

*Goedkeuring van de Berner Spoorwegverdragen,
het Aanvullend Protocol en het Financieel Protocol
van 7 februari 1970*

BRIEF VAN DE MINISTER VAN
BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

's-Gravenhage, 25 februari 1971.

**Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
ontvangen: 26 februari 1971.**

**De wens, dat deze overeenkomsten aan de uitdrukkelijke
goedkeuring van de Staten-Generaal zullen worden onder-
worpen, kan door of namens de Kamer of door ten
minste dertig leden der Kamer te kennen worden ge-
geven uiterlijk op 28 maart 1971.**

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60, en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61 van de Grondwet, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U Hoogedelgestreng hierbij de tekst en de vertaling in het Nederlands over te leggen van:

1. het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM), met bijlagen;
2. het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV), met bijlagen;
3. het Aanvullend Protocol bij beide Verdragen;
4. het Financieel Protocol – Bern, 7 februari 1970 (resp. *Trb.* 1970, 172, 173, 174 en 170).

Een toelichtende nota bij deze overeenkomsten gelieve u hiervan te treffen.

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

De Minister van Buitenlandse Zaken,
J. LUNS.

Toelichtende nota

Op grond van de artikelen 69 en 68, respectievelijk van het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) (laatstelijk *Trb.* 1970, 170) en van het Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) (laatstelijk *Trb.* 1970, 171), beide op 25 februari 1961 te Bern tot stand gekomen, heeft de Zwitserse regering de Verdragsluitende Staten uitgenodigd deel te nemen aan de conferentie voor de 7e periodieke herziening van deze Verdragen, welke ingevolge genoemde artikelen vijf jaar na de datum van inwerkingtreding (in casu 1 januari 1965) van die Verdragen diende plaats te vinden.

De diplomatieke conferentie, die daarop van 2 tot 7 februari 1970 te Bern werd gehouden, heeft voor beide Verdragen een nieuwe tekst opgesteld, waarin ten opzichte van de oude teksten een aantal wijzigingen is aangebracht, die overwegend van technische aard zijn.¹⁾

I. Voor beide Verdragen zijn de volgende wijzigingen van belang:

1. artikel 69, par. 3 van het CIM-Verdrag en artikel 64, par. 3 van het CIV-Verdrag maken het mogelijk dat een zeker

¹⁾ Noot: Voor nadere bijzonderheden omtrent de spoorwegverdragen moge worden verwezen naar de stukken m.b.t. de parlementaire goedkeuring van de 6e periodieke herziening, *Bijl. Hand.* II, 1963, 7228.

De Bijlagen I, IV en V bij het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) van 25 februari 1961 zullen nadat de Verdragen van 7 februari 1970 in werking zijn getreden van kracht blijven, indien zij voordien niet zijn gewijzigd. Voor deze Bijlagen moge worden verwezen naar laatstelijk *Trb.* 1967, 136, *Trb.* 1965, 30, resp. *Trb.* 1965, 30.

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

aantal artikelen en bijlagen aan een versnelde herziening wordt onderworpen. Deze artikelen en bijlagen kunnen worden gewijzigd zonder dat het aantal van 15 ratificaties moet worden afgewacht, dat voor de inwerkingtreding van nieuwe Verdragen na hun periodieke herziening zou zijn vereist. Het aantal artikelen dat volgens de versnelde procedure kan worden herzien, is uitgebreid van 17 tot 30 voor het CIM-Verdrag en van 16 tot 24 voor het CIV-Verdrag. Met deze uitbreiding is getracht de bezwaren van de huidige situatie enigszins op te heffen. Vele noodzakelijke wijzigingen, die aan de periodieke herziening zijn onderworpen, kunnen slechts na vijf à zes jaar in werking treden. Het is niet mogelijk gebleken alle Verdragsbepalingen onder een snellere herzieningsprocedure te brengen. Tijdens de Conferentie is zelfs de aanvankelijk voorgestelde uitbreiding nog beperkt.

De in de nieuwe tekst opgenomen uitbreiding is voor Nederland van belang, omdat de Nederlandse spoorwegen gebaat zijn bij een soepele aanpassing van de vervoervoorwaarden.

2. Met het oog op de eisen van de voortschrijdende mechanisering in de administratie van de spoorwegen is besloten de modellen van de verschillende internationale vervoerbewijzen niet meer in de Verdragen vast te stellen, maar dit over te laten aan de spoorwegen zelf. De inhoud van deze bewijzen, zoals de internationale vrachtbrief en het bagagebiljet, blijft echter vastgelegd in de verdragen (zie artikel 6 CIM, resp. artikel 19 CIV). Deze verandering brengt de spoorwegen op gelijke voet met andere takken van vervoer, waar de inhoud van de vrachtbrief wordt vastgesteld in de wetgeving en de vaststelling van het model aan de praktijk wordt overgelaten.

3. In bijlage III CIM en bijlage II CIV (artikel 9) is een verbetering van de stemmingsprocedure in herzieningscommissies en commissies van deskundigen tot stand gebracht. Volgens de huidige bepalingen wordt een voorstel als aangenomen beschouwd, wanneer de meerderheid van de delegaties dingen. Dit had als nadeel dat vaak van stemonthoudingen gebruik werd gemaakt om te verhinderen dat het quorum werd bereikt. Volgens de nieuwe tekst is een voorstel aangenomen, wanneer het aantal positieve stemmen:

a. tenminste gelijk is aan een derde van het aantal van de Verdragsluitende Staten, vertegenwoordigd in de commissie;

b. hoger is dan het aantal negatieve stemmen.

4. In vele artikelen zijn wijzigingen van technische en ondergeschikte betekenis aangebracht, die voortvloeien uit behoeften van de praktijk of een verbetering zijn van onduidelijke teksten.

II. Met betrekking tot het *CIM-Verdrag* dienen de volgende wijzigingen nog afzonderlijk vermeld te worden:

Artikel 9: De tarieven worden geacht gepubliceerd te zijn op het moment dat de spoorwegen alle gegevens ter beschikking van de verladers hebben gesteld.

Artikel 11: De leveringstermijnen voor het wagenladingvervoer zijn verkort.

Artikel 16: Ingevoegd is het afleveren op een raccordement als toegestane wijze van afleveren.

Artikel 27: Bij belading door de verlader in een wagen, die zichtbaar gebreken vertoont, is de aansprakelijkheid van de spoorwegen uitgesloten.

Artikel 31: De maximum aansprakelijkheid bij geheel of gedeeltelijk verlies van het goed is teruggebracht van 100 op 50 goudfranken per ontbrekend kilogram.

Artikel 34: De overschrijding van de leveringstermijn wordt pas geacht in te gaan 48 uur na de beëindiging van de termijn. De boete bedraagt hoogstens 50 goudfranken per zending.

Artikel 47: De bijzondere verjaringstermijn is verminderd van 3 tot 2 jaar.

III. Voor het *CIV-Verdrag* valt nog afzonderlijk te vermelden, dat een aantal artikelen is geschrapt, omdat de daarin behandelde materie volledig is opgenomen in het gepubliceerde tarief van de spoorwegen voor het internationale vervoer van reizigers en niet van voldoende betekenis is om in de Verdragen te worden gehandhaafd.

IV. In het *Aanvullend Protocol* is op aandringen van de Oosteuropese landen de thans geldende regeling voor de beide delen van Duitsland, die door middel van hun spoorwegen zonder stemrecht aan de verdragen deelnemen, niet overgenomen. Men heeft deze kwestie voorlopig nog open willen laten.

In de Slotakte van de Conferentie is opgenomen dat de Zwitserse Regering zich ervoor zal inspannen dat te gelegener tijd hierover een beslissing zal worden genomen.

Ierland, dat tot de Verdragen is toegetreden, heeft dezelfde reserves aangetekend als het Verenigd Koninkrijk ten aanzien van de bepalingen van de Verdragen, welke niet in overeenstemming zijn met zijn rechtssysteem.

Op Frans verzoek is een algemene reserve opgenomen dat de bepalingen van de Verdragen CIM en CIV niet gaan boven de regelingen die bepaalde Staten in het onderling vervoer overeenkomen ter uitvoering van bepaalde Verdragen, zoals het EGKS- en het EEG-Verdrag.

V. In het *Financieel Protocol* is een verhoging van de door de Verdragsluitende Staten aan het Office Central verschuldigde contributies opgenomen. Deze verhoging was nodig met het oog op de stijgende personeelskosten van het Office Central en de inkringing van de spoorwegnetten. De controle op het beheer van het Office Central heeft geleerd dat de gelden op juiste wijze worden beheerd en de omvang en beloning van het personeel in de juiste verhouding staat tot het verrichte werk.

De overeenkomsten zullen, wat het Koninkrijk betreft, alleen voor Nederland gelden.

*De Staatssecretaris van Verkeer
en Waterstaat,*

M. J. KEYZER.

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,

H. J. DE KOSTER.