

kwitantie met subrogatie te ondertekenen en terug te zenden;

- en anderzijds dat het eigen makelaarskantoor van Volkswagen op 8 april 1997 bevestigde door geïntimeerde vergoed te zijn ten belope van 3.551 DM;

Dat geïntimeerde alzo aantoonde de hoedanigheid te bezitten om de vordering in te stellen voor een bedrag van 3.551 DM;

Dat een probleem van subrogatie, die niet de openbare orde raakt, in beginsel nog in de loop van de procedure kan worden geregulariseerd (R. DE CORTE, “Hoe autonoom is het procesrecht?”, *T.P.R.* 1980, p. 24, in het begin);

Dat de vordering van geïntimeerde derhalve ontvankelijk is;

V. Ten gronde

Overwegende dat de vordering van geïntimeerde gesteund is op de overeenkomst van spoorwegvervoer;

dat zij artikel 36, § 1 van het CIM-Verdrag inroept volgens hetwelk “*de spoorweg aansprakelijk (is) voor schade, die door geheel of gedeeltelijk verlies of door beschadiging van het goed vanaf de aanneming ten vervoer tot aan de aflevering of door overschrijding van de leveringstermijn is ontstaan*”;

Dat evenwel appellante terecht laat gelden dat het ongeval zich heeft voorgedaan op een ogenblik dat de NV Volkswagen bezig was met de spoorwagens te beladen op haar private spoor aansluiting, zodat het spoorwegvervoer in de zin van artikel 36 CIM-Verdrag niet een aanvang kon hebben genomen;

Dat immers volgens de instructies of “consignes” 11/1bis, die het protocol voor de spoor aansluiting uitmaken en waarvan de toepassing niet wordt betwist, de spoorwagens –

klaar voor vertrek – worden geacht ter beschikking van de NMBS te staan na aanmelding ervan door Volkswagen, die de documenten en de lijsten dient af te geven (art. 8.1.2. op p. 21); dat het klaar zijn voor vertrek uiteraard slechts na lading door de NV Volkswagen kan gebeuren;

Dat de schade aan de Golf niet tijdens het spoorwegvervoer is ontstaan, doch veroorzaakt werd tijdens de voorafgaande lading van de 14 voertuigen door de NV Volkswagen, lading die volgens de instructies vervat in het protocol voor de spoor aansluiting los staat van het spoorwegvervoer;

Dat krachtens artikel 5.7. van de instructies of “consignes” 11/1bis, zijnde het protocol betreffende de bediening van de spoor aansluiting, uitsluitend de NV Volkswagen aansprakelijk is:

- voor de bewegingen op hun eigen installaties;
- voor de immobilisatie van de spoorwegwagens;
- voor de goede stuwning van hun lading;
- voor de aankoppeling van de wagons op eenzelfde spoor;

Dat geïntimeerde derhalve ten onrechte zich op artikel 36 CIM-Verdrag beroept;

Dat bovendien dient te worden gewezen op het feit dat de NV Volkswagen geen enkel tijdig initiatief genomen heeft om op tegensprekelijke wijze de oorzaak en de omstandigheden van het schadegeval te laten vaststellen; dat alzo niet wordt aangetoond dat trillingen van de wagons aan de basis van het schadegeval zouden liggen;

Dat de vordering van geïntimeerde ongegrond is;

Dat het hoger beroep gegrond is.

(...)

Noot

Het hof stelt dat de verzekeraar de verzekerde ongeveer drie weken vóór de dagvaarding verzocht heeft om de kwitantie met subrogatie te ondertekenen en terug te zenden en dat het makelaarskantoor van de verzekerde na de dagvaarding bevestigd heeft dat de verzekeraar de schade vergoed heeft. Hieruit leidt het hof af dat de vordering van de gesubrogeerde verzekeraar ontvankelijk is, vermits de subrogatie in de loop van de procedure geregulariseerd kan worden. Het hof verwijst hiervoor naar een artikel van Mr. De Corte¹. Om verkeerde gevolgtrekkingen te vermijden dient evenwel beklemtoond te worden dat Mr. De Corte het in die bijdrage enkel had over een regularisatie in de loop van de procedure binnen de termijnen voor de uitoefening van het recht; een regularisatie door een betaling die leidt tot de subrogatie na het verstrijken van de termijn om de vordering tegen de ver-

voerder in te stellen, is bijgevolg niet ontvankelijk indien de verzekerde geen geldige procedure heeft ingeleid tegen de vervoerder vóór de betaling van de schadevergoeding door de verzekeraar. Dit probleem zal zich in de praktijk niet vaak voordoen. Het is dan ook niet besproken in het overzicht van rechtspraak met betrekking tot de periode 1975-1999 dat in dit tijdschrift verschenen is².

Het arrest vervolgt met een meer traditionele analyse en stelt dat de spoorwegmaatschappij niet meer aansprakelijk is vanaf de aanneming ten vervoer overeenkomstig artikel 36, § 1 van de eenvormige regels van het CIM-Verdrag. De beoordeling hiervan is afhankelijk van de manier waarop de wagons geëxploiteerd worden.

J.L.

¹ *T.P.R.* 1980, 24.

² P. RUBENS, “Subrogatie in transportverzekeringen – overzicht van rechtspraak 1975-1999”, *T.B.H.* 2000, 755.