

Aanvullend Verdrag en twee Protocollen, op 26 februari 1966 te Bern tot stand gekomen, bij het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV)

BRIEF VAN DE MINISTER VAN
BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 13 februari 1967.

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 16 maart 1967.

's-Gravenhage, 10 februari 1967.

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 Hoogedelgestrengte hierbij over te leggen:

1. het op 26 februari 1966 te Bern tot stand gekomen Aanvullend Verdrag (*Trb.* 1966, 174) ¹⁾ bij het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) van 25 februari 1961, nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers;
2. het terzelfder tijd te Bern tot stand gekomen Protocol A tot uitbreiding van het aantal leden van de Commissie van Beheer van het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg (*Trb.* 1966, 175) ¹⁾, en
3. het eveneens op die datum te Bern tot stand gekomen Protocol B met betrekking tot het Aanvullend Verdrag bij het Internationaal Spoorwegverdrag CIV, nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers (*Trb.* 1966, 176) ¹⁾.

Een toelichtende nota bij deze akten gelieve u hiernevens aan te treffen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zullen het aanvullend verdrag en beide protocollen alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. LUNS.

Toelichtende nota

De nauwe samenwerking, welke op spoorweggebied thans tussen de landen van Europa en enige landen van het Midden-Oosten bestaat, vond wat betreft het personenvervoer voor het eerst uitdrukking in het op 23 oktober 1924 te Bern gesloten Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV). Ofschoon dit verdrag reeds enige malen werd herzien, laatstelijk op 25 februari 1961 (vergelijk *Trb.* 1965, 31 en 32), was een internationale regeling van de aansprakelijkheid van de spoorweg voor dood en letsel van reizigers (en voor schade met betrekking tot handbagage en dieren) tot nu toe nog niet tot stand gekomen. Wel bestond een aansprakelijkheidsregeling voor afzonderlijk vervoerde bagage (vergelijk artikel 30 van het verdrag).

Sedert 1951 zijn op initiatief van de Internationale Kamer van Koophandel door het Centraal Bureau voor het Internationaal Spoorwegvervoer te Bern pogingen aangewend, om tot een unificatie van het aansprakelijkheidsregime te komen. De onderhandelingen — welke werden bemoeilijkt door de uiteenlopende nationale wetgevingen — hebben ten slotte geleid tot het tot stand komen van een aanvullend verdrag bij de CIV betreffende de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers. Dit verdrag (*Trb.*

¹⁾ Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

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

1966, 174) werd op 26 februari 1966 voor het Koninkrijk ondertekend en ligt thans ter goedkeuring voor.

De vorm van een aanvullend verdrag is gekozen, aangezien het niet zeker werd geacht, dat alle staten, die bij de CIV zijn aangesloten, zich ook bij dit aanvullend verdrag zouden willen aansluiten. Wel wordt overwogen, zoals blijkt uit artikel 27, het aanvullend verdrag — indien alle bij de CIV aangesloten landen daarbij partij zouden worden — te zijner tijd in de CIV te incorporeren. In artikel 27 is tevens voorzien in de mogelijkheid, dat de bepalingen van het aanvullend verdrag reeds in afwachting van een incorporatie in de CIV worden gewijzigd bij de periodieke herzieningen van de CIV. Een dergelijke wijzigingsmogelijkheid is van betekenis, omdat op een aantal punten een unificatie op het door het aanvullend verdrag bestreken gebied thans nog niet is bereikt.

Het toepassingsgebied van het onderhavige verdrag wordt ingevolge artikel 1 beperkt tot de aansprakelijkheid voor ongevallen, overkomen aan reizigers, die worden vervoerd overeenkomstig de CIV. Het betreft hier derhalve uitsluitend reizigers die, op internationale vervoerdocumenten, worden vervoerd op trajecten, welke op het gebied van ten minste twee bij de CIV aangesloten staten liggen en welke op een lijst als bedoeld in artikel 1 e.v. van de CIV zijn ingeschreven. Voorts is een bijzondere categorie van reizigers, te weten de begeleiders van goederen, welke overeenkomstig het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) (laatstelijk *Trb.* 1965, 27) worden vervoerd, afzonderlijk onder de werking van het aanvullend verdrag gebracht. Deze begeleiders zijn namelijk niet in het bezit van een vervoerdocument als bedoeld in artikel 5 van de CIV.

De toepassing van het aanvullend verdrag wordt ingevolge artikel 2 voorts beperkt tot een aansprakelijkheid voor ongevallen, welke de reiziger in verband met het spoorwegbedrijf overkomen gedurende zijn verblijf in de rijtuigen, alsmede bij het in- en uitstappen. Dit is ingevolge artikel 22 van het aanvullend verdrag eveneens het geval, wanneer de trein zich op een ferryboot bevindt.

De spoorweg is ingevolge artikel 2 van het aanvullend verdrag aansprakelijk voor schade, die het gevolg is van de dood of van lichamelijk of geestelijk letsel van de reiziger, alsmede voor schade, die het gevolg is van verlies of beschadiging van de goederen, welke de reiziger bij zich heeft, indien deze schade het gevolg is van een ongeval. De spoorweg is evenwel ontheven van deze aansprakelijkheid, indien hij bewijst, dat het ongeval te wijten is aan omstandigheden buiten het spoorwegbedrijf, welke hij niet heeft kunnen voorzien en welke gevolgen hij niet heeft kunnen vermijden. Voorts worden mede als uitsluitingsgronden vermeld het gedrag van de reiziger zelf en dat van een derde.

Onder de aansprakelijke spoorweg wordt verstaan de spoorweg op welks lijnen het ongeval heeft plaatsgehad.

De aard van de schade, welke voor vergoeding in aanmerking komt, wordt omschreven in de artikelen 3 en 4 van het aanvullend verdrag. Het betreft hier alleen vermogensschade. Of en in hoeverre ook zogenaamde ideële schade voor vergoeding in aanmerking komt, wordt blijkens artikel 5 aan het nationale recht overgelaten.

Het is niet mogelijk gebleken om — zoals in andere internationale overeenkomsten, welke de aansprakelijkheid voor reizigers regelen, zoals het Verdrag van Warschau inzake het luchtvervoer en het Verdrag van Brussel inzake het vervoer van reizigers over zee (resp. laatstelijk *Trb.* 1963, 65 en *Trb.* 1965, 228) — tot een beperking van de schadevergoeding tot een maximumbedrag te geraken. Verschillende landen, waar reeds lang een ongelimiteerde aansprakelijkheid op dit punt bestaat, wensen niet, dat het onderhavige verdrag in dit opzicht een achteruitgang zou betekenen. Andere landen, welker wetgevingen wel in een dergelijk maximumbedrag voorzien, wensten dit element te handhaven, al toonden zij zich bereid voor de toepassing van het verdrag tot verhoging van dit bedrag over te gaan. De in artikel 6 van het aanvullend verdrag ter zake voorziene regeling is derhalve een compromis, dat uitgaat van het bestaan in de nationale wetgevingen van een onbeperkte aan-

sprakelijkheid. In landen, die een beperkte aansprakelijkheid kennen, mag deze worden gehandhaafd, doch het maximaal te vergoeden bedrag dient ten minste 200 000 goudfranken (pl.m. f 250 000) te bedragen. Nederland heeft voorgesteld deze bepaling weg te laten, omdat dit bedrag te hoog werd geacht, doch dit voorstel ondervond onvoldoende steun.

Hierbij kan worden aangetekend, dat de aansprakelijkheid van de spoorweg in Nederland ingevolge de bovenvermelde Spoorwegwet van 1875, *Stb.* 67 (laatstelijk gewijzigd bij de wet van 3 januari 1962, *Stb.* 6) een onbeperkte is. Het is niet de bedoeling daarin wijziging te brengen.

Ten behoeve van die landen, die menen dat het aanvullend verdrag een achteruitgang zou betekenen ten opzichte van de positie van hun onderdanen of ingezetenen, is in artikel 1, § 2, de mogelijkheid voorzien de toepassing van het verdrag op deze personen uit te sluiten. Nu ter zake van de limitering der schadevergoeding geen uniforme regeling is bereikt, is te verwachten, dat van deze uitsluitingsmogelijkheid weinig of geen gebruik zal worden gemaakt.

Een beperking is wel bereikt ten aanzien van de schade aan goederen en wel tot een bedrag van 2000 goudfranken per reiziger (pl.m. f 2500) (artikel 7).

Bij opzet en grove schuld van de spoorweg is de aansprakelijkheid ingevolge artikel 8 steeds onbeperkt.

Evenals de CIV maakt het aanvullend verdrag ten aanzien van het indienen van een vordering tot schadevergoeding een onderscheid tussen de vordering buiten rechte, welke ingevolge artikel 13 bij meerdere spoorwegen aanhangig kan worden gemaakt, en de vordering in rechte, welke op grond van de artikelen 14 en 15 alleen tegen de aansprakelijke spoorweg kan worden ingesteld bij de bevoegde rechter van het land waarin het ongeval heeft plaats gehad.

Ten einde gemakkelijker te kunnen vaststellen, waar en wanneer het ongeval is geschied, wordt in artikel 16 bepaald, dat de rechthebbende op straffe van verval van zijn actie binnen drie maanden nadat hij van de schade heeft kennis genomen het ongeval dient te hebben aangegeven. De actie vervalt onder meer niet, indien de spoorweg reeds langs andere weg van het ongeval heeft kennis genomen.

In artikel 17 worden termijnen vastgesteld voor de verjaring der vorderingen, te weten van drie jaar voor het slachtoffer zelf, te rekenen van de dag na die van het ongeval, en van drie jaar voor de rechthebbenden, te rekenen van de dag na die van de dood van het slachtoffer; laatstgenoemde termijn kan evenwel niet langer zijn dan vijf jaar, te rekenen van de dag na die van het ongeval.

Bij het verdrag behoort een *Protocol A* (*Trb.* 1966, 175), betreffende het aantal leden van de Commissie van Beheer van het Centraal Bureau voor het internationaal vervoer per spoorweg, hetwelk evenals het verdrag op 26 februari 1966 voor het Koninkrijk werd ondertekend, en een *Protocol B* (*Trb.* 1966, 176), dat op 11 mei 1966 voor het Koninkrijk werd ondertekend. In dit laatste protocol is bepaald, dat de staten, die de Spoorwegverdragen van 1952 en 1961 niet hebben ondertekend, of de gebiedsdelen van zodanige staten op welke lijnen de Spoorwegverdragen van 1961 worden toegepast, krachtens het gestelde onder 1° van het Aanvullend Protocol van 1961 (laatstelijk *Trb.* 1965, 32) aan het aanvullend verdrag kunnen deelnemen. Protocol B maakt het derhalve mogelijk, dat de Deutsche Bundesbahn en de Deutsche Reichsbahn in het aanvullend verdrag kunnen participeren gelijk zij zulks krachtens het Aanvullend Protocol van 1961 ook doen in de CIM- en CIV-verdragen. De beide protocollen worden hierbij mede ter goedkeuring aan de Staten-Generaal aangeboden.

Daar het CIV-verdrag alleen het Koninkrijk der Nederlanden geldt, zullen het onderhavige verdrag en de protocollen ook alleen voor Nederland gelden.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.