrift Vervoer & Recht dankt alle auteurs reeds bij voorbaat voor hun gewaardeerde bijdrage.*

**Aflevering in het goederenvervoer per spoor staat centraal in deze bijdrage, waarbij aandacht wordt geschonken aan de internationale, de Belgische en de Nederlandse benaderingen. De basis voor aflevering in zowel de Belgische als de Nederlandse benadering is de internationale COTIF-CIM. Voor de Belgische wetgever en de Nederlandse wetgever geldt dat zij ook in de nationale wetgeving toepasselijk recht hebben geformuleerd. De (minimale) verschillen die daarin liggen verscholen zullen hierna in kaart worden gebracht, waarbij duidelijk zal worden dat de Nederlandse benadering in grotere mate aansluit bij de internationale COTIF-CIM dan de Belgische benadering.**

## 1. Inleiding

Zowel België als Nederland zijn lid van de COTIF<sup>1</sup> die op dwingende wijze het internationaal spoorvervoer in Europa en delen van Noord-Afrika en het Midden-Oosten regelt.<sup>2</sup> Beide landen zouden bijgevolg de aflevering van een vervoerde lading op dezelfde wijze moeten regelen zoals bepaald in de COTIF-CIM.<sup>3</sup>

Maar is dit wel zo?

Er is sprake van 'aflevering' in artikel 17 van de COTIF-CIM. Je zou verwachten dat het begrip 'aflevering' goed gedefinieerd zou worden. Het is immers een belangrijk kantelmoment in de transportketen: de aansprakelijkheid voor de vervoerde zaak eindigt voor de vervoerder bij de aflevering. Dit kantelmoment is eveneens bepalend voor het tijdig maken van voorbehouden, het ingaan van de verjaringstermijn, het afrekenen van de kosten, de uitvoering van het rembourss, etc. Kortom, een cruciaal gegeven in de vervoerovereen-

komst. Tevergeefs zal de lezer in artikel 17 op zoek gaan naar een juiste definitie van het begrip 'aflevering'. Startpunt is de hoofdregel in § 1:

'De vervoerder moet de vrachtbrief afgeven en de goederen afleveren aan de geadresseerde op de voor de aflevering voorziene plaats tegen kwijting en betaling van de uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen.'

Deze bepaling bevat vooral een aantal praktische richtlijnen waarbij met name § 5 in het oog springt: 'Overigens vindt de aflevering van de goederen plaats overeenkomstig de op de plaats van aflevering geldende voorschriften.'

Hierin ligt meteen al het antwoord op onze vraag verscholen: elke lidstaat kan aan het begrip 'aflevering' een eigen praktische invulling geven. Laat het nu precies de bedoeling van een verdrag zijn om deze lokale verschillen om te buigen naar een uniform systeem. Het gegeven dat deze doelstelling niet bereikt kon worden bij het ontstaan van de Convention Internationale sur le Transport de Marchandises par Chemins de Fer in 1890 wijst erop dat een juiste omschrijving van het begrip 'aflevering' nogal gevoelig lag omdat het mechanisme van de aflevering in elke lidstaat verschilde.

In paragraaf 2 zal aan de hand van doctrine en rechtspraak worden nagegaan wat kenmerkend is om van aflevering te kunnen spreken en hoe de lidstaten hierover eigen rechtspraak zijn gaan ontwikkelen.

In paragraaf 3 en 4 wordt dan ingezoomd op respectievelijk de Belgische en Nederlandse wetgeving en rechtspraak, waaruit zal blijken dat er met betrekking tot het begrip 'afle-

\* Eddy Willems is advocaat bij Ponet & LVP Advocaten te Antwerpen, Vincent Ramaekers is bedrijfsjurist bij OBV-Logistiek B.V. te Maastricht en Richard Latten is advocaat bij Van Traa Advocaten N.V. in Rotterdam.

1. COTIF: Convention de l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires, in werking getreden op 1 mei 1985.  
2. Thans zijn bij het COTIF 51 staten lid, waaronder de Europese Unie. Voor het volledige en actuele overzicht van lidstaten wordt verwezen naar de website van het OTIF te Bern, otif.org. In Midden- en Oost-Europa wordt overigens vaak nog het Russische SMGS (Agreement on International Goods Transport by Rail) toegepast.  
3. RU-CIM: Règles Uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises. Deze bijlage neemt de voormalige CIM over (Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer) dat teruggaat naar het oorspronkelijke spoorwegverdrag CI (Convention Internationale sur le Transport de Marchandises par Chemins de Fer) van 14 oktober 1890.

vering' veel overeenkomsten doch ook enkele verschillen bestaan tussen de van toepassing zijnde rechtsstelsels in België en Nederland. Na een vergelijking tussen deze twee landen volgt de conclusie (paragraaf 5).

## 2. Het internationaal overzicht

### 2.1. Het begrip 'aflevering'

Inzake internationaal spoorvervoer zijn de commentaren van Béla von Nanassy en Josef Wick toonaangevend.<sup>4</sup> Zij zagen na studie van een aantal oudere commentaren over de CIM twee essentiële bestanddelen bij het begrip 'aflevering'<sup>5</sup>:

- De hoede over het vervoerde goed (*Gewahrsam am Gut*), aan de vervoerder toevertrouwd bij het ingaan van de vervoerovereenkomst (ingevolge de overdracht van het goed door de afzender aan de vervoerder), moet met uitdrukkelijke of stilzwijgende instemming van de geadresseerde, opnieuw worden opgeheven.
- De geadresseerde moet in de mogelijkheid zijn om naar eigen goeddunken over het vervoerde goed te kunnen beschikken (*nach seinem Belieben verfügen zu können*).

Gemeenschappelijk in de verschillende lidstaten is het gegeven dat 'afleveren' een wederzijdse handeling inhoudt: van de zijde van de vervoerder de wil om de hoede over de zaak over te dragen aan de geadresseerde en anderzijds de wil van de geadresseerde om de vervoerde zaak onder zijn hoede te nemen.

De moeilijkheid voor de verdragsmakers is wellicht geweest om deze 'wil', wat geen tastbaar gegeven is, juridisch uniform te omschrijven. Moet de wil uitdrukkelijk en formeel blijken? Kan dit (stilzwijgend) afgeleid worden uit bepaalde handelingen (of uit het niet reageren)?

### 2.2. Aflevering en lossing

Eén ding staat vast: het begrip 'aflevering' en 'lossing' zijn twee verschillende zaken. De lossing veronderstelt enkel de loutere eenzijdige materiële handeling waarbij de lading uit het vervoermiddel wordt gehaald. Dit is wel tastbaar en juridisch te omschrijven. Hier ontbreekt de wilsovereenstemming van beide partijen. Wanneer deze bij de materiële handeling van de lossing wel aanwezig is, valt de lossing samen met de aflevering.

#### 2.2.1. Aflevering, voorafgaand aan de lossing

Nu beide begrippen losstaan van elkaar is het perfect mogelijk dat de lading wordt afgeleverd vooraleer er tot lossing wordt overgegaan. Ook dit gegeven wordt algemeen aanvaard.

'Eine körperliche Inbesitznahme durch den Empfänger ist nicht notwendig; es genügt dass der Empfänger in die Lage versetzt wird den Besitz zu übernehmen und die Bereitwilligkeit hierzu irgendwie zu erkennen gibt.'<sup>6</sup>

Belangrijk hierbij is de conclusie dat er voor een aflevering geen effectieve inbezitstelling aan de geadresseerde nodig is. De loutere wil om te kunnen beschikken over de zaak is voldoende.

Aflevering zonder effectieve inbezitstelling is bijgevolg een abstract gegeven. Hoe kan met zekerheid worden aangetoond dat de vervoerder en de geadresseerde de wil hebben uitgedrukt om tot aflevering te komen? Deze rol is weggelegd voor de vrachtbrief. De ondertekening van de vrachtbrief door de geadresseerde bewijst de aflevering. Tot de vernieuwingen in het Protocol van Vilnius<sup>7</sup> was de vrachtbrief zelfs een formeel vereiste voor het sluiten van de vervoerovereenkomst. De CIM 1999 breekt met dit formalisme: de afwezigheid, de onregelmatigheid of het verlies van de vrachtbrief tast niet langer het bestaan of de geldigheid van de overeenkomst aan, die zal onderworpen zijn aan de bepalingen van de CIM 1999.<sup>8</sup>

Voor deze vernieuwing was er reeds rechtspraak die tegenbewijs tegen de inhoud van de vrachtbrief mogelijk maakte.<sup>9</sup> Tegenbewijs kan met andere middelen van recht worden bewezen wanneer het gaat om gewichtige, bepaalde en met elkaar overeenstemmende feiten.<sup>10</sup> Het aftekenen van een vrachtbrief voor ontvangst is weliswaar een sterke indicatie dat er aflevering is, maar deze indicatie heeft slechts de bewijskracht van een (weerlegbaar) vermoeden.

De COTIF-CIM 1999 laat niet alleen de mogelijkheid open om met elektronische vrachtbrieven te werken, maar zal er ook toe bijdragen dat er in de praktijk afleveringen plaatsvinden zonder dat de geadresseerde nog tot de aftekening van de vrachtbrief overgaat. De vraag hoe en wanneer de vervoerder en de geadresseerde tot overeenstemming zijn gekomen om tot aflevering over te gaan is nu meer dan ooit een complex gegeven geworden daar het bewijs hiervan door middel van de ondertekening van de vrachtbrief geen vaste praktijk meer is.

### 2.3. Verschillende soorten aflevering

Bij het bepalen of er al dan niet aan de voorwaarden van aflevering is voldaan, speelt het soort van aflevering een rol. Naargelang het type van aflevering zal de wilsovereenstemming van de geadresseerde al dan niet sneller worden aangenomen. De aard van de lading en de verpakkingsvorm bepalen mede het type van aflevering.

4. B. von Nanassy & J. Wick, *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht, gültig ab 1. Jänner 1965*, Wien: GOF-Verlag 1965 met een herwerkte Franse vertaling van Josef Wick van 1976 bij Editions Imprimerie Nouvelle E.G. Chave S.A., Neuchâtel, Suisse.

5. Von Nanassy & Wick 1965, p. 113.

6. BGH 14 februari 1963, *BI* 1964, p. 174 e.v.

7. Vilnius Protocol van 3 juni 1999 tot wijziging van het COTIF van 1980, vermeld als COTIF 1999 en van toepassing vanaf 1 januari 2011.

8. Artikel 6 § 2 CIM 1999.

9. Brussel 27 juni 1957, *BI* 1960, 235.

10. Cass. 3 juni 1975, *BI* 1977, 14.

### 2.3.1. Stukgoederen

Dit is de meest duidelijke vorm van aflevering. Bij de aflevering van stukgoed zullen de vervoerder en de geadresseerde meestal fysiek bij de afgifte van de lading aanwezig zijn. Het tijdstip van (fysieke) overdracht staat vast en de geadresseerde wordt geacht in te stemmen met de afgifte, behoudens wanneer hij het goed manifest zou weigeren. Deze vorm van aflevering is zo duidelijk omdat er geen discussie kan zijn dat de geadresseerde na de afgifte naar eigen goeddunken over het goed kan beschikken.

Voor spoorvervoer geeft dit de volgende praktische regeling: de vervoerder zal, voorafgaand aan de aflevering, tot lossing van de spoorwegwagon overgaan waarin zich het stukgoed bevindt. Het stukgoed betreft goederen die per colli ten vervoer worden aangeboden met een beperkt gewicht en met beperkte afmetingen. De vervoerder zorgt voor de lossing.<sup>11</sup> Vervolgens krijgt de geadresseerde bericht dat zijn pakje aan het loket afgehaald kan worden, waarbij de afgifte aan het loket zal plaatsvinden.

Moderne spoorwegen hebben meer oog voor een ruimere logistieke dienstverlening dan het louter verplaatsen van de goederen. Zij zullen de stukgoederen bij de geadresseerde aanleveren en aanbieden zodat de fysieke overdracht bij de geadresseerde gebeurt in plaats van aan het spoorwegloket.

### 2.3.2. Stukgoed en gelijkgestelde aflevering

Anders dan in het wegvervoer kent het internationaal spoorwegvervoer ook nog het begrip 'gelijkgestelde aflevering'.<sup>12</sup> Bij deze vorm van aflevering is er niet aan de voorwaarden van de normale aflevering voldaan. Concreet betekent dit dat de geadresseerde niet aan het loket komt opdagen om zijn zaak in ontvangst te nemen. Er is hier bijgevolg van de zijde van de geadresseerde geen wilsovereenstemming om de lading te ontvangen. Anderzijds is de vervoerder al tot de lossing overgegaan en blijft deze letterlijk met de lading zitten.

Inzake wegvervoer dient de vervoerder in dat geval instructies te vragen aan de afzender en desgevallend de zaak terug aan de afzender te bezorgen of op te slaan in overleg met deze afzender. Inzake spoorvervoer kan er door de vervoerder eigenmachtig worden opgetreden. Deze weet immers niet of de geadresseerde al dan niet nog geïnteresseerd is in de zaak, in tegenstelling tot de thuisbezorging bij wegvervoer waarbij de vervoerder vrij snel zal kunnen achterhalen of het goed al dan niet zal geweigerd worden.

De COTIF-CIM laat toe dat de vervoerder de lading kan opslaan waardoor de vervoerder deze zaken niet langer meer onder zijn hoede zal hebben in zijn hoedanigheid van vervoerder maar als opslagnemer. Voor de vervoerder is er dan 'afgeleverd', waardoor de vervoersaansprakelijkheid van de vervoerder zoals geregeld in de COTIF-CIM, ophoudt. Doordat deze vervoerder nog steeds de hoede over de lading heeft zal, in tegenstelling tot een gewone aflevering, de ver-

voerder verdere zorg aan de zaken moeten besteden als bewaarnemer. Deze aansprakelijkheid is niet in de COTIF-CIM geregeld en zal beoordeeld worden volgens het gemeen recht of volgens de contractuele bepalingen tussen partijen. Zo kan de vervoerder de lading zelf opslaan waardoor er een overeenkomst van opslag ontstaat of hij kan de lading in bewaring geven bij een derde waardoor hij zich door deze derde kan laten vrijwaren wanneer de vervoerder aansprakelijk wordt gesteld.

Het eigenmachtig optreden van de vervoerder wordt wel getemperd doordat deze de 'op de plaats van bestemming geldende voorschriften' moet volgen. De geadresseerde kan dus wel op voorhand informeren wat de gevolgen van zijn passieve houding zouden kunnen zijn. Ook voor de 'gelijkgestelde aflevering' geldt het principe dat de concrete toepassing van lidstaat tot lidstaat kan verschillen.

Met de aflevering aan de geadresseerde wordt verder nog gelijkgesteld de afgifte van de goederen aan de douane of belastinginstanties.<sup>13</sup>

Deze afgifte kan gebeuren in de expeditie- of opslagruimten van deze instanties wanneer deze ruimten zich niet onder de hoede van de vervoerder bevinden.

Bij dit soort van gelijkgestelde aflevering eindigt dus wel de hoede van de vervoerder over de vervoerde lading. Met deze vorm van gelijkgestelde aflevering houdt de aansprakelijkheid van de vervoerder volledig op na afgifte van de zaken en volgt er geen verdere bewaarnemingsplicht meer.

### 2.3.3. Wagonladingen

De (staats)spoorwegen hadden aanvankelijk een vervoerplicht, wat met zich bracht dat elke voor het vervoer aangeboden zaak in principe aanvaard diende te worden. Dit had te maken met het gegeven dat spoorvervoer destijds zowat het enige moderne vervoermiddel te lande was waardoor ook het goederenvervoer nog als vorm van openbare dienstverlening beschouwd kon worden. Sinds 1970 is deze vervoerplicht afgezwakt.<sup>14</sup> Stukgoed mocht voortaan geweigerd worden en wagonladingen werden de standaard.

Het vervoer van een wagonlading heeft invloed op de aansprakelijkheid van de vervoerder. Nu de afzender voor het beladen van de wagon en het vastzetten van de goederen moet zorgdragen (behoudens anders gemaakte afspraken hieromtrent) levert de vervoerder enkel de tractie en de geadresseerde zal bijgevolg de spoorwegwagon ook zelf moeten lossen wanneer deze in het station van bestemming is aangekomen.<sup>15</sup>

Daar waar er in het wegvervoer een grote controleplicht van de vervoerder wordt vereist bij het in ontvangst nemen van de goederen, zal dit niet het geval zijn bij de overdracht van wagonladingen. Tenzij uitdrukkelijk anders geregeld zal de vervoerder het in de wagon geladen aantal stuks niet controleren en tussenkomen in de wijze van belading en het vastzetten van de goederen in de wagon.<sup>16</sup>

11. Artikel 13 COTIF-CIM.

12. Artikel 17 § 2 COTIF-CIM.

13. Artikel 17 § 2 onder a COTIF-CIM.

14. In artikel 3 van de RU-CIM '70 is er enkel nog sprake van een vervoerplicht voor als wagonlading aangeboden goederen.

15. Artikel 13 § 1 COTIF-CIM.

16. Artikel 12 § 2 en 3 COTIF-CIM.

Dit gegeven zet zich door bij de aflevering: de overdracht van de zaak aan de geadresseerde kan op een soepele manier worden geregeld. Vermits de vervoerder bij overname van de zaak bij vertrek geen tegensprekelijke controles hoeft te doen, dient deze vervoerder bij overdracht van de zaak aan de geadresseerde evenmin in te staan voor het aantal te ontvangen stuks. Kortom, de aanwezigheid van de vervoerder tijdens de lossing en bij de aflevering van een wagonlading is geen vereiste.

Dit heeft gevolgen voor de aflevering: de wil van de vervoerder om de wagonlading over te dragen volgt uit de praktische situatie op het terrein: de geadresseerde wordt verwittigd dat zijn lading is aangekomen op het station van bestemming en vanaf het ogenblik dat deze weet waar de wagon klaar staat en 'losvrij' is gemaakt, is van de zijde van de vervoerder de wil tot afleveren ter kennis gebracht. De wil van de geadresseerde om te ontvangen volgt dan eenvoudig uit het feit dat deze vrij tot lossing *kan* overgaan.

Ofschoon lossing en aflevering twee verschillende zaken zijn (zie hiervoor) zal dit in de praktijk vaak samenvallen: een geadresseerde die aanvangt met de lossing van de zaken uit de spoorwegwagon heeft hierdoor te kennen gegeven dat hij de zaak in ontvangst wil nemen.<sup>17</sup> Probleem is hier nog wel dat het lossen van een wagon geen momentopname is maar enige tijd zal duren. Kunnen we dan stellen dat de aflevering heeft plaatsgevonden bij aanvang van de lossing dan wel bij het einde van de lossing?

Voor beide standpunten valt iets te zeggen: de geadresseerde zal eventuele voorbehouden slechts kunnen maken wanneer alle zaken uit de wagon zijn gehaald. De aflevering doen plaatsvinden vooraleer de geadresseerde alles heeft gezien, komt onnatuurlijk voor.

Anderzijds kan men de vraag stellen of het zien van de zaken wel enige relevantie heeft bij wagonladingen: de goederen worden immers vermoed te zijn geleverd in dezelfde staat waarin ze verkeerden toen ze door de afzender werden ingeladen. Er is immers bij afzending geen tegensprekelijke controle met de vervoerder geweest; eventuele schade of manco's bij aflevering doen dan ook niet vermoeden dat de vervoerder hiervoor aansprakelijk is.<sup>18</sup> Bovendien is de geadresseerde al tussengekomen door de lossing aan te vatten; eventuele schade kan evengoed tijdens deze lossing zijn gebeurd. Hierdoor komt het vermoeden van vervoersaansprakelijkheid andermaal op de helling te staan. Wanneer de geadresseerde lossingswerkzaamheden heeft uitgevoerd zal deze de volledige bewijslast dragen dat de schade wel degelijk tijdens het vervoer, voorafgaand aan de lossing, is ontstaan.

In de praktijk biedt de verzegeling van de geladen wagons bij afzending soelaas aan de geadresseerde. De geadresseerde die vaststelt dat het zegel niet meer intact is op een van de

wagondeuren heeft de mogelijkheid om tegensprekelijke vaststellingen te laten doen vooraleer met de lossing aan te vatten. In geval van manco's tegenover de aantallen in de vrachtbrief, zal dan wel het vermoeden gehanteerd kunnen worden dat het verschil werd veroorzaakt door diefstal tijdens het vervoer zodat de vervoerder hiervoor zijn verantwoordelijkheid zal moeten nemen.

Hoe de lossing in de praktijk zal verlopen is afhankelijk van de aard van de zaak en het soort wagon dat werd ingezet. Soms zal de tussenkomst van personeel van de vervoerder onontbeerlijk zijn bij de lossing, maar dit wijzigt het aansprakelijkheidsregime van de geadresseerde niet wanneer deze voor de lossing moet instaan. Als de lossing door de geadresseerde dient te gebeuren, heeft deze immers de leiding en het toezicht over de materiële handelingen die het spoorwegpersoneel op aanwijzing van de geadresseerde stelt.

Verschillende lostechnieken zijn van toepassing bij lossing uit:

- bulkwagons/zelfloswagons;
- tankwagons;
- koelwagons;
- particuliere wagons.

Naargelang deze lostechnieken zal er gespecialiseerd personeel dienen ingezet te worden waardoor partijen, afhankelijk van hun aandeel in de lossing, zullen overeenkomen wie van hen voor de lossing zal instaan.

In het internationaal spoorvervoer wordt er voor de hiervoor beschreven tweede mogelijkheid geopteerd wanneer het wagonladingen betreft: de aflevering gaat in vanaf het moment dat de geadresseerde met de lossing aanvangt.<sup>19</sup> Dit was ook het standpunt in de Franse rechtspraak<sup>20</sup> en de Oostenrijkse.<sup>21</sup>

De COTIF-CIM stelt dat bij wagonladingen, behoudens anders overeengekomen, de verplichting van het lossen na de aflevering bij de geadresseerde ligt.<sup>22</sup> De aflevering wordt bijgevolg geacht vooraf te gaan aan de lossing.

#### 2.3.4. Gevaarlijke goederen

Aanhangsel C (RID)<sup>23</sup> bij de COTIF regelt het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over het spoor. In de COTIF-RID wordt aan de betrokkenen bij dit vervoer een algemene zorgplicht voor veiligheid opgelegd.<sup>24</sup> Voor de aflevering worden geen specifieke voorschriften gegeven, maar vermelding verdient de regel over gevallen waarin een zending niet afgeleverd kan worden. Bij gevaarlijke goederen zou dat al snel gevolgen voor de omgeving kunnen hebben. Denkbaar is bijvoorbeeld het geval waarin een vervoerder per abuis een tankcontainer op een wagon aflevert met daarin een gevaarlijke vloeistof, terwijl de geadresseerde deze

17. Kh. Brussel 13 maart 1969, *BI* 1972, 132.

18. Artikel 12 § 3 COTIF-CIM.

19. G. Brull, 'Die Beendigung des Frachtvertrages nach der CIM', *BI* 1953, 202.

20. Colmar 16 juli 1924, *BI* 1927, 12.

21. Oberster Gerichtshof Wien 23 september 1925, *BI* 1926, 189.

22. Artikel 13 § 1 COTIF-CIM.

23. Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen, aanhangsel C bij de COTIF. De COTIF-RID wordt tweejaarlijks herzien en de thans geldende versie dateert van 1 januari 2021.

24. Paragraaf 1.4.1 COTIF-RID.

niet kan en wil ontvangen. Uit de COTIF-RID volgt dan dat de zending op een veilige plaats neergezet moet worden en de bevoegde autoriteit zo spoedig mogelijk ingelicht dient te worden. Tevens dient aan de bevoegde autoriteit verzocht te worden om aanwijzingen te verstrekken over hoe verder gehandeld moet worden.<sup>25</sup>

### 2.3.5. Aflevering op een aansluitspoor

Hiermee wordt bedoeld dat de geadresseerde of diens aange-stelde beschikt over een aansluiting op het spoornet waardoor de voor hem bestemde wagons op het eigen aansluitspoor kunnen worden klaargezet.

In de huidige COTIF-CIM wordt er in artikel 17 § 5 enkel nog in het algemeen gesteld dat de aflevering plaatsvindt overeenkomstig de op de plaats van de aflevering geldende voorschriften. Voor het gebruik van een private spoor-aansluiting worden er nu met de infrastructuurbeheerder en/of de vervoerder afzonderlijke overeenkomsten afgesloten.

In de eerdere editie COTIF-CIM stelde artikel 28 nog betref-fende de aflevering van het goed dat de voor het station van bestemming geldende voorschriften of de overeenkomst met de geadresseerde bepaalden of de spoorweg het recht of de verplichting heeft het goed elders dan op het station van be-stemming aan de geadresseerde af te geven zoals op een particuliere spoor-aansluiting.<sup>26</sup>

Vaak wordt in voorschriften en overeenkomsten betreffende het staangeld van wagons verwezen naar de aflevering op private aansluitsporen voor het verschuldigd worden van het staangeld.

Het louter plaatsen van een geladen wagon op het aansluit-spoor van een geadresseerde brengt op zich geen aflevering mee, tenzij er tussen de geadresseerde en de vervoerder een wilsovereenkomst is geweest om zo te handelen.<sup>27</sup> Het voordeel is dat, eens er een overeenkomst van private spoor-aansluiting aanwezig is waarin voorzien is dat de wa-gons tot op het aansluitspoor worden gebracht, alle afleverin-gen zonder tussenkomst van de geadresseerde kunnen plaatsvinden en diens wilsovereenstemming verondersteld mag worden.

Hier is de situatie dus enigszins anders dan wanneer de wa-gon op het station van bestemming wordt klaargezet. Zoals hiervoor gesteld, veronderstelt de aflevering van een wagon-lading op het station van bestemming dat de geadresseerde pas over het goed zal kunnen beschikken vanaf het ogenblik dat de aankomst van de wagon werd aangemeld en deze als losvrij beschouwd kan worden.

Bij de aflevering op een aansluitspoor zal de geadresseerde zelf alle loshandelingen kunnen stellen, inclusief het losvrij maken van de wagon. Vaak betreft het trouwens particuliere wagons die geen enkele tussenkomst van de vervoerder meer vergen.

Het tijdstip van de aflevering ligt in die situatie veeleer op het moment dat de wagon op het aansluitspoor is geplaatst vermits de geadresseerde vanaf dat ogenblik over de lading kan beschikken door de lossing aan te vangen wanneer het hem uitkomt.

Wanneer de wagon op het aansluitspoor van de geadresseer-de staat en deze hiervan kennis heeft gekregen, bestaat er meteen de mogelijkheid om tot lossing over te gaan. Hier geldt bijgevolg als tijdstip van aflevering eerder het moment dat de wagon op het aansluitspoor ter beschikking staat.

## 3. Aflevering naar Belgisch recht

### 3.1. Binnenlands spoorvervoer en internationaal spoorvervoer

Voor internationaal vervoer per spoor kan in de eerste plaats verwezen worden naar de bepalingen van de COTIF-CIM voor goederenvervoer, die dwingend van toepassing zijn.

Zowel het nationaal als internationaal vervoer wordt verder behandeld in het WER<sup>28</sup> in Boek X onder titel 4 'Vervoerover-eenkomst' (artikel X.41 tot en met artikel X.61) en deze wetgeving trad vanaf 1 november 2018 in werking.

In artikel X.50 werd uitdrukkelijk vermeld dat de wetgeving zoals vermeld in de artikelen X.41 tot en met X.49 van toe-passing is op spoorwegondernemingen.

#### 3.1.1. Het begrip 'aflevering'

Net zoals de COTIF-CIM geen duidelijke omschrijving geeft wat precies onder aflevering dient verstaan te worden, zal ook de Belgische wetgeving het begrip 'aflevering' niet defi-niëren.

Nochtans wordt het woord aflevering verschillende malen in de wetteksten vermeld.

Zo stelt artikel X.47 WER: 'Wanneer de vervoerder bij de aflevering heeft gewezen op beschadiging of gedeeltelijk verlies, dient de geadresseerde dadelijk bezichtiging van de vervoerde goederen toe te staan.' Verder stelt hetzelfde artikel dat in geval van uiterlijk niet zichtbare beschadiging of van manco binnen de vervoerde zaken de geadresseerde nog een tijdig bezwaar kan maken indien het schriftelijk aan de ver-voerder is gericht binnen een termijn van zeven dagen én wanneer vaststaat dat de beschadiging of het manco er reeds van voor de aflevering was.

Artikel X.46 WER handelt over het beschikkingsrecht van de afzender en de geadresseerde. In het internationaal over-zicht werd reeds gewezen op het belang van dit beschikkings-recht van de geadresseerde bij aflevering (*nach seinem Belie-ben verfügen zu können*). De tekst van X.46 gaat als volgt:

'Zolang de goederen niet ter bestemming zijn afgeleverd en voor zover in de vrachtbrief niets anders is bedongen, is de

25. Paragraaf 7.5.11 COTIF-RID.

26. Artikel 28 § 3 COTIF-CIM.

27. Von Nanassy & Wick 1965, p. 172, noot 21.

28. Het Wetboek van Economisch Recht, waarvan de eerste editie dateert van 2003 in opvolging van het Wetboek van Koophandel.

vervoerder gehouden de aanwijzingen van de afzender te volgen en is alleen deze gerechtigd over de goederen te beschikken.'

De afzender heeft bijgevolg beschikkingsrecht tot aan de aflevering.

Het vervolg van dit artikel luidt:

'Het recht van de afzender houdt op te bestaan zodra de goederen aan de besteldienst zijn afgegeven of zodra aan de geadresseerde een bericht van aankomst is gezonden.'

Dit impliceert dat de vervoerder heeft afgeleverd vanaf het ogenblik dat deze de zaak op het station van bestemming aan de besteldienst afgeeft. Met besteldienst wordt de dienst bedoeld die ervoor zorgdraagt dat de zaken vanaf het station van bestemming tot bij de geadresseerde worden vervoerd. Dit zal het geval zijn wanneer de vervoerder zich verbonden heeft om de lading tot bij de geadresseerde thuis te bezorgen. De besteldienst zal de zaken dan in opdracht en voor rekening van de vervoerder bezorgen (het principe van de 'last mile'). Voor de vervoerder eindigt het spoorvervoer en is er overdracht van het beschikkingsrecht aan de geadresseerde op het moment dat de zaken aan de besteldienst worden overgedragen op het station van bestemming. Hier is er bijgevolg een aflevering vermits artikel X.46 WER stelt dat de afzender het recht heeft om instructies te geven tot aan de aflevering. Voor de geadresseerde is er daarentegen aflevering wanneer de besteldienst de zaak bij de geadresseerde heeft bezorgd. Hij kan aan de besteldienst gewijzigde instructies geven zoals bijvoorbeeld een andere locatie van aflevering.

Hoe zijn deze twee afleveringen te begrijpen en te verzoenen? De geadresseerde kan de vervoerder slechts in de hoedanigheid van spoorwegvervoerder aanspreken tot het tijdstip dat de goederen aan de besteldienst werden afgegeven. Na deze afgifte blijft deze vervoerder evenwel verdere verantwoordelijkheid dragen. Dit kan als wegvervoerder zijn wanneer de goederen met een vrachtwagen worden bezorgd. De vervoerder heeft dan de mogelijkheid om de besteldienst in vrijwaring te roepen.

Voor internationaal vervoer ligt de situatie enigszins anders daar in de COTIF-CIM voorzien werd dat wanneer de vervoerder zich verbonden heeft tot het vervoer tot bij de geadresseerde en een binnenlands wegvervoer voorziet voor de 'last mile', de Uniforme Regelen ook voor dit wegvervoer zullen gelden.<sup>29</sup> In tegenstelling tot het binnenlands vervoer blijft bij internationaal vervoer de aansprakelijkheid voor het spoorvervoer doorlopen tot aan de (eind)aflevering bij de geadresseerde.

Wanneer er geen thuislevering werd overeengekomen maar deze zal plaatsvinden op het station van bestemming, dient de geadresseerde van de aankomst van de zaak te worden verwittigd. Zoals in artikel X.46 WER bepaald kan de afzen-

der slechts instructies geven tot het bericht van aankomst werd verzonden en vermits de afzender slechts instructies kan geven tot de zaak werd afgeleverd, waaruit volgt dat de aflevering gekoppeld wordt aan het tijdstip dat het bericht van aankomst werd verzonden.

Het versturen van een bericht van aankomst is in de praktijk vooral relevant wanneer het wagonladingen betreft en waarbij de aflevering aan de lossing voorafgaat (zie artikel 13 COTIF-CIM, hiervoor omschreven in paragraaf 2.3.2).

Hoe geeft de geadresseerde dan te kennen dat hij de wagonlading wel degelijk wil ontvangen? Wanneer de geadresseerde kennis heeft dat de wagons zijn toegekomen, wordt hij geacht gebruik te kunnen maken van zijn beschikkingsrecht zoals geregeld in artikel 19 § 3 COTIF-CIM en kan hij ofwel nieuwe instructies aan de vervoerder geven dan wel niet reageren en zelf tot de lossing overgaan. De Belgische wetgeving sluit hierbij aan. Vanaf het ogenblik dat aan de geadresseerde een aankomstbericht is verzonden kan deze gewijzigde instructies geven.<sup>30</sup>

De aflevering wordt verondersteld niet bij *ontvangst* van het bericht van aankomst, maar zelfs al vanaf *de verzending* van dit bericht.<sup>31</sup> Hier kan men zich de bedenking maken hoe de geadresseerde dan wel zou kunnen reageren wanneer hij nog geen kennis heeft van de aankomst van de wagons? Stel dat de lading wordt gestolen tussen het tijdstip van verzending en het tijdstip van aankomst van het bericht? Het lijkt ons evident dat in dat geval de geadresseerde de veronderstelde stilzwijgende toestemming zal kunnen weerleggen en dat er geen bewijs is dat de geadresseerde op het tijdstip van de diefstal al had willen/kunnen beschikken over de lading.

In tegenstelling tot Nederland<sup>32</sup> is er in België geen duidelijke regeling omtrent de verzend- en ontvangsttheorie. De bepaling van artikel X.46 WER legt de bewijslast bij de vervoerder. Wanneer deze beweert dat de aflevering tot stand kwam, kan hij op pragmatische wijze aan zijn bewijsplicht voldoen door het bewijs te leveren dat er wel degelijk een aankomstbericht werd verzonden.

Is dit vergelijkbaar met de Nederlandse verzendtheorie? Die theorie, voornamelijk bedoeld om het tijdstip van het ingaan van een rechtsprocedure vast te leggen, geeft aan de rechtzoekende de mogelijkheid om bewijs te leveren van het tijdstip instellen van een procedure mits voorlegging van het bewijs van verzending via de Nederlandse postdienst aan de betreffende rechtsinstantie. De Belgische wetgever heeft daarentegen geen voorgeschreven verzendprocedure voorzien en dat is maar goed ook want de Nederlandse verzendtheorie is onlangs door een uitspraak van het Hof van Justitie onder druk komen te staan.<sup>33</sup> Naar Belgisch recht kan de verzending van het aankomstbericht op alle mogelijke manieren gebeuren. In de praktijk gebeurt dit doorgaans door het versturen van een e-mail. Doordat het tijdstip van verzending en van aankomst zo dicht bij elkaar liggen, is er ook geen behoefte

29. Artikel 1 § 3 COTIF-CIM.

30. Artikel X.46 WER.

31. Artikel X.46 WER.

32. Ontvangsttheorie in het Nederlandse artikel 3:37 lid 3 BW.

33. HvJ EU 27 maart 2019, ECLI:EU:C:2019:260 (*Pavolák*) waarbij werd geoordeeld dat er tussen postdiensten oneerlijke concurrentie kan ontstaan wanneer de verzending uitsluitend voorgeschreven is via één (uniek) kanaal.

in het moderne mailverkeer om een bewijsregeling voor de ontvangst van berichten uit te werken.

Er zijn in de Belgische rechtspraak dan ook geen gevallen bekend waarbij het tijdstip van verzending van het aankomstbericht in conflict kwam met het tijdstip van ontvangst van het bericht.

De praktische aanpak van een modern transport spoort niet altijd met de regelgeving 'in theorie'. Dit blijkt nog uit het gegeven dat in principe de aflevering dient gepaard te gaan met de overdracht (en ondertekening voor ontvangst) van de vrachtbrief. Het is echter al lang in België niet meer gebruikelijk om nog een vrachtbrief aan de geadresseerde aan te bieden met het oog op aflevering.

'De geadresseerde wordt verondersteld van de aankomst van de zending te zijn verwittigd vanaf de kennisgeving van aankomst: Deze kennisgeving van aankomst wordt gegeven per telefoon, fax of e-mail. De spoorwegonderneming is verplicht om in het station van bestemming de vrachtbrief samen met de goederen voor aftekening aan de geadresseerde af te geven. Dient de levering op een particuliere spooraansluiting te gebeuren, dan vindt de aflevering daar plaats. Het is niet meer gebruikelijk in de praktijk dat de spoorwegaansluiting de vrachtbrief aan de geadresseerde ter ondertekening aanbiedt. *Het bewijs van aflevering van de wagon op de spoor aansluiting is voldoende.*'<sup>34</sup>

In oude rechtspraak werd er nog vastgehouden aan het gegeven dat de vrachtbrief voor ontvangst diende afgetekend te worden of dat de rechthebbende effectief handelingen diende te stellen waaruit de wil om te ontvangen bleek (bijvoorbeeld door de lossing aan te vangen).<sup>35</sup> Doordat het goederenvervoer hoofdzakelijk nog volledige wagonladingen betreft die zonder vrachtbrief worden overgedragen op het aansluitspoor van de geadresseerde of diens aangestelde, is de effectieve tussenkomst van de geadresseerde niet langer meer de maatstaf voor de aflevering. Stilzwijgende aflevering wordt verondersteld wanneer er niet op het aankomstbericht wordt gereageerd door de geadresseerde. Op die manier kan de geadresseerde de lossing van de wagon niet uitstellen in de veronderstelling dat ondertussen de vervoersaansprakelijkheid verder blijft doorlopen ondanks het gegeven dat de wagon al op het aansluitspoor staat opgesteld.

Deze aankomstberichten worden langs digitale weg verstuurd waardoor het tijdsverloop tussen de verzending en de aankomst van het bericht minimaal of zelfs onbestaande is. Deze evolutie zet zich nog verder door omdat heel wat terminals uitgerust zijn of gaan worden met camera's, waardoor de klant in real time de aankomst van zijn wagons mee zal kunnen volgen. Nieuwe technologieën zoals blockchain en 5G-netwerken zijn in opmars.

De discussie of niet beter het tijdstip van de kennisname van het bericht van aankomst zou moeten gehanteerd worden dan wel het tijdstip van de kennisgeving blijft hierdoor (gelukkig) een eerder academische overweging.

Maar is het aanmoedigen om wagonladingen af te leveren zonder de vrachtbrief nog over te maken dan niet in strijd met de COTIF-CIM? De vermelding in artikel 17 § 1 COTIF-CIM heeft zeker nog zijn nut wanneer er fysieke overdracht van de zaak en de vrachtbrief mogelijk is. Een soepele interpretatie van dat artikel vindt echter steun in artikel 6 § 2 COTIF-CIM:

'De vervoerovereenkomst moet worden vastgelegd in een vrachtbrief overeenkomstig een uniform model. Het ontbreken, de onregelmatigheid of het verlies van de vrachtbrief tast evenwel noch het bestaan, noch de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan, die onderworpen blijft aan de Uniforme Regelen.'

Het niet voorbrengen van de vrachtbrief bij aflevering brengt bijgevolg geen enkele sanctie met zich en zal a fortiori de uitvoering van de vervoerovereenkomst niet aantasten.

Verder laat artikel 6 § 9 COTIF-CIM toe dat de vrachtbrief in de vorm van een elektronische registratie van gegevens kan opgesteld worden waardoor een fysieke overdracht van de vrachtbrief eerder contraproductief zal werken.

Ten slotte dient nog vermeld dat de regelgeving van artikel X.46 WER geen dwingend recht is, maar slechts van aanvullend belang wanneer partijen niets over het recht van beschikking en de daarmee verbonden aflevering van de zaken bedongen zouden hebben. Niets belet een geadresseerde om een zeer nauwkeurige procedure met de vervoerder uit te werken hoe er zal afgeleverd worden. In de praktijk blijkt dit slechts in beperkte mate het geval te zijn wanneer de aflevering via een terminaloperator verloopt of partijen een overeenkomst voor levering op een private aansluiting hebben bedongen. Zodoende blijft de vrije wil van de geadresseerde om de zaak te ontvangen zoals hij dit wenst toch gevrijwaard.

### 3.1.2. Aflevering en staangelden voor wagons

De regeling omtrent het verschuldigd zijn van staangelden gaat uit van de vervoerder die wagons ter beschikking stelt. Deze wil immers dat de wagons niet te lang onbenut blijven doordat de geadresseerde niet tot lossing overgaat of de lege wagon niet binnen een korte termijn opnieuw aan de vervoerder overdraagt.

Vermits deze staangelden beginnen te lopen met als referentie het tijdstip dat de geadresseerde over de wagon kan beschikken, zegt deze regeling impliciet ook wanneer partijen de aflevering hebben voorzien.

Voor nationaal vervoer diende er voor de periode van liberalisering te worden teruggegrepen naar de plaatselijke reglementen van het station van bestemming. Thans wordt de tabel van de staangelden doorgaans gepubliceerd op de website van de vervoerder. Het vertrekpunt voor de aanrekening van staangelden voor wagons die op het aansluitspoor werden geplaatst is vanaf de aankomst van die wagons, waarbij er al dan niet een aantal 'vrije dagen' worden voorzien om tot de lossing over te gaan zonder bijkomende kosten.

34. Filip Aerts, Yvan Smets & Jochen Maes, *Spoorvervoer toegepast*, Antwerpen: Intersentia 2018 (tweede editie), 295.

35. Cass. 30 mei 1924, *J.T.* 1924, 431.

### 3.1.3. Aflevering en aansprakelijkheid

De aflevering is een scharnierpunt in de vervoerovereenkomst. Doordat de vervoerder de vervoerde zaak aan de geadresseerde overdraagt neemt zijn vervoersaansprakelijkheid een einde en zal de geadresseerde bepaalde rechten tijdig kunnen/moeten uitoefenen.

De Belgische wetgever heeft ervoor geopteerd om voor binnenlands spoorwegvervoer hetzelfde aansprakelijkheidsregime aan te houden als dwingend van toepassing bij internationaal spoorvervoer onder de COTIF-CIM.

'Voor binnenlands vervoer van goederen is de aansprakelijkheid van de spoorwegvervoerder onderworpen aan de bepalingen van titel IV van de uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (C.I.M.) van appendix B aan het "Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer", goedgekeurd bij de wet van 25 april 1983.' (artikel X.60 WER)<sup>36</sup>

De eerste vraag die zich hier stelt is of deze COTIF-CIM-bepalingen nu al dan niet dwingend van toepassing zijn op binnenlands vervoer. Zou met andere woorden de vervoerder andere, voor hem meer gunstige aansprakelijkheidsregels kunnen bedingen dan deze uit de COTIF-CIM?

Dat de COTIF-CIM dwingend recht is volgt onmiddellijk uit artikel 5: 'Voorzover deze Uniforme Regelen het niet uitdrukkelijk toelaten, is elk beding dat middellijk of onmiddellijk afwijkt van deze Uniforme Regelen nietig en zonder rechtsgevolgen (...).'

Weliswaar mag de vervoerder een zwaardere aansprakelijkheid op zich nemen: 'Niettemin kan een vervoerder een zwaardere aansprakelijkheid en zwaardere verplichtingen op zich nemen dan die welke in deze Uniforme Regelen zijn bepaald.' (artikel 5 COTIF-CIM in fine)

Artikel 5 COTIF-CIM maakt echter deel uit van titel I en niet van titel III waarnaar de Belgische wetgever verwijst. Is deze beperkte verwijzing geen signaal dat de Belgische wetgever ruimte heeft willen geven aan partijen om gebruik te maken van hun contractuele vrijheid? Mocht dit zo geweest zijn, zou er geen enkele reden geweest zijn om artikel X.60 WER in het leven te roepen. Bedoeling was duidelijk om vervoerders te verplichten om ook bij binnenlands vervoer dezelfde aansprakelijkheid te dragen als voor internationaal vervoer zodat één uniform systeem van toepassing zou zijn.

Het is hierbij te betreuren dat de wetgever niet de volledige COTIF-CIM heeft overgenomen voor binnenlands vervoer, waardoor er voor binnenlands vervoer een aantal onduidelijkheden blijven bestaan (zie bijvoorbeeld 3.1.8).

In titel III van de COTIF-CIM 1999<sup>37</sup> staan een aantal bepalingen die rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking hebben op de aflevering.

### 3.1.4. Aflevering en de vrachtbrief

Eerder werd beschreven dat de aflevering van het goed zou moeten samengaan met de afgifte van de vrachtbrief<sup>38</sup> en dat de aftekening van deze vrachtbrief door de geadresseerde het bewijs van aflevering vormt. Anderzijds werd er gewezen op artikel 6 § 2 COTIF-CIM waarbij het gebruik van een vrachtbrief aan belang heeft ingeboet omdat het niet bestaan of de onregelmatigheid van dit document niet meer de geldigheid van de vervoerovereenkomst aantast. Ook werd reeds gewezen op de dagelijkse praktijk waarbij de aflevering van wagonladingen gebeurt zonder afgifte van een vrachtbrief voor kwijting.

Betreffende binnenlands vervoer dient opgemerkt dat artikel 17 COTIF-CIM niet onder titel III valt en dat de verplichting om een vrachtbrief bij aflevering af te geven niet meer in het Belgische recht werd opgenomen. Dit belet niet dat de vrachtbrief ook bij binnenlands vervoer nog steeds zijn nut heeft, aldus de aanhef van artikel X.41 WER:

'De vervoerovereenkomst van nationaal spoorvervoer wordt bewezen door alle middelen rechtens, inzonderheid door de vrachtbrief. (...).'

Het document heeft grote bewijswaarde en geeft de essentie van de vervoerovereenkomst weer. Tegen de inhoud van de vrachtbrief is echter bewijs mogelijk vermits de vervoerovereenkomst wordt bewezen door alle middelen rechtens. De vrachtbrief is maar een van de mogelijke bewijsmiddelen. Naast het voorbrengen van de vervoeropdracht, documentatie omtrent de afrekening van het vervoer, de paklijst met de omschrijving van de vervoerde zaak en eventuele douanedocumenten kan alle dienstige communicatie tussen partijen bijdragen tot de volledige bewijsvoering.

Reeds in 1975 besliste het Hof van Cassatie in een principe-arrest dat de correctheid van de gegevens in de vrachtbrief eveneens bewezen kon worden met andere middelen van recht, met name gewichtige, bepaalde en met elkaar overeenstemmende feiten.<sup>39</sup> De Belgische rechtspraak heeft bijgevolg niet gewacht tot er in de COTIF-CIM werd opgenomen dat de gegevens met betrekking tot de goederen met andere middelen dan de vrachtbrief konden bewezen worden.<sup>40</sup>

### 3.1.5. Belemmeringen

Artikel X.48 WER kan zowel bij nationaal als internationaal vervoer worden toegepast omdat deze regeling (deels) aanvullend is op wat in de COTIF-CIM werd voorzien:

'Wanneer de vervoerde goederen worden geweigerd of aangaande de inontvangstneming daarvan geschil is ontstaan,

36. Deze wet, gepubliceerd in het *Staatsblad* van 7 september 1983, verwijst naar de COTIF-CIM die ontstond na de achtste herziening van 1980 en die op 1 mei 1985 in werking trad. Toen werd in titel IV de aansprakelijkheid van de vervoerder behandeld. In de editie van de COTIF-CIM 1999 verschoof de aansprakelijkheid naar titel III, wat niet in het WER werd aangepast. Wij gaan ervan uit dat het wel degelijk de bedoeling van de wetgever is om bij nationaal spoorvervoer de meest recente versie van de COTIF-CIM toe te passen en dat hierbij titel III dient toegepast te worden, zijnde de huidige artikelen 23 tot en met 41 COTIF-CIM.

37. COTIF-CIM 1999 is de versie van toepassing vanaf 1 januari 2011 na wijziging volgens het Protocol van Vilnius dat van kracht ging vanaf 1 juli 2006.

38. Artikel 17 § 1 COTIF-CIM.

39. Cass. 3 juni 1975, *BI* 1977, 14.

40. Destijds opgenomen in artikel 11 § 4 COTIF-CIM 1980.



wordt de staat van de goederen, indien een belanghebbende het vordert, onderzocht door een of drie deskundigen, die worden benoemd bij een beschikking van de voorzitter van de ondernemingsrechtbank, onderaan op een verzoekschrift gesteld. (...)

De voorzitter kan maatregelen bevelen zoals het in bewaring geven of het openbaar verkopen van de goederen.

Bij internationaal vervoer dienen de artikelen 20 tot en met 22 COTIF-CIM strikt gevolgd te worden. De vervoerder kan beslissen om de lading via een ander traject te vervoeren of instructies vragen aan de rechthebbende. Bij een belemmering in de aflevering dienen de instructies door de afzender te worden gegeven tenzij deze al in de vrachtbrief had voorzien dat de zaken naar hem dienen terugvervoerd te worden. De vervoerder heeft recht op vergoeding van zijn kosten en bij gebrek aan instructies kan de vervoerder bij een aanhoudende belemmering de zaken vernietigen.<sup>41</sup> Voor goederen van bederfelijke aard of goederen waarvan de toestand dit rechtvaardigt, mag de vervoerder zelfs zonder instructies af te wachten tot verkoop overgaan, aldus de wettekst van artikel 22 § 3 COTIF-CIM.

Artikel 21 § 3 COTIF-CIM voorziet dat 'ingeval de geadresseerde weigert de goederen in ontvangst te nemen, de afzender gerechtigd is tot het geven van instructies, zelfs indien hij de duplicaat-vrachtbrief niet kan overleggen'.

Inzake internationaal spoorvervoer zal de vervoerder bijgevolg eerst contact met de afzender moeten opnemen met het oog op instructies. Pas als geen instructies kunnen bekomen worden kan artikel X.48 WER worden toegepast. Artikel 22 § 5 COTIF-CIM voorziet immers dat de wijze van verkoop wordt bepaald door de wetten en voorschriften of plaatselijke gebruiken die gelden op de plaats waar de zaken zich bevinden.

Artikel X.48 WER stelt weliswaar niet uitdrukkelijk dat deze maatregelen slechts aan de voorzitter kunnen gevraagd worden wanneer de zaken zich in België bevinden, maar de voorziene dringende maatregelen zoals het aanstellen van deskundigen, het in bewaring geven en zelfs het verkopen van zaken brengen met zich dat de voorzitter hiervoor slechts gevat zal zijn wanneer deze zaken zich op Belgisch grondgebied bevinden.

Voor heel wat zaken is geen toestemming van de voorzitter nodig. Artikel 22 § 2 COTIF-CIM voorziet immers dat de vervoerder de lading onmiddellijk en op kosten van de rechthebbende mag lossen, waardoor het vervoer beëindigd is en er als het ware een vorm van 'gelijkgestelde aflevering' is. Hij kan de zaken verkopen, zelfs zonder instructies af te wachten wanneer het bederfelijke waren betreft of de toestand van de goederen dit rechtvaardigt of wanneer de bewaarkosten niet in redelijke verhouding staan met de waarde van de goederen (artikel 22 § 3 COTIF-CIM).

Nochtans moet er steeds een goed evenwicht worden gezocht tussen de belangen van de rechthebbenden en deze van de vervoerder. Bij een verkoop van de zaak is het toch verkieslijk om dit via de rechtbank te organiseren om schadeclaims van de zijde van de rechthebbenden te vermijden. Zo oordeelde de rechtbank in een erg betwiste zaak dat een partij wijn, die na een bombardement niet verder vervoerd kon worden, onmiddellijk verkocht mocht worden zonder instructies af te wachten omdat in die oorlogsperiode het gevaar van plundering te groot was.<sup>42</sup>

### 3.1.6. Aflevering en nabehandeling/opslag

Vervoerders bieden soms totaalpakketten aan. Zij vervoeren niet alleen maar leveren nog extra diensten, zoals het strippen van de vervoerde containers, de opslag, herverpakking, etc. Voor dit soort van dienstverlening is het belangrijk om het tijdstip van de aflevering goed te bepalen. Alle activiteiten die plaatsvinden na de aflevering betreffen geen vervoerprestaties meer. De wetgeving inzake de vervoerovereenkomst is niet langer meer van toepassing. De dienstverlening zal vaak gebeuren onder eigen voorwaarden of deze van de beroepsfederatie van goederenbehandelaars, waarbij er andere verjaringstermijnen en beperkingen inzake schadevergoeding kunnen voorzien zijn dan in het spoorvervoer.

### 3.1.7. Gelijkgestelde aflevering

In het binnenlands vervoer is de gelijkgestelde aflevering niet in titel 4 vervoerovereenkomst van Boek X WER opgenomen. De vervoerder kan bij overeenkomst met de afzender echter verwijzen naar de gelijkgestelde aflevering zoals geregeld in de COTIF-CIM. Deze werd in het algemeen deel al vermeld.

### 3.1.8. Het lossen van de goederen

De Belgische rechtspraak volgt het internationaal standpunt dat de eerste lossingsverrichtingen aflevering met zich brengen.<sup>43</sup>

Vermits de COTIF-CIM niet omschrijft wanneer er precies afgeleverd is en de aflevering plaatsvindt overeenkomstig de op de plaats van aflevering geldende voorschriften,<sup>44</sup> is het eerder besproken artikel X.46 WER ook op internationaal vervoer van toepassing wanneer partijen niets omtrent de aflevering hebben bedongen. Voor wagonladingen impliceert dit dat er zelfs aflevering mag verondersteld worden vanaf de kennisgeving van het aankomstbericht van de wagon aan de geadresseerde (zie hoger).

### 3.1.9. Bevoegde rechter

De COTIF-CIM voorziet voor internationaal vervoer verschillende bevoegde lidstaten, zoals deze van het land van afzending, van aflevering of van de plaats waar de verweerder is gevestigd.<sup>45</sup> Welke rechter dan precies bevoegd is, zal blijken uit de regelgeving van de desbetreffende lidstaat. Naar Belgisch recht zijn er twee bevoegdheidscriteria: de materiële en territoriale bevoegdheid. Voor de aflevering van

41. Artikel 22 § 6 COTIF-CIM.

42. Rb. Brussel 25 juni 1946, RGAR 1947, 4124.

43. Kh. Brussel 13 maart 1969, BI 1972, 132.

44. Artikel 17 § 5 COTIF-CIM.

45. Artikel 46 COTIF-CIM.

goederen aan een onderneming is de ondernemingsrechtbank<sup>46</sup> bevoegd ongeacht het bedrag van de vordering. Wanneer er afgeleverd wordt aan een particulier kan deze eveneens voor de ondernemingsrechtbank vorderen of voor de gewone burgerlijke rechtbank. Het betreft een volstreekte bevoegdheid: ondernemers kunnen niet overeenkomen om, behoudens bij arbitrage, beroep te doen op een andere rechter dan de ondernemingsrechtbank.<sup>47</sup>

Voor de keuze van de juiste ondernemingsrechtbank voorziet de territoriale bevoegdheid onder meer de woonplaats van de verwerende partij of de plaats waar de verbintenis is ontstaan of moet worden uitgevoerd.<sup>48</sup> Partijen mogen hierover wel een afwijkende regeling treffen en vrij bepalen voor welke ondernemingsrechtbank het geschil zal gevoerd worden.

Deze bevoegdheidsregeling geldt zowel voor binnenlands als internationaal vervoer maar er is wel een aandachtspunt. Vervoerders stellen vaak dat betreffende de territoriale bevoegdheid de in de algemene voorwaarden aangeduide rechter uitsluitend bevoegd zal zijn. Meestal zal dit de rechtbank zijn van de plaats waar de vervoerder is gevestigd zodat er met de woonplaats van de verwerende partij geen rekening meer hoeft gehouden te worden.

Voor binnenlands vervoer is dit een geldige bevoegdheidsclausule maar niet voor internationaal vervoer vermits hiermee de mogelijkheid wordt uitgesloten om beroep te doen op de rechtbanken van een andere lidstaat zoals hoger werd vermeld voor de COTIF-CIM.<sup>49</sup>

Voor dringende problemen die er naar aanleiding van de aflevering ontstaan, zoals bijvoorbeeld een belemmering in de aflevering en het vaststellen van schade bij aflevering, kan er steeds een beroep worden gedaan op de voorzitter van de ondernemingsrechtbank die bevoegd is om in een procedure in kort geding dringende en voorlopige maatregelen te nemen zoals het aanstellen van een gerechtsdeskundige of het organiseren van een noodverkoop van de lading (zie hoger: belemmering in de aflevering).

#### 4. Aflevering naar Nederlands recht

##### 4.1. Toepasselijke wetgeving

Voor zowel België als Nederland zijn de regels over aflevering uit de COTIF-CIM van groot belang, maar anders dan in België heeft de Nederlandse wetgever ervoor gekozen om deze verdragsrechtelijke wetgeving ook op te nemen in de Nederlandse wetgeving (titel 18 van Boek 8 BW<sup>50</sup>). Dat heeft overigens nauwelijks gevolgen voor de precieze regels inzake

aflevering, maar waar het vervoer plaatsvindt dan wel wat partijen hebben afgesproken bepaalt de toepasselijkheid van de COTIF-CIM of titel 8.18 BW.

Internationaal spoorvervoer waarbij de zaken in Nederland in ontvangst genomen of afgeleverd worden, zal in de regel onder de werking van de COTIF-CIM vallen, want Nederland is een COTIF-lidstaat. Uit artikel 1 § 1 COTIF-CIM volgt dat het verdrag geldt voor elke vervoerovereenkomst voor goederenvervoer per spoor onder bezwarende titel waarbij de plaats van inontvangstneming van goederen en de voor aflevering voorgeschreven plaats gelegen zijn in twee verschillende verdragsstaten. Wanneer een vervoer voldoet aan deze voorwaarden, maar een van de staten geen verdragsstaat is, kunnen partijen de COTIF-CIM contractueel van toepassing verklaren.<sup>51</sup> Verder is de COTIF-CIM ook van toepassing op aanvullend binnenlands vervoer over de weg of binnenwateren dat valt onder een en dezelfde vervoerovereenkomst, maar ook bij vervoer over lijnen waarover, in aanvulling op spoorvervoer, goederenvervoer over zee of grensoverschrijdend vervoer over binnenwateren plaatsvindt.<sup>52</sup>

Wanneer het spoorvervoer binnen de Nederlandse landsgrenzen plaatsvindt, zal titel 8.18 BW van toepassing zijn. Deze titel is tevens van toepassing bij hoefijzervervoer (vervoer dat start en eindigt in hetzelfde land maar gedeeltelijk via een ander land verloopt<sup>53</sup>) en internationaal vervoer om niet.<sup>54</sup> Ook in gevallen waarin er door partijen een rechtskeuze is gemaakt voor Nederlands recht bij internationaal vervoer van of naar een staat die niet een COTIF-lidstaat is kan titel 8.18 BW van toepassing zijn. Zo concludeerde de rechtbank Midden-Nederland in een vonnis uit 2015 dat de COTIF-CIM in deze rechtsverhouding niet van toepassing was.<sup>55</sup> Het vervoer vond plaats vanuit Nederland naar Rusland als niet-lidstaat. De COTIF-CIM geldt slechts op enkele geselecteerde trajecten in Rusland. Partijen waren in hun overeenkomst geen toepasselijkheid van de COTIF-CIM overeengekomen. In de Rome I-Verordening bepaalt artikel 3 dat de overeenkomst beheerst wordt door het recht dat partijen hebben gekozen en uit de toepasselijke algemene voorwaarden volgde toepasselijkheid van Nederlands recht, oftewel titel 8.18 BW.

Tot slot kan titel 8.18 BW ook nog toepasselijk zijn indien partijen geen rechtskeuze hebben gemaakt; in een dergelijk geval kan namelijk het Nederlandse recht van toepassing zijn indien goederen in Nederland worden afgeleverd. Dat volgt

46. Voor de hervorming van het gerechtelijk recht door de wet van 15 april 2018 inzake de hervorming van het ondernemingsrecht was dit de rechtbank van koophandel.

47. Artikel 556 Ger.W.

48. Artikel 624 Ger.W.

49. Zie omtrent de gelijkaardige problematiek inzake CMR: M. Claringbould, 'CMR en forumkeuze', *W&W* 2015, afl. 76.

50. Wet van 2 november 2006 tot vaststelling en invoering titel 8.18 BW (overeenkomst van goederenvervoer over spoorwegen) van het Burgerlijk Wetboek, *Stb.* 2006, 550.

51. Artikel 1 § 2 COTIF-CIM.

52. Respectievelijk artikel 1 § 3 en 4 COTIF-CIM. Overigens zorgt juist de regeling in artikel 1 § 4 COTIF-CIM voor onverwachte problemen in het regres.

53. Een goed voorbeeld is het hoefijzervervoer waarbij op 4 mei 2013 de treinramp ter hoogte van Wetteren plaatsvond. Dit vervoer startte in Geleen en ging via België naar Hoek-Terneuzen. Deze ramp heeft ook in Nederland tot diverse rechtszaken geleid, waaronder Hof Den Haag 30 april 2019, ECLI:NL:GHDHA:2019:1021 en meer recent Rb. Midden-Nederland 30 juni 2021, ECLI:NL:RBMNE:2021:2891.

54. Artikel 8:1553 BW maakt dat in beginsel mogelijk, want voor de COTIF-CIM is vereist dat het gaat om vervoer onder bezwarende titel.

55. Rb. Midden-Nederland 16 december 2015, ECLI:NL:RBMNE:2015:9202, *S&S* 2016/43 (*Nivoba/DB Schenker Rail Nederland*).

uit de tweede zin van artikel 5 lid 1 Rome I-Verordening.<sup>56</sup> Een mooi voorbeeld van de toepassing van deze regel is te vinden in een arrest van het gerechtshof 's-Hertogenbosch.<sup>57</sup> In deze zaak hadden een vervoerder en een logistiek dienstverlener een vervoerovereenkomst gesloten voor vervoer van België naar Rusland en een vervoerovereenkomst van Rusland naar België. Partijen hadden geen rechtskeuze gemaakt, zodat het hof op basis van de aflevering in België oordeelde dat Belgisch recht van toepassing was. Bij aflevering in Nederland zou dat niet anders zijn.

Gezien de vele overeenkomsten in de wetgeving worden het nationaal en internationaal spoorvervoer hierna gezamenlijk besproken. Eventuele juridische verschillen worden dan expliciet benoemd.

## 4.2. Binnenlands spoorvervoer en internationaal spoorvervoer

### 4.2.1. Wetgeving

Artikel 8:1565 BW is in titel 8.18 BW de bepaling over aflevering en dit artikel stemt bijna geheel overeen met artikel 17 COTIF-CIM. De enige verschillen zijn dat de Nederlandse wetgever heeft gekozen voor 'zaken' in plaats van 'goederen' en dat de term 'douaneloods' in lid 2 (over gelijkgestelde aflevering) onder a 'douane-entrepot' wordt genoemd.

### 4.2.2. Aanvullende voorschriften

Een spoorwegonderneming die als vervoerder goederen vervoert, zal in de regel afleveren op een emplacement of in een railterminal,<sup>58</sup> al zal de lading in de praktijk vaak nog verder worden getransporteerd via andere vervoermodaliteiten (zoals de weg). Zoals duidelijk is geworden in paragraaf 1 dient aflevering te geschieden volgens de op de plaats van aflevering geldende voorschriften. Die regel volgt bij internationaal spoorvervoer uit artikel 17 § 5 COTIF-CIM en bij nationaal spoorvervoer uit het identieke artikel 8:1565 lid 5 BW. Het blijft in het ongewisse welke voorschriften via voornoemd artikel nu precies van overeenkomstige toepassing zouden moeten zijn. Bij een railterminal gaat het dan in ieder geval *niet* om algemene voorwaarden. Terminalvoorwaarden, zoals de Algemene voorwaarden van de Vereniging van Rotterdamse Terminal Operators (VRTO), zijn immers algemene voorwaarden die de terminal bij contractsluiting met de spoorwegonderneming of ontvanger moet bedingen; zonder overeenkomst gelden deze voorwaarden niet. Spoorwegemplacements behoren tot de hoofdspoorweginfrastructuur en daar bepaalt ProRail als infrastructuurbeheerder het regelgevend kader.<sup>59</sup> Wanneer een trein op een emplacement wordt neergezet en dat heeft als aflevering te gel-

den, zijn derhalve aanvullende voorschriften die ProRail stelt van toepassing. Echter, veel contracten voorzien niet in aflevering (of inontvangstneming ten vervoer) op een emplacement, maar op een los- of laadplaats of railterminal. Deze plaatsen moeten bereikt worden via spooransluitingen en die behoren 'tot aan de poort' tot de hoofdspoorweginfrastructuur onder verantwoordelijkheid van ProRail indien ze zijn opgenomen in de beschrijving van het hoofdrailnet. Voorbij deze poort voert de eigenaar van het terrein de regie en daar kunnen diens terreinregels van toepassing zijn, indien en voor zover overeengekomen met de spoorwegonderneming die de trein beweegt.

Bij de aflevering van gevaarlijke goederen in Nederland geldt nog een bijzonder voorschrift. Gevaarlijke goederen zijn in paragraaf 2.2 COTIF-RID onderscheiden in verschillende klassen en die zijn ook voor Nederland van belang, want de Nederlandse vertaling van de COTIF-RID is in de nationale wetgeving geïmplementeerd.<sup>60</sup> Voor de aankomst en aflevering van ontplofbare stoffen en voorwerpen uit klasse 1 bestaat een aanvullend voorschrift.<sup>61</sup> Deze zaken dienen zo snel mogelijk gelost en afgevoerd te worden. Dit moet in ieder geval gebeuren binnen acht uur nadat de wagens met deze stoffen en voorwerpen gereed zijn op de losplaatsen.<sup>62</sup> Indien het lossen en afvoeren niet gebeurt na verloop van acht uren of de stoffen en voorwerpen in zodanige toestand verkeren dat het gevaarlijk is om ze verder te vervoeren, wordt de zending ter beschikking gesteld van de plaatselijke burgemeester en deze kan maatregelen treffen indien deze dat voor de openbare veiligheid nodig acht.

### 4.2.3. Wilsovereenstemming

De vervoerovereenkomst voor vervoer per spoor is vormvrij en wilsovereenstemming tussen partijen is vereist, aldus de Nederlandse wetgever.<sup>63</sup> Daarmee zijn de partijafspraken leidend voor de aflevering. Feitelijk wordt de vervoerovereenkomst een resultaatsverbintenis voor de vervoerder om af te leveren.<sup>64</sup> De verplichting om af te leveren rust derhalve op de vervoerder, in de praktijk een spoorwegonderneming. Juridisch geduid betreft het 'de contractuele vervoerder met wie de afzender de vervoerovereenkomst heeft gesloten, of een opvolgende vervoerder, die op grond van de vervoerovereenkomst aansprakelijk is'.<sup>65</sup> De ondervervoerder is in respectievelijk artikel 3 onder b COTIF-CIM en artikel 8:1551 onder b BW gedefinieerd als de vervoerder die niet de vervoerovereenkomst met de afzender heeft gesloten, maar aan wie door de vervoerder die een overeenkomst met de afzender heeft de feitelijke uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk wordt toevertrouwd. Deze wordt niet als vervoer-

56. Verordening (EG) 593/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 inzake het recht dat van toepassing is op verbintenissen uit overeenkomst (Rome I) (*PbEG* 2008, L 177/6).

57. Hof 's-Hertogenbosch 21 juni 2016, ECLI:NL:GHSHE:2016:2474, *S&S* 2016/114 (*Qbex/EWL*).

58. Juridisch te duiden als vrachtterminals voor spoorgebonden diensten in de zin van bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (*PbEU* 2012, L 343/32) jo. Uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 van de Commissie van 22 november 2017 betreffende de toegang tot dienstvoorzieningen en spoorgebonden diensten (*PbEU* 2017, L 307/1).

59. Aldus artikel 29 en 30 Besluit spoorverkeer jo. artikel 38 en 39 Regeling spoorverkeer. In bijlage 6 bij de Regeling spoorverkeer zijn de spoorwegemplacements in Nederland aangewezen.

60. De COTIF-RID is geïmplementeerd in bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen (VSG), *Stcrt.* 1998, 241.

61. Artikel 3 lid 5 onder a van bijlage 2 bij de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen.

62. De losplaats kan zowel binnen als buiten het stationsterrein zijn gelegen.

63. *Kamerstukken II* 2005/06, 30365, nr. 3, p. 5 (MvT).

64. A. Hagdorn, V. Sütő & A. Wedzinga, *Handboek Spoorwegrecht*, Zutphen: Uitgeverij Paris 2017, p. 795.

65. Zie artikel 8:1551 onder a, gebaseerd op artikel 3 onder a COTIF-CIM.

der gezien.<sup>66</sup> Echter, indien er schade of verlies optreedt op het vervoertraject dat de ondervoerder heeft uitgevoerd, kan de hoofdvervoerder worden blootgesteld aan aansprakelijkheid uit overeenkomst.<sup>67</sup> De rechthebbende met betrekking tot de lading kan er evenwel voor kiezen om de ondervoerder (uit onrechtmatige daad) aan te spreken. Zowel artikel 27 § 2 COTIF-CIM als artikel 8:1575 lid 2 BW geeft hier namelijk een paardensprongregeling: alle bepalingen van deze titel die betrekking hebben op aansprakelijkheid van de vervoerder, zijn ook van toepassing op de ondervoerder met betrekking tot het door hem verrichte vervoer. Anders dan bijvoorbeeld in het zeevervoer (artikel 8:363 BW) verwijst deze paardensprongregeling in het spoorvervoer niet naar een gesloten overeenkomst waarop de ondervoerder zich mag beroepen, maar naar de wettelijke regeling (COTIF-CIM dan wel titel 8.18 BW). Een ondervoerder, aangesproken door een derde, mag dus niet een overeenkomst tegenwerpen; het gaat erom dat de ondervoerder de mogelijkheid heeft om zich tegen aansprakelijkheid te verdedigen met een beroep op een contractuele of wettelijke regeling wanneer hij uit onrechtmatige daad wordt aangesproken.

Voor internationaal spoorvervoer kan de hiervoor beschreven lijn worden doorgetrokken: de vervoerder accepteert met de vervoerovereenkomst de plaats van aflevering en daarmee tot waar aansprakelijkheid kan reiken, aldus de opstellers van de COTIF-CIM.<sup>68</sup> Partijen zullen overeenstemming bereiken over de plaats van aflevering en dat komt vervolgens in de vrachtbrief te staan,<sup>69</sup> want de vervoerovereenkomst wordt in de vrachtbrief vastgelegd. De feitelijke afgifte van de vrachtbrief en de overdracht van de macht over de zaken zijn het bewijs van aflevering.

De geadresseerde heeft recht op aflevering van de zaken. Hiervoor kan worden aangesloten bij het wettelijk regime van het wegvervoer, want de COTIF-CIM is opgesteld met als doel het realiseren van harmonisatie met op andere vervoersmodaliteiten toepasselijk transportrecht, met name het Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg (de CMR).<sup>70</sup> In het nationale wegvervoer dat naar Nederlands recht is vertaald in titel 8.13 BW geldt dat de geadresseerde vanaf het in ontvangst nemen van de zaken op de plaats van bestemming rechten kan ontlenen aan de vervoerovereenkomst,<sup>71</sup> oftewel er ontstaat een recht op aflevering.<sup>72</sup>

Het voor het spoorwegrecht ontlenen van deze benadering aan het wegvervoerrecht vindt steun in de bepaling over beschikkingsrecht in artikel 16 COTIF-CIM en artikel 8:1566 BW. Hieruit volgt namelijk dat het recht van de afzender tot wijzigen van de vervoerovereenkomst vervalt bij onder meer inontvangstname van de vrachtbrief en het aannemen van

de zaken door de geadresseerde.<sup>73</sup> Bovendien geldt dat ook wanneer de geadresseerde zich op zijn recht beroept om na aankomst van de zaken op de plaats van aflevering de vervoerder te verzoeken om hem de vrachtbrief te overhandigen en de zaken af te leveren.<sup>74</sup> Dat is een recht dat de geadresseerde toekomt op basis van het bepaalde in artikel 17 § 3 COTIF-CIM dan wel artikel 8:1565 lid 3 BW. Uit diezelfde bepaling volgt ook dat de geadresseerde in eigen naam zijn rechten uit de vervoerovereenkomst kan doen gelden jegens de vervoerder na vaststelling van verlies van de zaken of vertraging van de afleveringstermijn. Daarmee ontstaat recht op schadevergoeding.

Hagdorn, Sütő en Wedzinga stellen dat het feitelijk ter beschikking stellen van de goederen of de wagon met goederen door de vervoerder aan de geadresseerde of het feitelijk afleveren en ter beschikking stellen middels de gelijkgestelde aflevering een belangrijke indicatie is voor de aflevering. Door de zaken af te leveren en ter beschikking te stellen zijn ze niet meer in de macht van de vervoerder. Indien een vervoerder vervolgens de opslag van de zaken zou verzorgen zal aan de hand van de omstandigheden van het geval bepaald dienen te worden of er nu wel of niet is afgeleverd.<sup>75</sup>

Indien de zaken op verzoek van de afzender nog twee weken na aankomst op de plaats van aflevering in een opslagloods van de vervoerder verblijven, wordt gehandeld conform de gelijkgestelde aflevering. Immers, dit betreft opslag bij de vervoerder. Daarbij moet de vervoerder zich houden aan de voorschriften die gelden op de plek van aflevering. Interessant is echter het geval dat Hagdorn, Sütő en Wedzinga benoemen, namelijk de situatie waarin de wederpartij van de vervoerder verlangt dat deze een wagon met daarin de zaken langere tijd op een emplacement opgesteld laat staan. Wanneer daaraan een contractueel beding ten grondslag ligt waarin bepaald is dat bij die opslag sprake is van aflevering, speelt er een moeilijkheid: de zaken bevinden zich nog steeds in de risicosfeer van de vervoerder en dat is strijdig met het gegeven dat er volgens de wetgeving nu juist afgeleverd is.<sup>76</sup> De bepaling over aflevering is dwingend recht, zowel internationaal in de COTIF-CIM als nationaal in titel 8.18 BW (vastgelegd in respectievelijk artikel 5 COTIF-CIM en artikel 8:1553 BW). In zulke gevallen zou een rechter middels een belangenafweging moeten beoordelen of er sprake is van gelijkgestelde aflevering en uiteindelijk is essentieel dat bij eventuele schade of verlies de reikwijdte van aansprakelijkheid van de vervoerder mede door de aflevering wordt bepaald.

#### 4.2.4. Problemen bij aflevering

Er kunnen zich talloze problemen voordoen bij het afleveren van zaken, zoals een belemmering in de aflevering. Denkbaar is bijvoorbeeld het geval dat het adres van de geadresseerde

66. Consolidated Explanatory Report COTIF-CIM, otif.org, p. 15.

67. Zie artikel 27 § 1 COTIF-CIM en artikel 8:1575 lid 1 BW.

68. Consolidated Explanatory Report COTIF-CIM, otif.org, p. 27.

69. Artikel 7 § 1 onder f COTIF-CIM en artikel 8:1555 lid 1 onder f BW.

70. Consolidated Explanatory Report COTIF-CIM, otif.org, p. 6.

71. Artikel 8:1125 lid 3 BW.

72. K.F. Haak, 'De juridische positie van de geadresseerde bij de vervoerovereenkomst', *W&W* 2007, afl. 54, p. 5.

73. Artikel 18 § 2 onder a en b COTIF-CIM en artikel 8:1566 lid 2 onder a en b BW.

74. Artikel 18 § 2 onder c COTIF-CIM en artikel 8:1566 lid 2 onder c BW.

75. Hagdorn, Sütő & Wedzinga 2017, p. 796 en 804. De auteurs beschrijven dit in het kader van internationaal goederenvervoer, maar verwijzen ook in hun beschrijving van nationaal goederenvervoer naar deze toelichting.

76. Hagdorn, Sütő & Wedzinga 2017, p. 795-796.

op de vrachtbrief niet overeenkomt met zijn werkelijke adres. In zo'n geval dient de vervoerder zich te wenden tot de afzender. De vervoerder moet de afzender daarvan onverwijld op de hoogte stellen en verzoeken om instructies, al kan de afzender ook op de vrachtbrief aangeven in zulke situaties de zaken terug te zenden. De afzender zal in ieder geval tijdig instructies moeten geven, want als hij dat niet doet kan de vervoerder de zaken terugzenden op kosten van de afzender of zelfs de zaken vernietigen.<sup>77</sup> Daarnaast heeft deze belemmering tot gevolg dat de vervoerder recht heeft op vergoeding van de kosten, maar ook mag deze de zaken onmiddellijk op kosten van de rechthebbende lossen. In dat laatste geval is de vervoerder verplicht om zorg te dragen voor de zaken.<sup>78</sup> Tevens kan de belemmering zichzelf al oplossen vóórdat de vervoerder instructies van de afzender heeft ontvangen. In dat geval kan de vervoerder de zaken gewoon afleveren, al dient hij de afzender hiervan op de hoogte te stellen (artikel 21 § 2 COTIF-CIM en artikel 8:1569 lid 2 BW).

Een andere belemmering is het geval waarin de geadresseerde weigert de zaken aan te nemen. Ook in die situatie is het de afzender die gerechtigd is om instructies aan de vervoerder te verstrekken.<sup>79</sup> De nationale wetgever volgt ook hierin de verdragstekst.

Voorts kan er sprake zijn van vertraging in de aflevering. De afzender en vervoerder kunnen een afleveringstermijn afspreken of ze doen dat niet en houden zich aan de maximale wettelijke termijnen. Voor internationaal spoorvervoer zijn die vastgelegd in artikel 16 COTIF-CIM en voor nationaal spoorvervoer in artikel 8:1564 BW. Een vertraging in de aflevering doet zich bijvoorbeeld voor wanneer de vervoerder door een sein- of wisselstoring of problemen met het rijdend materieel niet tijdig aflevert. Zeker bij bepaalde verse (gekoelde) of gevaarlijke goederen kan dat onwenselijk zijn. Aansprakelijkheid voor de vertraging in de aflevering ligt bij de vervoerder, maar er zijn enkele specifiek benoemde ontheffingen die een beroep op overmacht rechtvaardigen. Voorbeelden hiervan zijn schuld van de rechthebbende, een eigen gebrek van de goederen (zoals inwendig bederf), maar ook enkele risico's die niet bij de vervoerder thuishoren (zoals lossen door de geadresseerde en het vervoer van levende dieren).<sup>80</sup> Van belang is dat het gaat om een overschrijding van de vervoerperiode.<sup>81</sup>

Anders dan in de COTIF-CIM beperkt de Nederlandse wetgever de ontheffingsgronden door in artikel 8:1571 lid 2 BW aan te geven dat gebrekkigheid of slecht functioneren van het gebruikte materiaal geen omstandigheid is die de vervoerder 'niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen

niet kon verhinderen'. Het materiaal omvat in ieder geval de infrastructuur en veiligheidsinstallaties. Met andere woorden: een gebrekkige spoorweginfrastructuur die tot schade (aan de vervoerde zaak) leidt is in de verhouding afzender-spoorvervoerder een omstandigheid die voor rekening en risico van laatstgenoemde is. Deze heeft de mogelijkheid om op grond van de COTIF-CUI<sup>82</sup> en de toegangsovereenkomst<sup>83</sup> op de infrastructuurbeheerder regres te nemen.

Overigens geldt er nog een aparte aansprakelijkheidsregeling indien de vervoerder een op eigen wielen rollend spoorvoertuig (met of zonder eigen aandrijving) vervoert. Ook dan is de vervoerder bij vertraging in de aflevering in beginsel aansprakelijk, aldus artikel 24 COTIF-CIM en artikel 8:1572 BW. De vervoerde zaken worden als verloren beschouwd wanneer zij niet binnen dertig dagen na afloop van de afleveringstermijn aan de geadresseerde zijn afgeleverd of ter beschikking zijn gesteld.<sup>84</sup>

Interessant en onbeslist in Nederland is de vraag of vanwege de afzender ter beschikking gestelde wagons die 'leeg' in een trein meerijden als spoorvoertuig in de zin van artikel 24 COTIF-CIM en artikel 8:1572 BW hebben te gelden. In Duitsland is daarover beslist door het Landgericht Verden.<sup>85</sup>

De casus was als volgt: door de afzender ter beschikking gestelde wagons werden door de spoorvervoerder met auto's beladen van Bremen naar Cuxhaven gereden. De dag erna werd de geloste lege set wagons door de vervoerder van Cuxhaven naar Bremen gereden, waarbij als gevolg van een heetgelopen as een ontsporing optrad. De vraag was of de schade aan de wagons classificeerde als schade onder de COTIF-CIM dan wel schade onder de COTIF-CUV.<sup>86</sup> Het Landgericht Verden oordeelde dat wagons die in een trein meelopen in het kader van vervoer van lading met de trein, onder het regime van de COTIF-CUV vallen. Uitsluitend spoorwegmaterieel dat aan een vervoerder is meegegeven als object om dat materieel van A naar B te vervoeren, dus niet materieel dat als 'verpakkingsmiddel op wielen' geldt, kan aangemerkt worden als vervoer in de zin van artikel 24 COTIF-CIM.

In het eerder besproken vonnis van de rechtbank Midden-Nederland stond ook vertraging in de aflevering centraal.<sup>87</sup> In deze zaak ging het om vervoer van Veendam naar Rhzevka in Rusland. Malaszewicz in Polen was de plaats van aflevering, want daarna zou het vervoer voortgezet worden over spoor met andere spoorbreedte. Nivoba schakelde DB Schenker in voor het vervoer van een indamper (als onderdeel van een installatie voor de productie van glucose). De geadresseerde was ZAO. Afspraak was dat de indamper

77. Artikel 21 § 1 jo. artikel 22 § 6 COTIF-CIM en artikel 8:1569 lid 1 jo. artikel 8:1570 lid 4 BW.

78. Artikel 22 § 1 en 2 COTIF-CIM en artikel 8:1570 lid 1 en 2 BW.

79. Artikel 21 § 3 COTIF-CIM en artikel 8:1569 lid 3 BW.

80. Zie artikel 23 § 1 COTIF-CIM en artikel 8:1571 lid 1 BW. De ontheffingsmogelijkheden zijn uitgewerkt in respectievelijk § 2 en 3 en lid 2 en 3.

81. Zo stellen Clarke en Yates ten aanzien van de COTIF-CIM 1980. Zie: M.A. Clarke & D. Yates, *Contracts of Carriage by land and Air*, Oxfordshire: Informa Law from Routledge 2014, p. 186.

82. Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur bij internationaal spoorwegvervoer, aanhangsel E bij de COTIF.

83. De overeenkomst die de spoorvervoerder sluit met de infrastructuurbeheerder op basis van artikel 28 Richtlijn 2012/34/EU jo. artikel 59 Spoorwegwet.

84. Dit is het vermoeden van verlies uit artikel 8:1577 lid 1 BW.

85. Landgericht Verden 13 juni 2016, 9 O 15/15.

86. Uniforme Regelen betreffende de overeenkomsten inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer, aanhangsel D bij de COTIF.

87. Rb. Midden-Nederland 16 december 2015, ECLI:NL:RBMNE:2015:9202, S&S 2016/43 (*Nivoba/DB Schenker Rail Nederland*).

gerekend vanaf 3 juni 2013 binnen drie weken op de plaats van bestemming zou zijn. DB Schenker heeft de indamper vervolgens op 3 juli 2013 onder zich gekregen, maar de indamper kwam pas op 4 augustus 2013 aan in Malaszewicze. Deze vertraging in de aflevering overschreed de afgesproken afleveringstermijn én de wettelijke maximale termijnen. Nivoba vorderde schadevergoeding. Vervolgens werd de aflevering beoordeeld door de rechter. DB Schenker zou het complete vervoer tot Rhzevka verzorgen, inclusief delen van het traject die door ondervoerders werden uitgevoerd. De indamper kwam pas op 12 september 2013 aan in Rhzevka. Hier werd geoordeeld dat Nivoba niet-ontvankelijk was, want enkel ZAO kon vanaf 12 september 2013 deze vordering instellen tegen DB Schenker; ZAO had de indamper inmiddels in ontvangst genomen.<sup>88</sup> Daaruit blijkt ook het belang van aflevering voor het kunnen instellen van een vordering ex artikel 44 COTIF-CIM (artikel 8:1590 BW).

Bij schade aan of verlies van vervoerde zaken gelden de hiervoor beschreven aansprakelijkheidsregels, maar enkel voor de periode van vervoer tot aan de aflevering. Aansprakelijkheid bij schade of verlies door de aflevering zelf is niet in COTIF-CIM of titel 8.18 BW geregeld. Schade (waaronder beschadiging van de zaken) die het gevolg is van de vertraging in de afleveringstermijn valt wél onder dit aansprakelijkheidsregime. Schadevergoeding die de vervoerder moet betalen is dan gelimiteerd tot een viervoud van de vrachtprijs. Afwijken hiervan is evenwel mogelijk indien partijen in de vervoerovereenkomst een afleveringstermijn met schadevergoedingsregeling hebben afgesproken.<sup>89</sup> Voor verlies gelden overigens ook afwijkingen: bij geheel verlies wordt schadevergoeding voor verlies en schade niet vermeerderd met het besproken viervoud van de vrachtprijs en bij gedeeltelijk verlies kan de schadevergoeding bij vertraging niet meer bedragen dan viermaal de vrachtprijs van het niet verloren gedeelte van de zaken.<sup>90</sup>

#### 4.2.5. Bevoegdheid rechter

In artikel 46 paragraaf 1 COTIF-CIM is de rechtsmacht neergelegd bij de rechter van de woonplaats van de gedaagde of de rechter die bevoegd is in de plaats van inontvangstneming of de plaats van aflevering. Voor goederenvervoer binnen Nederland voorziet de wetgever niet in een bepaling over rechtsmacht; de wetgever verwijst naar artikel 99 e.v. Rv.<sup>91</sup> Daarmee is de rechter van de woonplaats van de gedaagde bevoegd. Een niet in de wet genoemde uitzondering is dat de rechter op de plaats van inontvangstneming of aflevering in Nederland bevoegd kan zijn, terwijl niet de COTIF-CIM maar de Nederlandse wetgeving van toepassing is. Dit speelt wanneer de COTIF-CIM niet geldt bij een internationaal vervoer en partijen een rechtskeuze hebben gemaakt voor Nederlands recht bij internationaal vervoer van of naar een staat die niet een COTIF-lidstaat is. Uit artikel 5 Brussel

Ibis-Verordening<sup>92</sup> volgt dan rechtsmacht op de plaats waar de dienst wordt verstrekt.<sup>93</sup>

## 5. Vergelijking en besluitvorming

In deze bijdrage is ingezoomd op aflevering in het goederenvervoer per spoor, waarbij aandacht is besteed aan de internationale, de Belgische en de Nederlandse benaderingen. Op hoofdlijnen zijn er op dit punt vooral overeenkomsten tussen België en Nederland en is vooral bepalend wat over aflevering geregeld is in de internationale COTIF-CIM. Zowel de Belgische wetgever als de Nederlandse wetgever hebben in de nationale wetgeving toepasselijk recht geformuleerd en daarin liggen enkele (minimale) verschillen verscholen. In beide landen is het begrip 'aflevering' overigens slechts in geringe mate ingekleurd door jurisprudentie.

De Belgische wetgever heeft bij de invoering van de nieuwe titel 4 in het WER ervoor geopteerd om onderscheid te blijven maken tussen het binnenlands en internationaal spoorvervoer. Enkel betreffende de aansprakelijkheid van de binnenlandse vervoerder werd integraal verwezen naar de aansprakelijkheidsregeling in de COTIF-CIM. De andere titels van de COTIF-CIM zijn, behoudens andersluidende contractuele aanvulling, niet op het binnenlands vervoer van toepassing. Titel 4 bevat een aantal algemene bepalingen die zowel op het binnenlands en het internationaal vervoer betrekking hebben en waarbij er niet altijd onderscheid wordt gemaakt tussen het reizigers- en goederenvervoer. In dit overzicht lag de focus op het goederenvervoer, meer bepaald de aflevering. De Belgische aanpak leidt onvermijdelijk tot een aantal onduidelijkheden en een meer complexe afhandeling van geschillen. In de bespreking werd er gewezen op het hanteren van begrippen die niet duidelijk werden omschreven en niet voorkomen in het jargon van de COTIF-CIM. Ook is er een afwijkende regeling voor belemmering in de aflevering voorzien.

In tegenstelling tot België, dat zoveel als mogelijk de contractuele vrijheid in het binnenlands vervoer wil behouden, heeft Nederland ervoor gekozen om het binnenlandse en internationale vervoer zo uniform mogelijk te organiseren volgens de dwingende bepalingen van de COTIF-CIM. Dit heeft geleid tot de introductie van titel 8.18 BW, op enkele punten na identiek aan de COTIF-CIM. Kort samengevat kan gesteld worden dat vervoer binnen de Nederlandse landsgrenzen valt onder titel 8.18 BW en internationaal vervoer valt onder toepasselijkheid van de COTIF-CIM. Aanvullende voorschriften kunnen zowel volgens de COTIF-CIM als het Nederlands BW bepaalde aspecten inzake de aflevering verder vormgeven.

Ten aanzien van de in deze bijdrage besproken aspecten van aflevering zijn verschillen tussen de COTIF-CIM en de WER

88. Rb. Midden-Nederland 16 december 2015, ECLI:NL:RBMNE:2015:9202, r.o. 4.8, *S&S* 2016/43 (*Nivoba/DB Schenker Rail Nederland*).

89. Artikel 33 § 1 en 6 COTIF-CIM en artikel 8:1581 lid 1 en 6 BW.

90. Artikel 33 § 2 en 3 COTIF-CIM en artikel 8:1581 lid 2 en 3 BW.

91. *Kamerstukken II* 2005/06, 30365, nr. 3, p. 15 (MvT).

92. Verordening (EU) 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken (*PbEU* 2012, L 351/1). Deze verordening is gewijzigd door Verordening (EU) 542/2014 (*PbEU* 2014, L 163/1) en Gedelegeerde verordening (EU) 2015/281 (*PbEU* 2015, L 54/1).

93. V.R. Pool & T. Holsbrink, 'Titel 8.18 en 8.19 BW: spoorgoederenvervoer en spoorongevallen', *TVR* 2019, afl. 5, p. 145, waarin Pool en Holsbrink verwijzen naar een arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie: HvJ EU 11 juli 2018, C-88/17, ECLI:EU:C:2018:558 (*Zürich Insurance plc en Metso Minerals Oy/Abnormal Load Services (International) Ltd*).

gering. Door de Nederlandse keuze om in Boek 8 BW aan te sluiten bij de COTIF-CIM zijn derhalve verschillen tussen aflevering naar Belgisch en naar Nederlands recht ook beperkt. Belangrijk is evenwel het verschil in de aansprakelijkheidsperiode bij binnenlands Belgisch spoorvervoer en internationaal spoorvervoer (waarbij in Nederland de internationale periode leidend is). Voorts geldt in het Belgisch recht niet de ontvangsttheorie (zoals gebruikelijk in het Nederlandse contractenrecht), waardoor het moment van verzending van een aankomstbericht bepalend is voor het moment van aflevering en daarmee bevoegdheden van de geadresseerde om te beschikken over de lading. Tot slot kan hier gewezen worden op de (aanvullende) afwijkende Belgische regeling bij belemmeringen in de aflevering die niet overeenstemt met de Nederlandse wetgeving.

Kortom, het zou eenvoudiger zijn geweest om, naar het voorbeeld van Nederland, het binnenlands en internationaal vervoer ook in België op één lijn te plaatsen. Titel 4 neemt echter heel wat (verouderde) bepalingen integraal over van de vorige wetgeving, 'vervoerovereenkomst' van 25 augustus 1891(!),<sup>94</sup> terwijl de (internationale) spoorwetgeving nochtans verder evolueerde. Een gemiste kans.

Ook de vervoerders hebben baat bij een uniforme regeling. LINEAS, veruit de belangrijkste goederenvervoerder in België, heeft in zijn algemene vervoersvoorwaarden<sup>95</sup> resoluut gekozen om ook bij nationaal vervoer gebruik te maken van heel de COTIF-CIM, behoudens andersluidende contractuele bepaling. Dergelijke keuzes zijn voor een goederenvervoerder in Nederland minder relevant. Zo kan DB Cargo, de grootste goederenvervoerder in Nederland, in de algemene voorwaarden eenvoudig verwijzen naar de toepasselijke bepalingen uit de COTIF-CIM dan wel titel 8.18 BW.<sup>96</sup>

Betreffende de aflevering kunnen de afzender en de vervoerder vrij bepalen wanneer het momentum van de aflevering zich precies zal voordoen. Bij gebrek aan enige regeling kan gesteld worden dat de aflevering van ladingen in wagons niet meer gepaard gaat met de overdracht van de vrachtbrief en dat de wil van de geadresseerde om een zaak te ontvangen stilzwijgend aangenomen kan worden wanneer deze niet reageert op het bericht van aankomst van de wagons op het aansluitspoor. Het recht om over het goed te kunnen beschikken valt dan samen met de aflevering.

---

94. Wet van 25 augustus 1891, *Belgisch Staatsblad* 26 augustus 1891 en opgenomen als titel VIIbis van het voormalige Wetboek van Koophandel van 1807.

95. Algemene Voorwaarden Lineas NV, geldig vanaf 1 september 2018.

96. Algemene Voorwaarden DB Cargo Nederland N.V., versie 2.1, 2016.