

*Internationale verdragen betreffende het vervoer per spoorweg van goederen (CIM) en van reizigers (CIV), op 25 October 1952 te Bern gesloten, alsmede het Aanvullende protocol op die Verdragen van 11 April 1953*

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

No. 1

's-Gravenhage, 13 September 1954.

**Ter Griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 14 September 1954.**

**De wens, dat deze Overeenkomsten aan de uitspraak van de Staten-Generaal zullen worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste twintig leden der Kamer uiterlijk te kennen worden gegeven op 14 October 1954.**

Ik heb de eer U Hoogedelgestrenge mede namens mijn ambtgenoot zonder Portefeuille, mr J. M. A. H. Luns, mede te delen, dat in de hierbij overgelegde *Tractatenbladen* 1953, nos. 66 en 67, en 1954, nos. 94, 95 en 96, de tekst en de vertaling in het Nederlands zijn geplaatst van de op 25 October 1952 te Bern gesloten Internationale Verdragen betreffende het vervoer per spoorweg van goederen (CIM) en van reizigers en bagage (CIV), alsmede van het op 11 April 1953 te Bern ondertekende Aanvullende protocol op die Verdragen.

Hiernevens gelieve U Hoogedelgestrenge tevens een toelichtende nota aan te treffen bij genoemde Verdragen en Protocol, welke ingevolge artikel 60, lid 2, van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal behoeven alvorens te kunnen worden bekrachtigd.

Indien ik niet binnen dertig dagen na ontvangst van deze brief uw schriftelijke mededeling heb ontvangen van de wens, te kennen gegeven door of namens de Kamer of door ten minste twintig leden der Kamer, houdende dat één of beide der genoemde Verdragen of (en) genoemd protocol aan de uitspraak van de Staten-Generaal zal (zullen) worden onderworpen, dan wel indien ik binnen die termijn uw schriftelijke verklaring heb ontvangen, dat, voor zover de Tweede Kamer aangaat, geen uitspraak wordt verlangd, wordt de goedkeuring van bovengenoemde Verdragen en protocol geacht te zijn verleend voor zoveel de Tweede Kamer betreft, tenzij door of namens de Eerste Kamer of door ten minste tien leden dier Kamer een uitspraak wordt verlangd.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
J. W. BEYEN.

Aan

de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal

**Nota van Toelichting**

Op 25 October 1952 zijn te Bern de internationale Verdragen betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) en het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) tot stand gekomen.

Zodra deze verdragen van kracht worden, zullen zij in de plaats treden van de verdragen, die op 23 November 1933 te Rome werden gesloten; deze werden goedgekeurd bij de wet van 20 December 1935, *Stb.* 724, en traden op 1 October 1938 in werking.

In deze spoorwegverdragen is voorgeschreven, dat na vijf jaar de Verdragstaten dienen bijeen te komen ter herziening van de verdragen. Aan deze regel is evenwel vrijwel nimmer de hand gehouden. In het onderhavige geval heeft het uitbreken van de tweede wereldoorlog en de op de oorlog volgende periode van onstabiele toestanden op spoorweggebied een herziening binnen de gestelde termijn in de weg gestaan.

Op 13 Mei 1950 kwam een partiële wijziging van de CIM tot stand, waarbij enige wijzigingen van ondergeschikte betekenis in het verdrag werden aangebracht. Het gewijzigde verdrag werd in Nederland goedgekeurd bij de wet van 1 Juni 1951, *Stb.* 200, en trad op 1 Januari 1952 in werking.

Op de in 1950 gehouden buitengewone conferentie, waarbij de genoemde partiële wijziging van de CIM tot stand kwam, werd besloten een algehele herziening van de beide verdragen voor te bereiden, daar de behoefte aan modernisering van de bestaande teksten zich steeds sterker deed gevoelen.

Door een viertal commissies, die in de jaren 1951 en 1952 werkzaam zijn geweest, is hierop deze algehele herziening voorbereid, hetgeen er toe leidde, dat ter conferentie, in October 1952 te Bern gehouden, de materiële inhoud niet nog weer eens uitvoerig in discussie behoefte te worden gebracht, aangezien hierover vrijwel overeenstemming was verkregen. Deze conferentie kon zich dan ook beperken tot de behandeling van punten van meer algemene en formele aard.

Bij de CIM zijn 10 bijlagen en bij de CIV 4 bijlagen gevoegd, die een wezenlijk bestanddeel van het verdrag vormen. Bovendien zijn een tweetal aanvullende protocollen bij de verdragen gevoegd.

Blijkens het aanvullende protocol van 25 October 1952 gaf de conferentie aan de Zwitserse Regering opdracht een buitengewone conferentie bijeen te roepen, ten einde een nieuw reglement op te stellen betreffende het Centraal Bureau en een

oplossing te zoeken voor het vraagstuk van de deelneming van Duitsland aan de verdragen.

Deze Buitengewone Conferentie vond in April 1953 plaats. Zij stelde een nieuw reglement op voor het Centraal Bureau, waarin het toezicht, dat volgens de vroegere verdragen uitsluitend aan de Zwitserse Regering was opgedragen, voortaan zou komen te berusten bij een internationaal samengesteld administratief comité. Dit nieuwe reglement is als Annex V bij de CIM en als Annex II bij de CIV gevoegd.

Het vraagstuk van de deelneming van Duitsland vond zijn oorzaak in de huidige splitsing van het vroegere Duitse Rijk, dat partij was bij de verdragen van 1933, een splitsing, welke om politieke redenen door de conferentie niet als definitief kon worden aanvaard. De oplossing werd gevonden door overeen te komen, dat de Staten, die de verdragen van 25 October 1952 niet hebben getekend, of de territoriale gebiedsdelen van dergelijke Staten, en op de spoorweglijnen waarvan de verdragen van 23 November 1933 van toepassing zijn, aan de Zwitserse Regering kennis kunnen geven, dat zij in hun interne wetgeving de bepalingen van de verdragen van 1952 hebben ingevoerd. Indien een dergelijke mededeling wordt gedaan, zal zulks ten gevolge hebben, dat de verdragen van 1952 van toepassing zullen zijn in de betrekkingen tussen de Verdragstaten en de Staten of territoriale gebiedsdelen, als hierboven bedoeld, die een dergelijke kennisgeving hebben gedaan.

Aldus werd een oplossing bereikt, die uit volkenrechtelijk oogpunt wellicht niet geheel bevredigend is, doch onder de huidige politieke omstandigheden de praktische mogelijkheid biedt de eenheid van internationaal spoorwegrecht in Europa te handhaven.

Ten aanzien van de voornaamste wijzigingen, welke in beide verdragen in overeenkomstige bepalingen werden aangebracht, zij het volgende opgemerkt.

In artikel 5 van de CIM, resp. artikel 3 van de CIV, werd enige soepelheid in de vervoerplicht der spoorwegen gebracht door daaraan de voorwaarde te verbinden, dat het vervoer mogelijk is met de normale vervoermiddelen, die voldoende zijn om aan de regelmatige verkeersbehoeften te voldoen. Daarnaast werd de uitzonderingsregel gewijzigd, volgens welke de exploitatie kan worden stopgezet op grond van het publieke belang of dwingende redenen, verband houdende met de exploitatie.

In de artikelen 41 tot 46 van de beide verdragen werd een duidelijker onderscheid gemaakt tussen administratieve reclames en in te stellen rechtsacties. Voorts vond een doelmatiger regeling der procedure plaats en van de verjaring in geval van geschillen, voortvloeiende uit de vervoerovereenkomst.

In artikel 62 van de CIM, resp. artikel 61 van de CIV, werd een speciaal regime ten opzichte van de aansprakelijkheid van de vervoerder neergelegd voor het gecombineerde spoor-/zee- vervoer, dat plaats vindt op een doorgaande spoorwegvrachtbrief of spoorwegreisbiljet. Invoering hiervan was nodig om toetreding van het Verenigd Koninkrijk tot de verdragen te verkrijgen, aangezien voor het zeetraject tussen het vasteland en Engeland, waar het vervoer per schip plaats vindt, een meer aan het zeerecht aangepaste regeling van Britse zijde als voorwaarde was gesteld.

Over de formulering van dit speciale regime is zeer langdurig beraadslaagd, omdat aan deze combinatie van spoorwegrecht en zeerecht uiteraard juridische moeilijkheden waren verbonden. Een oplossing is gevonden door in hoofdzaak aan het Verdrag van Brussel betreffende cognossemmentsbepalingen ontleende ontheffingen van de aansprakelijkheid van de reder over te nemen. Het nieuwe regime is mede van belang voor Nederland, aangezien voor Nederlandse rederijen hierdoor de mogelijkheid wordt geopend deel te nemen aan doorgaand vervoer van en naar Engeland op de vervoerdocumenten van de spoorwegen.

In de vroegere verdragen was nauwelijks in de regeling van geschillen voorzien; slechts bestond de mogelijkheid, dat het Centraal Bureau hiermede op verzoek van partijen kon worden belast. Thans openen de artikelen 60 der beide verdragen de mogelijkheid voor partijen om haar geschillen betreffende

de uitleg of de toepassing van het verdrag aan arbitrage te onderwerpen. Op verzoek van partijen kunnen geschillen aan arbitrage worden onderworpen, waarvoor de procedure nader is geregeld, resp. in bijlage X van de CIM en in bijlage IV van de CIV. Deze procedure is niet bindend in geval van een geschil tussen Staten.

In artikel 64, lid 2, van de CIM, resp. 63, lid 2, van de CIV werd de bepaling, dat de Zwitserse Regering zich na bekrachtiging door 15 Staten kan beraden met de geïnteresseerde landen over de inwerkingstelling van het verdrag, omgezet in een verplichting.

Van de in de CIM aangebrachte wijzigingen zijn de volgende de voornaamste.

In de artikelen 3 en 4 werd een nieuwe regeling opgenomen van de goederen, die alleen onder bijzondere voorwaarden kunnen worden vervoerd, alsmede van de goederen, die van vervoer zijn uitgesloten.

In artikel 6 werden enkele wijzigingen aangebracht betreffende inhoud en vorm der vrachtbrief; deze werd mede in overeenstemming gebracht met het de ontvanger gegeven beschikkingsrecht over de goederen.

De artikelen 9 en 10 van het Verdrag van 1933 gaven een zeer gedetailleerde regeling van de tarieven en de routes, die moesten worden gevolgd. In het nieuwe verdrag wordt een betere systematiek gevolgd, terwijl naast verduidelijking een betere aanpassing aan de behoeften van de praktijk is verkregen.

De leveringstermijnen van het oude artikel 11, waarbij een maximumtermijn van een dag per 300 tariefkilometer voor expressegoed en 150 tariefkilometer voor vrachtgoed was vastgelegd, werden algemeen als te lang beschouwd. In de nieuwe tekst werd een soepeler regeling neergelegd, volgens welke de leveringstermijnen worden vastgesteld door de reglementen, die van kracht zijn tussen de aan het vervoer deelnemende spoorwegen, of door de internationale tarieven, die van toepassing zijn van het station van afzending tot het station van bestemming. Bestaat hieromtrent geen regeling, dan geldt een termijn van 24 uur per 300 km voor expressegoed en 24 uur per 200 km voor vrachtgoed.

Het oude artikel 13 bevatte het voorschrift, dat, indien de bescheiden ter vervulling van douane-, fiscale, politie- en andere formaliteiten, vereist voor de aflevering van het goed, niet bij de vrachtbrief kunnen worden gevoegd, de vrachtbrief nauwkeurig de plaats dient aan te geven, waar deze bescheiden waren gedeponneerd. Ten einde tegemoet te komen aan de moeilijkheden, die dit voorschrift in de praktijk met zich medebracht, werd de bepaling opgenomen, dat, wanneer deze bescheiden niet bij de vrachtbrief kunnen worden gevoegd, de afzender deze tijdig moet doen toekomen aan het kantoor van het station, waar de formaliteiten der douane, etc. moeten worden vervuld.

In artikel 15 werd de afzender en, in verband met het de ontvanger gegeven recht tot het vervoercontract toe te treden, ook deze laatste het recht gegeven, voor zover de wetten en reglementen zulks toelaten, over te gaan tot betaling van douanerechten en andere kosten. Dit voorschrift werd aldus gewijzigd in verband met de in de loop der jaren steeds ingewikkelder geworden douaneformaliteiten.

Rekening houdende met het steeds meer toenemen van huis-tot-huisvervoer, dat geheel door de spoorwegen wordt verzorgd, werd het begrip „aflevering” zodanig uitgebreid, dat dit mede het van huis-tot-huisvervoer omvat. In overeenstemming hiermede werd in artikel 16, § 2, de bepaling opgenomen, dat, indien de spoorweg het goed besteld of doet bestellen, de aflevering eerst geacht wordt op het tijdstip dezer bestelling te hebben plaats gevonden.

In de artikelen 17 tot 20 werd een wijziging aangebracht in de voorschriften betreffende de betaling der kosten. Volgens de bestaande regeling kan tijdens het vervoer slechts de expeditie een beschikkingsrecht op het vervoerde goed uitoefenen. Reeds vaak was er op gewezen, dat ten deze ook aan de ontvanger enig recht gegeven moest worden. Aan deze behoefte werd in het nieuwe artikel 22 voorzien.

In de artikelen 24 en 25 werden nieuwe voorschriften opgenomen in geval van belemmering in het vervoer of bij de aflevering, waarbij tevens rekening is gehouden met de invoering van het beschikkingsrecht van de ontvanger gedurende het vervoer.

Artikel 25 van het bestaande verdrag, volgens hetwelk de spoorweg voor zijn vorderingen de rechten van een pandhoudende schuldeiser had, is niet in het nieuwe verdrag overgenomen. De aanleiding hiertoe was gelegen in het feit, dat het recht van de spoorweg op het goed niet in alle Staten een eigenlijk pandrecht was, maar veeleer als een retentierecht was te beschouwen. Voortaan zal met betrekking tot de vorderingen der spoorweg artikel 53 toepassing vinden, volgens hetwelk de nationale wetten en reglementen van toepassing zijn.

Het aansprakelijkheidssysteem, zoals dat in artikel 26 e.v. van het bestaande verdrag wordt geregeld, werd in het nieuwe verdrag in beginsel gehandhaafd, doch duidelijker en moderner geformuleerd. In artikel 27 werden de hoofdbeginselen van de aansprakelijkheid van de spoorweg neergelegd, terwijl de bewijsrechtelijke regels werden samengevat in artikel 28. In plaats van het begrip „overmacht” in het oude artikel wordt thans in het nieuwe artikel 27, § 2, gesproken van „omstandigheden, die de spoorweg niet kon vermijden of waarvan deze de gevolgen niet kon ondervangen”.

De onderlinge verrekening tussen de spoorwegen, geregeld in artikel 47 e.v., werd in verband met valutamoeilijkheden en deviezenvoorschriften aangepast aan de huidige omstandigheden.

Vermelding verdient tenslotte, dat in artikel 67, § 3, de mogelijkheid werd geopend voor een vereenvoudigde procedure voor de herziening van een aantal met name genoemde artikelen, alsmede enige bijlagen; een zodanige herziening zal niet het houden van een conferentie vereisen, doch door een commissie tot stand kunnen worden gebracht; organisatie en bevoegdheid van deze commissie zijn nader geregeld in bijlage VI.

Omtrent de wijzigingen van de CIV zij het volgende opgemerkt.

In de artikelen 4 tot 11 werden verschillende wijzigingen aangebracht in de voorschriften betreffende de reisbiljetten, welke meer aan de eisen der praktijk werden aangepast.

In artikel 14, § 3, werd ter bescherming der spoorwegen de bepaling opgenomen, dat de reiziger verantwoordelijk is voor

alle schade, welke is veroorzaakt door meeneming van handbagage of dieren, tenzij hij bewijst, dat de schade door schuld van de spoorwegen is veroorzaakt.

Artikel 17 betreffende de definitie van bagage werd aangepast aan de meer moderne eisen.

Ook de voorschriften van artikel 21 over inschrijving van bagage werden gemoderniseerd.

De in de oude artikelen 22, 23 en 24 gegeven voorschriften over tarieven werden samengevat in het nieuwe artikel 24.

De regeling van de §§ 1 en 2 van het oude artikel 22 betreffende de dienstregeling werd opgenomen in artikel 15.

De voorschriften omtrent restituties en aanvullende betalingen werden in artikel 26 beter gesystematiseerd, terwijl de gevallen, waarin tot gehele of gedeeltelijke restitutie kan worden overgegaan, nauwkeurig werden aangegeven.

Met betrekking tot de aansprakelijkheid der spoorwegen ten aanzien van aan de reizigers toegebracht lichamelijk letsel werd algemeen ter conferentie de wens uitgesproken hiervoor een internationale regeling te treffen, aangezien de thans bestaande regeling, waarbij wordt verwezen naar de nationale wetgeving, onbevredigend werd geacht. De tijd heeft evenwel ontbroken dit vraagstuk bij deze herziening te behandelen; hiervoor zal nog een bijzondere herzieningsconferentie worden bijeengeroepen.

Een gelijke systematiek volgend als in de nieuwe CIM, werden in artikel 30 de hoofdbeginselen der aansprakelijkheid ten aanzien van bagage neergelegd, terwijl in artikel 31 de bewijsrechtelijke regels werden samengevat.

Tenslotte zij medegedeeld, dat ter Europese Conferentie van Ministers van Verkeer, gehouden te Brussel van 13 tot 17 October 1953, een resolutie werd aangenomen, waarin op spoedige ratificatie van de onderhavige verdragen werd aangedrongen. Eerder had de Internationale Kamer van Koophandel een resolutie van gelijke strekking aangenomen.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat a.i.,*

H. WITTE

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

J. W. BEYEN.