

Internationale Verdragen, op 25 februari 1961 te Bern tot stand gekomen, betreffende het goederenvervoer per spoorweg en betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg, met inbegrip van het tezelfdertijd gesloten Aanvullend Protocol bij beide Verdragen

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE
ZAKEN

Nr. 1

's-Gravenhage, 12 juni 1963.

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 12 juni 1963.

De wens, dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste dertig leden der Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 12 juli 1963.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 60, lid 2, en onder verwijzing naar artikel 61, lid 3, van de Grondwet, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U Hoogedelgestreng hiernevens de tekst, alsmede de vertaling in het Nederlands, over te leggen van het op 25 februari 1961 te Bern tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.), met bijlagen, (*Trb.* 1961, 160 en 1963, 61)¹⁾ en van het op 25 februari 1961 te Bern tot stand gekomen Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.), met bijlagen, (*Trb.* 1961, 161 en 1963, 62)¹⁾, met inbegrip van het tezelfdertijd gesloten Aanvullend Protocol bij beide verdragen (*Trb.* 1961, 162 en 1963, 63).

Eén toelichtende nota bij deze overeenkomsten gelieve U Hoogedelgestreng hiernevens aan te treffen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zullen de overeenkomsten alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. LUNS.

Toelichtende nota

Op 25 februari 1961 zijn te Bern de internationale Verdragen betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.) ondertekend, welke in de plaats zullen treden van de Verdragen van 25 oktober 1962 (zie laatstelijk *Trb.* 1961, 158 en 159).

Bij deze verdragen zijn aangesloten alle Europese landen behalve Ierland, Rusland en Albanië, alsmede Libanon.

De beide Berner Spoorwegverdragen, welke hun oorsprong vinden in de vorige eeuw, kenmerken zich door een zeer uitvoerige rechtsregeling van de bijzonderheden die zich bij het vervoer per spoor voordoen, zulks in tegenstelling tot de rechtsregels, waardoor de andere takken van vervoer worden beheerst.

Het Spoorwegrecht is ontstaan en gecodificeerd in de tijd, dat de spoorwegen min of meer een monopoliepositie innamen, zodat het nodig werd geacht van overheidswege rechten en verplichtingen bij het vervoer nauwkeurig te regelen en slechts ondergeschikte punten over te laten aan de reglementen en tarieven van de spoorwegadministraties zelf of aan de bij de vervoerovereenkomst betrokken partijen.

De verdragen hebben uitsluitend betrekking op het internationaal vervoer, d.w.z. vervoer, dat plaatsvindt op het grondgebied van twee of meer bij het verdrag aangesloten Staten en niet op het vervoer, dat zich binnen de grenzen van een Staat afwikkelt.

De uitvoerige opzet van de verdragen brengt mede dat periodieke herziening noodzakelijk is, ten einde aan de ontwikkeling van de praktijk tegemoet te komen. Op grond van artikel 67, paragraaf 1, C.I.M., respectievelijk artikel 66, paragraaf 1, C.I.V., moeten deze verdragen dan ook uiterlijk vijf

¹⁾ Nedergelegd ter griffie ter inzage van de leden.

Aan
de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal

jaar na de inwerkingtreding worden onderworpen aan een herziening.

Zoals blijkt uit het gestelde in de nota van toelichting op de verdragen van 25 oktober 1952 (Bijlagen *Handelingen I* 1953/1954, nr. 216 en Bijlagen *Handelingen II* 1953/1954 — 3596, nr. 1) blz. 2, linkerkolom, derde en vierde alinea, is voor de deelneming van het vroegere Duitse Rijk een bijzondere regeling getroffen, volgens dewelke de verdragen aldaar sinds 1956 worden toegepast.

De conferentie van februari 1961 zag geen aanleiding hierin wijziging te brengen.

Zoals eveneens blijkt uit de bovengenoemde toelichting (blz. 2, linkerkolom, tweede alinea) is het toezicht op het Centraal Bureau opgedragen aan een administratief comité. De deelnemende Staten hebben bij toerbeurt voor 5 jaar zitting in dit comité. Gedurende de eerste periode van 5 jaar was Nederland in het comité vertegenwoordigd; op 1 januari 1961 werd deze plaats ingenomen door België.

Van de in artikel 67, paragraaf 3, C.I.M., en artikel 66, paragraaf 3, C.I.V., vastgelegde vereenvoudigde procedure is eenmaal gebruik gemaakt, en wel in maart 1959, toen te Fribourg (Zwitserland) op uitnodiging van de Zwitserse Regering een conferentie werd belegd.

De voornaamste wijzigingen, die bij deze gelegenheid in de C.I.M. zijn aangebracht, hielden verband met de invoering van een nieuw vrachtbriefformulier, dat zich beter leent voor behandeling in een gemechaniseerde administratie dan het vroegere formulier. Dit is zowel voor de spoorwegen als voor de verladers van belang.

Behalve de hierboven bedoelde, werden nog enige andere wijzigingen aangebracht, ten einde de tekst van het verdrag meer in overeenstemming te brengen met de eisen van de praktijk.

Tijdens de conferentie van maart 1959 te Fribourg zijn voorts nog enige wijzigingen aangebracht in de C.I.V. Zo werd de verplichting der spoorwegen tot publikatie der dienstregelingen enigszins gewijzigd, waardoor een eenvoudiger en overzichtelijker bekendmaking der vertrekuren mogelijk werd.

Voorts werden in de artikelen 17 (ten vervoer als bagage toegelaten voorwerpen) en 21 (ingeschreven bagage) enige in de praktijk noodzakelijk gebleken wijzigingen aangebracht.

De Vide Herzieningsconferentie, die van 20—25 februari 1961 te Bern bijeen was, onderwierp de beide verdragen aan een algehele herziening, waarbij de verdragen in hun geheel de revue passeerden, zij het dat om praktische redenen de in maart 1959 gewijzigde bepalingen niet weer opnieuw in behandeling werden genomen.

Alle voorstellen tot wijziging der teksten waren in de loop van 1960 en begin 1961 reeds door een 4-tal commissies van voorbereiding behandeld, zodat de hierboven bedoelde conferentie zich kon beperken tot het vaststellen van de door de commissie genomen besluiten en het behandelen van enige onderwerpen van meer algemene aard, waaronder met name de hierboven reeds besproken Duitse kwestie.

Een aantal der aangebrachte wijzigingen zijn slechts van redactionele betekenis.

Een tweede categorie wijzigingen is van meer materiële aard, zij het dat het belang niet groot is.

Ten derde is er een aantal wijzigingen, dat een nadere bespreking rechtvaardigt. Zij zullen in het hierna volgende worden toegelicht.

In het huidige artikel 2, paragraaf 1, der beide verdragen wordt gesteld, dat scheepvaart- en autolijndiensten, waarover op de spoorwegen aansluitend vervoer wordt verricht en die worden geëxploiteerd onder de verantwoordelijkheid van een deelnemende Staat, kunnen worden vermeld op de lijst van spoorweglijnen, waarop elk van beide verdragen van toepassing is.

Over de draagwijdte van het woord „verantwoordelijkheid” bestaat verschil van inzicht tussen de betrokken Staten.

Ten einde aan dit bezwaar tegemoet te komen is de tekst nu zo gewijzigd, dat scheepvaart- en autolijndiensten als hierboven bedoeld slechts op de lijst van C.I.M.- c.q. C.I.V.-

lijnen kunnen worden vermeld, wanneer de bij die scheepvaart- c.q. autolijnen betrokken Staten daarmee instemmen.

In de huidige tekst van artikel 5, paragraaf 5, C.I.M., en van artikel 3, paragraaf 2, C.I.V., wordt bepaald, dat de bevoegde autoriteit van een land gerechtigd is nader opgesomde tijdelijke verkeersbeperkingen in te stellen. In de hierbedoelde paragrafen zijn voorts aangegeven de motieven, die tot een dergelijke verkeersbeperking kunnen leiden (openbaar belang, belang van de exploitatie van de spoorweg). Deze beperkingen moeten volgens een vrij omslachtige procedure worden gepubliceerd.

Aangezien was gebleken, dat de bovenbedoelde motivering vrijwel geen praktische betekenis had, is deze bepaling nu zo gewijzigd, dat de betrokken autoriteit geen nadere motivering meer behoeft te geven voor een tijdelijke verkeersbeperking, wanneer daaraan eens behoefte mocht bestaan. Bovendien is de publikatie-procedure vereenvoudigd.

In de huidige tekst van artikel 9, paragraaf 3, C.I.M. en van artikel 24, paragraaf 4, C.I.V., is een formeel verbod opgenomen vervoer te verrichten, anders dan met toepassing van gepubliceerde tarieven. Met name op Nederlands initiatief is deze tekst nu zo gewijzigd, dat niet gepubliceerde contracten in internationaal verkeer zijn toegestaan, mits de betrokken spoorwegadministraties daartoe toestemming hebben van hun Regering.

Deze wijziging is vooral van belang, omdat de Berner verdragen, ook al hebben zij slechts betrekking op het internationale vervoer, met hun stringente publikatie-voorschrift tot dusverre een belemmering vormden voor de ontwikkeling van de vervoerpolitieke denkbeelden, zoals die door Nederland worden voorgestaan. In het streven naar handhaving of herstel van de rentabiliteit der spoorwegondernemingen wordt de behoefte aan een meer commercieel ingesteld beheer en daarmee vooral aan de mogelijkheid van een soepele prijsvorming steeds sterker gevoeld. De ondergetekenden ontveinzen zich niet, dat de kwestie van de publikatie van de vrachtprijzen in de Europese Gemeenschappen een moeilijk vraagstuk is. Zij zijn echter verheugd, dat althans de beide spoorwegverdragen met het tot stand komen van de onderhavige wijziging de Nederlandse opvattingen ter zake niet meer in de weg staan.

Als artikel 40 is in beide verdragen nieuw opgenomen de bepaling, dat tegen de spoorweg of zijn personeel in de gevallen bedoeld in artikel 27, paragraaf 1, C.I.M., respectievelijk artikel 30, paragraaf 1, C.I.V., slechts een rechtsoverdracht kan worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de grenzen bedoeld bij deze verdragen.

Als artikel 64, C.I.M. en als artikel 63, C.I.V., is een nieuwe bepaling opgenomen, waarin wordt bepaald, dat de spoorwegonderneming is ontslagen van haar aansprakelijkheid, die zou voortvloeien uit de beide verdragen, wanneer de schade is veroorzaakt door een kernongeval en de exploitant van een kerninstallatie, of iemand anders in zijn plaats, op grond van de wettelijke bepalingen van het land waar het ongeluk heeft plaatsgehadt, aansprakelijk is voor de schade.

Dit artikel is opgenomen ten einde strijd te voorkomen met eventueel reeds bestaande of nog vast te stellen regelingen betreffende de aansprakelijkheid voor schade door kernongevallen, waarbij kan worden gedacht aan het op 29 juli 1960 te Parijs ondertekende verdrag betreffende de aansprakelijkheid voor kernongevallen (zie laatstelijk *Trb.* 1962, 64).

Van de wijzigingen in de C.I.M., waarvan geen parallel is te vinden in de C.I.V., kunnen de volgende worden genoemd.

Artikel 4, paragraaf 1, sub e). Volgens de huidige tekst kan het vervoer van goederen, die als gevolg van hun afmetingen of hun geaardheid bijzondere moeilijkheden veroorzaken, door de spoorwegen aan bijzondere voorwaarden van technische en exploitatieve aard worden onderworpen.

Er kunnen door de spoorwegen tevens leveringstermijnen worden vastgesteld, die afwijken van de volgens de CIM maximaal toegestane.

Volgens de nieuwe tekst kunnen, na overleg met de afzender, behalve de hierboven genoemde bijzondere voorwaarden

ook nog afwijkingen worden vastgesteld van de in dit verdrag neergelegde regels van aansprakelijkheid voor verlies, beschadiging en overschrijding van de leveringstermijn.

Deze nieuwe tekst is meer in overeenstemming met de eisen van de praktijk.

De momenteel *als paragraaf 4 in artikel 5* opgenomen bepaling, dat goederen in de volgorde van aanneming ten vervoer moeten worden vervoerd, is, als onpraktisch, geschrapt.

Als nieuwe *paragraaf 5* is in *artikel 5* opgenomen een bepaling, die de spoorwegen een juridische basis geeft voor het tot stand brengen van een kanalisatie van het goederenvervoer over de meest rationele routes. Op aandrang, met name van Franse zijde, is tevens bepaald, dat de spoorwegen voor in dit kader te nemen maatregelen de toestemming van hun regering moeten hebben, indien dat in bepaalde landen noodzakelijk is.

Bovendien is voorzien in een procedure voor het oplossen van moeilijkheden, indien in internationaal verband geen overeenstemming kan worden bereikt.

Artikel 10, paragraaf 1, werd aan deze nieuwe bepaling aangepast.

Artikel 9, paragraaf 2, opent in zijn nieuwe vorm de mogelijkheid, dat de spoorwegen door een desbetreffende clause in daarvoor in aanmerking komende internationale tarieven, deze tarieven met uitsluiting van alle andere van toepassing kunnen verklaren voor bepaalde verbindingen.

Het voornaamste doel van deze bepaling is, dat daardoor een zekere vereenvoudiging en daardoor een grotere overzichtelijkheid van het internationale tariefbestel mogelijk wordt.

Artikel 11 bevat een regeling der leveringstermijnen. In *paragraaf 7* is bepaald onder welke omstandigheden de loop van deze leveringstermijnen ten gunste van de spoorweg wordt onderbroken.

Er is nu enerzijds aan toegevoegd, dat de spoorweg zich hierop slechts kan beroepen, wanneer de reden en de tijdsduur van de onderbreking op de vrachtbrief zijn vermeld, en anderzijds dat ook andere bewijsmiddelen zijn toegelaten.

Artikel 14 bevat bepalingen omtrent de aanbidding ten vervoer en het laden der goederen.

Paragraaf 2 verwijst naar de voorschriften op het station van afzending voor de beantwoording van de vraag, wie wordt belast met het laden der goederen.

Nieuw opgenomen is nu de bepaling, dat de afzender, indien hij de goederen laadt, aansprakelijk is voor de gevolgen van foutieve belading. De spoorweg zal dit laatste moeten bewijzen.

Artikel 15, paragraaf 1, bepaalt, dat onderweg de formaliteiten, voorgeschreven door de douane of andere administratieve instanties door de spoorweg moeten worden vervuld.

Daarop is nu een uitzondering mogelijk gemaakt, voorzover de wettelijke bepalingen van het land, waar de formaliteiten moeten worden vervuld, zulks toelaten. In dat geval mogen de formaliteiten namelijk ook worden vervuld door de afzender, de geadresseerde of een door één van hen beide daartoe gemachtigde derde.

In verband hiermede is onder de voor de spoorweg mogelijke disculpatiegronden van *artikel 27, paragraaf 3*, opgenomen, dat eventuele schade ontstaan tijdens het vervullen van die formaliteiten door anderen dan de spoorweg, niet voor rekening van deze laatste behoeft te komen.

In *artikel 16* zijn bepalingen opgenomen betreffende de aflevering.

Hierin is een nieuwe *paragraaf 2* ingevoegd, waarin een aantal omstandigheden en handelingen worden opgesomd, die worden gelijkgesteld met levering.

Uit de huidige *paragraaf 4* is de bepaling geschrapt, op grond waarvan door de geadresseerde bij de aflevering gemaakte reserves met betrekking tot de toestand van het goed,

slechts rechtsgeldig zijn, indien deze door de spoorweg zijn aanvaard.

Volgens de huidige tekst van *artikel 22, paragraaf 1*, is het de geadresseerde onder de aangegeven omstandigheden slechts toegestaan bepaalde, limitatief opgesomde wijzigingen in de vervoerovereenkomst aan te brengen, indien de afzender hem daartoe blijkens een aantekening in de vrachtbrief het recht geeft.

De nieuwe tekst brengt daarin in zoverre wijziging, dat de geadresseerde dat recht altijd heeft, tenzij de afzender het hem met een uitdrukkelijke aantekening op de vrachtbrief ontnemt.

Artikel 6, paragraaf 7, h) onderging een wijziging in overeenstemming hiermede.

In *artikel 23* is vastgelegd de op de spoorweg rustende verplichting de nadere aanwijzingen van de afzender of de geadresseerde ten aanzien van de vervoerovereenkomst uit te voeren. Tevens zijn enige beperkingen op die verplichting opgenomen.

Daaraan is nu in *paragraaf 4* toegevoegd een bepaling, waarin de aansprakelijkheid van de spoorweg is vastgelegd voor de gevolgen van het niet of foutief uitvoeren van de nadere aanwijzingen.

Van de in de *CIV* aangebrachte wijzigingen kunnen de volgende worden genoemd.

In *artikel 6* zijn de leeftijdsgrenzen neergelegd, beneden welke kinderen gratis of voor halfgeld kunnen reizen.

De leeftijdsgrens voor gratis reizen is nu van 4 op 5 jaar gebracht, die voor het reizen voor halfgeld bleef gehandhaafd op 10 jaar.

Volgens de nieuwe tekst van *paragraaf 3* kunnen in tarieven echter andere grenzen worden vastgesteld, mits deze niet lager zijn dan 4 respectievelijk 10 jaar.

In de huidige *artikelen 13, 14, 17 en 18* zijn bepalingen opgenomen betreffende de van het vervoer als bagage uitgesloten goederen, het medenemen van handbagage en dieren in de rijtuigen, tot het vervoer toegelaten goederen en de van het vervoer als bagage uitgesloten goederen.

De huidige tekst maakt een weinig logische, tamelijk onoverzichtelijke indruk.

Aan deze bezwaren is als volgt tegemoetgekomen: de artikelen 13 en 14 zijn samengevoegd in artikel 13 (het medenemen van handbagage en dieren in de rijtuigen), de overige bepalingen zijn overzichtelijker gerangschikt in artikel 16 (ten vervoer toegelaten voorwerpen) en in artikel 17 (van vervoer uitgesloten voorwerpen).

In het huidige *artikel 21* wordt gesproken van het inschrijven en het vervoer van bagage, alsmede van het bagagebiljet.

In de nieuwe tekst zijn deze onderwerpen gesplitst, zodat nu in artikel 20 de inschrijving en het vervoer van bagage zijn geregeld en in artikel 21 het bagagebiljet.

Artikel 26 bevat een uitvoerige regeling der gevallen, waarin hetgeen de reiziger teveel heeft betaald, moet worden terugbetaald, alsmede van de gevallen, waarin hetgeen door de reiziger te weinig is betaald, moet worden bijbetaald.

Aangezien dit artikel weinig overzichtelijk en duidelijk werd geacht, is het geheel omgewerkt. Materiële wijzigingen zijn er niet in aangebracht.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,

E. G. STIJKEL.

De Minister van Buitenlandse Zaken a.i.,

J. DE QUAY.