

Zitting 1981–1982

**17 151**

## **Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), met Protocol en bijlagen; Bern, 9 mei 1980**

**Nr. 1**

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 3 november 1981. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 3 december 1981.

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste Kamer en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 13 oktober 1981

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 hierbij de Franse tekst en de vertaling in het Nederlands over te leggen van het op 9 mei 1980 te Bern tot stand gekomen Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), met Protocol en bijlagen (Trb.1980, 160 en 1981, 211).<sup>1</sup>

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

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
M. van der Stoep

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd op de bibliotheek.

## TOELICHTENDE NOTA

### Algemeen

Het internationaal vervoer per spoor heeft reeds bij de opkomst van dit vervoer aanleiding gegeven tot nauwe samenwerking tussen een groot aantal staten. Ten einde de spoorwegen als één vervoerder te kunnen laten optreden waren regelingen over het vervoercontract, de aansprakelijkheid en de onderlinge verrekeningen tussen de spoorwegen noodzakelijk. Een eerste Verdrag inzake het goederenvervoer per spoor werd in 1890 gesloten, een Verdrag over het reizigersvervoer volgde in 1924. Beide verdragen werden regelmatig aangevuld en gewijzigd, waarbij gedurende de laatste decennia op grond van een in de verdragen opgenomen bepaling iedere vijf jaar na inwerkingtreding een volledige herziening plaatsvond. Door de lange ratificatieprocedures in verschillende staten en het feit dat de inwerkingtreding van herziene verdragen de geldende verdragen doet vervallen, liet de inwerkingtreding nogal eens lang op zich wachten en konden de verdragen niet altijd tijdig aan de praktijk worden aangepast. In de verdragen van 1961 werd daarom voor een klein aantal bepalingen een snellere herzieningsprocedure ingevoerd, die tussentijdse herziening mogelijk maakt. In de huidige verdragen die dateren van 7 februari 1970 en op 1 januari 1975 in werking zijn getreden, is dit aantal nog vergroot. Bovendien werd het in 1966 mogelijk een aanvullende regeling te treffen over het moeilijke gebied van de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en verwonding van reizigers. Deze regeling is in 1973 in werking getreden en is inmiddels door alle betrokken staten aanvaard. Het aantal Staten dat momenteel bij de verdragen is aangesloten is 33.

Op grond van artikel 69, § 1 van het Internationale Verdrag betreffende het vervoer van goederen per spoorweg (CIM) (laatstelijk Trb. 1979, 173), artikel 64, § 1 van het Internationale Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV) (laatstelijk Trb. 1978, 185) en artikel 27 van het Aanvullende Verdrag bij de CIV, *nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en verwonding van reizigers (CAV)* (laatstelijk Trb. 1979, 45) is van 30 april tot en met 9 mei 1980 te Bern de achtste periodieke Herzieningsconferentie bijeengeroepen. Deze Herzieningsconferentie had als belangrijke taak de noodzakelijke wijzigingen op basis van de voorstellen van de bij de verdragen aangesloten staten uit te voeren. Daarnaast had deze 8ste Herzieningsconferentie de taken op zich genomen om

- tot een vereenvoudiging van de verdragen te komen door herziening van de structuur en de systematiek ervan;
- te bezien of de teksten van het Verdrag CIV en het Aanvullend Verdrag CAV hierbij konden worden geïntegreerd, ten einde een zo volledig mogelijke en uniforme regeling voor het reizigersvervoer per spoor tot stand te brengen.

De voorbereiding van de 8ste Herzieningsconferentie heeft dan ook enige jaren in beslag genomen. Op het nationaal niveau werd hieraan meegewerkt door vertegenwoordigers van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, van Buitenlandse Zaken, van Justitie en van Financiën, alsmede van de NV Nederlandse Spoorwegen, van verladers en expediteursorganisaties en van de consumentenorganisaties.

Het voorbereidend werk heeft als uitvloeisel van de gestelde taken geresulteerd in een nieuw *Verdrag betreffende het Internationale Spoorwegvervoer (COTIF)* dat een aantal belangrijke vernieuwingen bevat, te weten:

1. De wijziging van de structuur van de verdragen in een basisverdrag van duurzaam karakter en twee aanhangsels, een aanhangsel A inhoudende de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) en een aanhangsel B inhoudende de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van het internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM), waarin het eigenlijke transportrecht

is opgenomen. Van deze aanhangsels kunnen de meeste bepalingen via de versnelde herzieningsprocedure worden aangepast. Het bleek helaas niet mogelijk de aanhangsels in hun geheel aan de versnelde herzieningsprocedure te onderwerpen; de bepalingen inzake algemene beginselen, de aansprakelijkheid en de rechtspleging zijn hiervan in het algemeen uitgesloten.

2. De oprichting van de Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer (OTIF), waarin het huidige Centrale Bureau, de Commissies en de huidige Diplomatieke Conferentie als organen van organisaties worden opgenomen. In samenhang hiermee was de regeling van privileges en immuniteiten van de organisatie en haar personeel buiten de zetelstaat Zwitserland wenselijk, waartoe een protocol inzake de privileges en immuniteiten van de OTIF is toegevoegd, dat is gebaseerd op de laatste ontwikkelingen op het gebied van de privileges en immuniteiten.

3. De integratie van de transportrechtelijke bepalingen inzake het internationaal vervoer van reizigers en bagage (CIV) enerzijds en inzake de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood en de verwonding van reizigers (CAV) anderzijds, in de nieuwe Uniforme Regelen CIV.

4. De wijziging van de systematiek van de transportrechtelijke bepalingen, waarbij de algemene bepalingen in een eerste hoofdstuk zijn opgenomen en beter rekening wordt gehouden met de chronologische volgorde bij de totstandkoming en de uitvoering van het vervoercontract. In een bijlage bij deze nota is een vergelijkend lijst van de artikelen opgenomen.

5. Een algehele stroomlijning en vereenvoudiging van de teksten ten einde tot een uniforme eigentijdse redactie van de verdragen te komen, die bovendien meer op de huidige praktijk van het spoorwegvervoer is afgestemd.

Hieronder volgen de meer gedetailleerde opmerkingen met betrekking tot de diverse teksten, waarbij kan worden aangetekend dat de meeste wijzigingen ten opzichte van de momenteel geldende bepalingen overwegend van technische aard zijn.

## **I. Het Basisverdrag**

Het Basisverdrag is geheel nieuw van opzet, maar bevat een groot aantal bepalingen uit de huidige verdragen en hun bijlagen. Alleen op de verschillen met de huidige bepalingen zal worden ingegaan.

De *Preamble* van het verdrag is kort en technisch gehouden. Vermeld wordt dat het om de herziening van de huidige CIM, CIV en CAV-verdragen gaat en welke de belangrijkste doelstellingen van deze herziening zijn.

De 28 artikelen zijn onderverdeeld in 6 titels:

Titel I. Algemene bepalingen

Titel II. Structuur en functionering

Titel III. Arbitrage

Titel IV. Bepalingen van verschillende aard

Titel V. Wijziging van het verdrag

Titel VI. Slotbepalingen.

*Artikel 1.* Met dit geheel nieuwe artikel wordt de officiële «Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer» (OTIF) in het leven geroepen, die in de toekomst de huidige instellingen – die informeel wel eens de «Unie van Bern» worden genoemd – zal vervangen. Dit brengt met zich mee dat naast de zetelovereenkomst, tussen de Organisatie en de Zwitserse Bondsstaat een regeling van de privileges en immuniteiten van de organisatie en haar personeel in andere lid-staten dan de zetelstaat noodzakelijk is.

Hoewel een aantal bij de verdragen aangesloten staten akkoord kon gaan met enkele globale bepalingen in het verdrag zelf, is op voorstel van België, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland de regeling van de privileges en immuniteiten in een afzonderlijk protocol opgenomen.

*Artikel 2.* Het doel van de organisatie, dat in dit artikel wordt gedefinieerd, komt in wezen overeen met de doelstelling die oorspronkelijk ten grondslag lag aan de schepping van de CIM en CIV-verdragen, namelijk een uniforme transportrechtelijke regeling van het internationale spoorwegvervoer, alsmede, binnen een bepaald raam, van het multimodaal vervoer, voor zover naast spoorlijnen ook lijnen over land, zee en binnenwateren zijn opgenomen. Bij de nieuwe formulering is rekening gehouden met mogelijke lijnen van luchtkussenvoertuigen.

*Artikel 3.* In dit artikel worden de Uniforme Regelen CIV en CIM geïntroduceerd als integrerend bestanddeel van het COTIF-verdrag en wordt het toepassingsgebied van het COTIF-verdrag aangegeven.

*Artikel 4.* Een definitie van het begrip «Verdrag» werd noodzakelijk geacht omdat er duidelijkheid over moet bestaan dat dit het COTIF-verdrag in zijn geheel omvat.

*Artikel 5.* Van de organen van de organisatie kan alleen de Algemene Vergadering als nieuw worden beschouwd. Deze komt in de plaats van de huidige Diplomatieke Conferenties. De taak van de Herzieningscommissie zal enigszins worden uitgebreid, daar slechts de Deskundigencommissie voor het vervoer van gevaarlijke goederen zal blijven bestaan. De huidige Deskundigencommissies voor het vervoer van particuliere wagens, het vervoer van de lid-staten die tijdens de stemming aanwezig zijn, ervan uitgaande pectievelijk de Bijlagen II, III en IV aanvullende bepalingen zijn opgenomen, zullen opgaan in de Herzieningscommissie.

*Artikel 6.* De in dit artikel opgenomen bepalingen inzake de Algemene Vergadering komen grosso modo overeen met die bij andere internationale organisaties. Besluiten worden in principe genomen door de meerderheid van de lid-staten die tijdens de stemming aanwezig zijn, ervan uitgaande dat in ieder geval het quorum aanwezig is. Besluiten echter betreffende wijzigingen in het Basisverdrag, in het Protocol inzake privileges en immuniteiten alsmede betreffende de vijfjaarlijkse begroting worden door een  $\frac{2}{3}$  meerderheid van de bij de stemming aanwezige lid-staten genomen.

*Artikel 7.* De bepalingen inzake het Comité van Beheer wijken slechts in zoverre af van de bestaande dat geen bepaalde kwalificaties meer van de leden worden geëist en dat de bepaling over onbezoldigde deelname aan het Comité is vervallen als zijnde vanzelfsprekend.

*Artikel 8.* Dit artikel regelt de taken en de werkwijze van de Herzieningscommissie en de Deskundigencommissie.

*Artikel 9.* De taken van het Centraal Bureau zijn gepreciseerd en beter geordend.

*Artikel 10.* Voortaan zal ook de schrapping uit het verdrag van een ingeschreven lijn aan een termijn worden gebonden.

*Artikel 11.* De procedure bij wanbetaling van een staat is enigszins versoepeld in die zin dat in ieder geval niet meer automatisch na een bepaalde periode wordt uitgegaan van stilzwijgende opzegging van het verdrag door de betrokken staat.

*Artikel 12.* Voor wat betreft geschillen tussen lid-staten onderling inzake interpretatie of toepassing van het verdrag, alsmede voor wat betreft geschillen tussen lid-staten en organisatie inzake interpretatie of toepassing van het Protocol met betrekking tot de privileges en immuniteiten, wordt de procedure en de aanwijzing van scheidsrechters geheel aan de partijen bij het geschil overgelaten.

Voor de facultatieve arbitrage tussen transportondernemingen onderling, transportondernemingen en gebruikers, en gebruikers onderling inzake de toepassing van de Uniforme Regelen CIV of CIM zijn richtlijnen in de artikelen 13 tot en met 16 neergelegd. Arbitrage kan dus ook worden ingeroepen bij een geschil inzake de bepalingen nopens de aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood of de verwonding van reizigers, een mogelijkheid waarover onder het regime van de «oude» verdragen nog wel onzekerheid bestond.

*Artikel 14.* De lijst van scheidslieden zal niet meer door de Zwitserse Bondsstaat maar door het Centraal Bureau worden bijgehouden. Verder wordt het mogelijk om, indien partijen van dezelfde nationaliteit zijn, een eerste, derde of vijfde arbiter van diezelfde nationaliteit te kiezen.

*Artikel 17.* Bij schuldvorderingen zal het Centraal Bureau niet meer verplicht zijn om een advies van een deskundige in te winnen. In de huidige tekst moet een gestort bedrag ter beschikking worden gehouden «tot een beslissing ter zake is genomen». In de nieuwe tekst komt duidelijker tot uiting dat het hierbij gaat om een *definitieve* beslissing, d.w.z. inclusief beroepsprocedure. Ten slotte is de termijn voor een hernieuwde ingebrekestelling verlengd tot 2 maanden.

*Artikel 18.* Gerechtelijk vastgestelde schikkingen zullen rechtskracht van vonnis hebben. Momenteel bestaat deze bepaling alleen in het CAV. Verder zullen vorderingen in rechte gebaseerd moeten zijn op het verdrag in plaats van op het vervoercontract.

*Artikelen 19, 20 en 21.* bevatten het nieuwe herzieningsregime. De belangrijkste beginselen hiervan zijn:

a. Geen algemene periodieke herzieningen meer; het initiatief voor de wijziging van een aantal bepalingen van het verdrag ligt bij de lid-staten. Voor behandeling in de Algemene Vergadering van een voorstel moet  $\frac{1}{3}$  der lid-staten akkoord gaan.

b. De «klassieke» herzieningsprocedure, waarbij de Algemene Vergadering de besluiten neemt, die aan een bekrachtigings(aanvaardings-, goedkeurings-)procedure in de lid-staten moeten worden onderworpen. Deze herzieningsprocedure is van toepassing op

- het Basisverdrag;
- het Protocol betreffende de privileges en immuniteiten;
- een aantal bepalingen van de Uniforme Regelen CIV en CIM betreffende algemene beginselen, de aansprakelijkheid en de rechtspleging;
- de bepalingen van de Uniforme Regelen CIV en CIM, waarvan de wijziging tot de competentie van de Herzieningscommissie behoort, maar die naar de mening van de Algemene Vergadering een zeer nauwe samenhang vertonen met een wijzigingsvoorstel dat aan de Algemene Vergadering is voorgelegd.

c. De overige bepalingen van de Uniforme Regelen CIV en CIM en de Bijlagen zijn onderworpen aan de versnelde herziening door de Herzieningscommissie of de Commissie van Deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen. Deze procedure is voor een aantal bepalingen ook reeds voorzien in respectievelijk artikel 64 § 3 van het huidige CIV-verdrag en artikel 69 § 3 van het huidige CIM-verdrag. Op grond van de onder b derde streepje genoemde criteria is dit aantal bepalingen op enkele punten beperkt en op andere punten sterk uitgebreid.



d. De besluiten van de Algemene Vergadering treden automatisch in werking na het verstrijken van een door de Algemene Vergadering zelf vast te stellen termijn, wanneer deze door meer dan  $\frac{2}{3}$  van de lid-staten zijn bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd. Voor die staten die bij de inwerkingtreding van de besluiten deze nog niet hebben bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd wordt de toepassing van de Uniforme Regelen CIV en de Uniforme Regelen CIM geschorst, tenzij deze staten het Centraal Bureau mededelen dat zij de door de Algemene Vergadering besloten wijzigingen de facto zullen toepassen.

e. De besluiten van de Herzieningscommissie of van de Commissie van Deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen treden 12 maanden na de mededeling hiervan aan de lid-staten in werking, tenzij  $\frac{1}{3}$  der staten hiertegen bezwaren hebben ingebracht. Daarnaast wordt een nieuwe clausule ingevoerd, die er in voorziet dat indien een staat het verdrag opzegt wegens een besluit van de Herzieningscommissie, dit besluit pas tegelijk met de opzegging in werking treedt.

De regeling met betrekking tot de wijzigingen, die door de Herzieningscommissie tot stand gebracht worden, brengt met zich mee dat, voor de verbindendheid van de wijzigingen voor de lid-staten, hun medewerking – in de vorm van nalaten van bezwaar maken – vereist is. Omdat het in casu gaat om bepalingen die dienen ter uitvoering van het verdrag, zullen wijzigingen hier te lande echter ingevolge artikel 62, eerste lid, onder b van de Grondwet geen parlementaire goedkeuring behoeven met het oog op het nalaten van bezwaar maken.

*Artikel 23.* Voor die staten die, wel uitgenodigd voor de 8ste Herzieningsconferentie, niet vóór het einde van de ondertekeningstermijn het nieuwe verdrag hebben ondertekend, is in een aparte toetredingsmogelijkheid nog vóór de inwerkingtreding van het verdrag voorzien. Ná inwerkingtreding dient er door elke staat die wil toetreden eerst een verzoek daartoe te worden ingediend bij de depositaris, vergezeld van een verklaring over de situatie van zijn spoorwegmaatschappijen in het internationaal vervoer. (In het verleden stelde het Centraal Bureau een dergelijke verklaring op).

*Artikel 24.* Aanleiding voor deze ietwat ongebruikelijke inwerkingtreddingsbepaling vormt het feit dat het voor de inwerkingtreding van dit verdrag niet alleen van belang is hoe véél staten hebben bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd of zijn toegetreden, maar ook wélke staten dat hebben gedaan. Zolang een centraal doorgangsrouteland als Zwitserland bij voorbeeld geen partij is, heeft inwerkingtreding weinig zin. Om die reden dient er nadat het vereiste aantal staten partij zijn geworden eerst overleg te worden gepleegd over het dan al of niet in werking stellen van het verdrag.

*Artikel 25.* De bepaling over de opzegging van het verdrag is vereenvoudigd door verkorting van de opzeggingstermijn.

*Artikel 26.* Dit artikel geeft een weergave van de taken van de depositaris.

*Artikel 27.* Besloten is een bepaling op te nemen dat geen andere voorbehouden zijn toegelaten dan diegene die in het verdrag zijn voorzien. Een mogelijkheid tot het maken van een voorbehoud is voorzien in artikel 12 § 3 ten aanzien van artikel 12 § 1 en 2 (arbitrage) en in artikel 3 van de Uniforme Regelen CIV (de toepassing op eigen onderdanen van het aansprakelijkheidsregime in geval van dood en verwonding van reizigers). Overwogen is om dit laatste voorbehoud in het Basisverdrag op te nemen, maar opname in de Uniforme Regelen CIV kreeg de voorkeur. De afwijkingen die momenteel ten aanzien van het CIM- en CIV-verdrag zijn voorzien in het Aanvullend Protocol (Trb. 1974, 95) zijn deels opgeheven, deels opgenomen in de Uniforme Regelen CIV en CIM. Nederland is niet voornemens van de mogelijkheid tot het maken van een voorbehoud gebruik te maken.

*Artikel 28.* Naast enige wijzigingen van beperkte betekenis is als taal, waarin een officiële vertaling verschijnt, het Nederlands toegevoegd daar dit de officiële taal van twee lid-staten is.

## **II. Protocol inzake de privileges en immuniteiten van de Intergouvernementale Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer**

In artikel 1 van het Basisverdrag is vastgelegd dat de privileges en immuniteiten in een bij het verdrag behorend protocol zijn opgenomen. Hoewel het Centraal Bureau en een aantal staten de voorkeur gaven aan enkele globale artikelen in het Basisverdrag op het onderhavige gebied met een wijziging naar de z.g. «pratique en vigueur», was dit voor met name Nederland onaanvaardbaar, daar de praktijk niet eenvormig is op het gebied van privileges en immuniteiten. Met België, het Verenigd Koninkrijk en Zwitserland werd een kort protocol uitgewerkt dat o.a. is gebaseerd op een recente regeling op het gebied van de privileges en immuniteiten, nl. de bijlage I, inzake de voorrechten en immuniteiten bij het op 30 mei 1975 te Parijs tot stand gekomen Verdrag tot oprichting van een Europees Ruimte-Agentenschap (Trb. 1975, 23). Het onderhavige protocol is met enkele wijzigingen en aanvullingen van gering belang aanvaard.

## **III. Gemeenschappelijke vraagstukken van de Uniforme Regelen CIV en CIM (RU/CIV en RU/CIM)**

### *Artikel 6 CIV, Artikel 7 CIM Rekeneenheid*

In de huidige CIV- en CIM-verdragen worden de aansprakelijkheidslimieten uitgedrukt in de Germinal-frank van 10/31 gram goud van een gehalte van 900/1000 fijn. De goudfrank is voor zijn functie van uniforme, internationaal erkende waardemeter ongeschikt geworden omdat er door principiële wijzigingen in het internationale monetaire stelsel geen vaste relatie meer bestaat tussen de nationale valuta en het goud. Deze ontwikkeling werd reeds toegelicht bij het ontwerp voor de wet omrekening in goud uitgedrukte rekeneenheden (kamerstuk 15 459). Daarbij is melding gemaakt van de totstandkoming van een aantal protocollen tot wijziging van verdragen op het gebied van het vervoer, waardoor de in goud uitgedrukte rekeneenheden werden vervangen door het bijzondere trekkingsrecht van het Internationale Monetaire Fonds (IMF). Deze mandeenheid is samengesteld uit een aantal valuta's van bij het IMF aangesloten landen, waarbij de keuze van de valuta's en de vaststelling van ieders gewicht in de mand is bepaald door het aandeel van het desbetreffende land in de totale wereldexport van goederen en diensten.

Met betrekking tot de Spoorwegverdragen kon in november 1977 door afgevaardigden van de verdragsstaten een voorlopige voorziening worden getroffen in de vorm van een aanbeveling om, in afwachting van de gewone herziening van die verdragen, op basis van artikel 60 § 5 van de CIM en artikel 56 van de CIV een «Bijkomende Bepaling» te aanvaarden over de wijze van omrekening van de goudfrank. Deze Bijkomende Bepaling handhaaft de Germinal-frank als rekeneenheid, maar laat de omrekening ervan in de nationale valuta geschieden via het bijzondere trekkingsrecht van het IMF in de verhouding 1 bijzonder trekkingsrecht = 3 Germinal-franken. Deze verhouding, die overeenkomt met die van de protocollen bij andere vervoersverdragen, komt voort uit de waardeverhouding tussen de op 28 juni 1974 (ontstaansmoment van de standaardmand) geldende goudwaarde van het bijzondere trekkingsrecht (0,888671 gram fijn goud) en de goudwaarde van de Germinal-frank. Voor verdragsstaten, die geen lid zijn van het IMF en die het bijzondere trekkingsrecht niet kunnen hanteren, schrijft de Bijkomende Bepaling omrekening voor door middel van de UIC-frank (een mandrekeneenheid, waarbij de wegingsfactoren voor de valuta's zijn gebaseerd op de spoorwegomzetten in de desbetreffende landen), waarbij één UIC-frank wordt gelijkgesteld met één goudfrank. De Bijkomende Bepaling is voor Nederland op 1 november 1978 in werking getreden (Trb. 1978, 184, 185 en 186).

In het nieuwe verdrag is nu het bijzondere trekkingsrecht van het IMF als rekeneenheid ingevoerd. De nieuwe in bijzondere trekkingsrechten uitgedrukte aansprakelijkheidslimieten zijn over het algemeen op ongeveer één derde van de oude goudfrankbedragen gesteld, waarmee beoogd werd de limieten op hun oude niveau te handhaven. Hierbij zij opgemerkt dat, door de huidige positie van de Nederlandse gulden ten opzichte van andere in de mand vertegenwoordigde valuta's, de omrekening via het bijzonder trekkingsrecht in de genoemde verhouding op dit moment leidt tot lagere aansprakelijkheidslimieten in guldens dan de eerdere omrekening van deze goudfrank op basis van de oude spilkoers, respectievelijk pariwaarde van de gulden (zie kamerstuk 15 459, nr. 5, blz. 2 en 3).

Verdragsstaten die geen lid zijn van het IMF bepalen de wijze waarop de waarde van hun nationale valuta in bijzondere trekkingsrechten wordt berekend. Voor verdragsstaten die geen lid zijn van het IMF en waarvan de wet de toepassing van het bijzondere trekkingsrecht niet toelaat, wordt de rekeneenheid gesteld op drie Germinal-franken. Aan deze oplossing is de voorkeur gegeven boven het invoeren van de UIC-frank omdat het gebruik van deze laatste rekeneenheid, waarvan de waarde zich onafhankelijk van het bijzondere trekkingsrecht ontwikkelt, leidt tot resultaten, die verschillen van die in de landen, die het bijzondere trekkingsrecht wel toepassen.

Om bij de toepassing van de goudfrank de waardebepaling zoveel mogelijk overeenkomstig de strekking van het verdrag te laten plaatsvinden, is aan niet-IMF-leden de verplichting opgelegd om de wijze van berekening van de waarde in bijzondere trekkingsrechten van de nationale valuta, of de omrekening van de in goudfranken uitgedrukte bedragen in de nationale valuta, zodanig vast te stellen dat daarmee zoveel mogelijk de werkelijke waarde voor de in het verdrag genoemde bedragen, als uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, wordt benaderd. Ten slotte is bepaald dat niet-IMF-leden de wijze van berekening of het resultaat van de omrekening opgeven bij het Centraal Bureau van de OTIF.

#### *Artikel 7 RU/CIV, Artikel 9 RU/CIM Bijkomende Bepalingen*

Ten opzichte van de huidige bepalingen zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

- a. Uitdrukkelijke vermelding dat Bijkomende Bepalingen door de staten of door de spoorwegen kunnen worden vastgesteld.
- b. Een Bijkomende Bepaling van een staat of spoorweg wordt voortaan als nationaal recht beschouwd.
- c. Een publikatieplicht wordt voortaan in het verdrag opgenomen.
- d. Aan het Centraal Bureau moet voortaan zowel de inwerkingtreding als de inhoud van een Bijkomende Bepaling worden medegedeeld.

#### *Artikel 8 RU/CIV, Artikel 10 RU/CIM Nationaal Recht*

Gepoogd is tot één definitie van het begrip «nationaal recht» te komen voor de RU/CIV en voor de RU/CIM in samenhang met de integratie van de CIV en de CAV. Dit is niet geheel mogelijk gebleken in verband met de verschillen bij aansprakelijkheid in geval van CIV- en CIM-verdragen enerzijds en het CAV anderzijds; een aanvullende bepaling voor de gevallen van dood en verwonding van reizigers is aan de RU/CIV toegevoegd. Bij de oplossingen is uitgegaan van de volgende beschouwingen:

- a. Indien vooraf vaststaat welk nationaal recht subsidiair moet worden toegepast, worden uitdrukkelijke verwijzingen gebruikt (bij voorbeeld de voorschriften die van kracht zijn op het station van vertrek). Indien het niet vooraf vaststaat maar het toepasselijke nationale recht wel kan worden vastgesteld verwijzen de RU/CIV en RU/CIM naar de wetten en voorschriften van iedere staat of van een staat.
- b. Het nationaal recht omvat tevens de regels van conflictenrecht (dit is momenteel alleen in het CAV vastgelegd).
- c. De nieuwe definitie beperkt zich niet meer tot de bepalingen van het transportrecht.



d. Uitdrukkelijk is vastgelegd dat behoudens tegengestelde bepalingen iedere rechtbank zijn eigen nationale recht dient toe te passen.

e. Met uitzondering van vorderingen tot schadevergoeding in geval van dood en verwonding van reizigers kan een vordering in rechte bij verschillende rechtbanken worden ingediend. Dit hoeft niet de rechtbank van de staat te zijn waar de vordering buiten rechte is ingediend.

f. Voor het gebied van de aansprakelijkheid voor dood en verwonding van reizigers wordt het noodzakelijk geacht uitdrukkelijk de *lex loci delicti commissi* te vermelden.

g. Met het oog op de definitie van het nationale recht kunnen de bepalingen inzake algemene regelen van rechtspleging vervallen en zal bij schorsing en stuiting van de verjaring voortaan eveneens subsidiair naar het nationale recht worden verwezen.

#### *Titel IV RU/CIV, Titel V RU/CIM Instelling van rechtsvorderingen*

In deze titel is geen artikel inzake de algemene regelen van rechtspleging meer opgenomen. Een uitdrukkelijke verwijzing in de RU/CIV en RU/CIM naar de bepalingen inzake arbitrage in het Basisverdrag werd niet noodzakelijk geacht.

#### *Artikel 62 RU/CIV, Artikel 66 RU/CIM Afwijkingen van het verdrag*

Het huidige Aanvullend Protocol is vervallen.

De in Hoofdstuk III van dit protocol vastgelegde mogelijkheid voor de staten om op basis van een verdrag zoals het EEG- of EGKS-verdrag in het onderling verkeer van de bepalingen van het CIV- en CIM-verdrag af te wijken is ongewijzigd in de RU/CIV en RU/CIM overgenomen.

### **IV. De Uniforme Regelen CIV betreffende de overeenkomst van Internationaal Spoorwegvervoer van reizigers en bagage (RU/CIV)**

#### **Inleidende opmerkingen**

– Het huidige artikel inzake aansprakelijkheid bij spoor-/zeeverkeer is vervallen aangezien de regeling voor het verkeer van bagage per spoor praktisch overeenkomt met de regeling die is voorzien in het Verdrag van Athene van 1974 betreffende het vervoer van reizigers en hun bagage over zee.

– Tevens is geschrapt het artikel waarin bepaald is dat onenigheden tussen de reizigers onderling of tussen hen en het spoorwegpersoneel door de dienstdoende chef op de stations en door de hoofdconducteur onderweg wordt geregeld. Dit is voortaan aan het nationale recht voorbehouden.

– Er zijn geen regelingen in het verdrag vastgelegd inzake de aansprakelijkheid van de spoorweg voor het niet nakomen van de dienstregeling, voor de handbagage en dieren en voor de handbagage in afzonderlijke bagage-afdelingen. Onder de huidige omstandigheden kunnen deze vraagstukken beter in overeenkomsten tussen spoorwegmaatschappijen of in het nationale recht worden geregeld.

– De onder III vermelde gemeenschappelijke vraagstukken worden niet herhaald. Voor het overige worden alleen materiële wijzigingen aangegeven.

*Artikel 1.* Het toepassingsgebied omvat tevens de begeleiders van zendingen die onderworpen zijn aan de RU/CIM, zelfs in geval van een alleen aan de RU/CIM en niet aan de RU/CIV onderworpen lijn. Een definitie van het begrip «station» is in dit artikel opgenomen.

*Artikel 3.* Het voorbehoud met betrekking tot de toepassing op eigen onderdanen van de aansprakelijkheidsregeling in geval van dood en verwonding van reizigers is gehandhaafd, echter met de toevoeging dat dit voorbehoud ten alle tijde kan worden opgeheven.

*Artikel 4.* Aangezien onduidelijkheid bestond of onder «de normale, aan de regelmatige vervoersbehoeften beantwoordende vervoermiddelen» ook het personeel kon worden begrepen is besloten «het personeel» expliciet als factor toe te voegen.

*Artikel 5.* In een nieuwe bepaling is vastgelegd dat de tarieven niet van de RU/CIV kunnen afwijken tenzij deze dit uitdrukkelijk voorzien. Het vereiste van goedkeuring van de Regering voor het sluiten van bijzondere overeenkomsten is in het nieuwe verdrag niet overgenomen. Het vereiste van gelijke behandeling van reizigers in vergelijkbare omstandigheden en de concurrentie tussen de vervoertakken – factoren die weliswaar bij het goederenvervoer een grote rol spelen – worden voldoende waarborg geacht ter bescherming van de klant. De bijzondere overeenkomsten behoeven niet meer alleen betrekking te hebben op tariefreducties, zij kunnen ook andere voordelen bevatten.

*Artikel 9.* De bepaling van het CIV-verdrag inzake de voor het vervoer bestemde treinen is vervallen, aangezien hieraan geen normatieve waarde kan worden toegekend.

*Artikel 11.* Het teken  $\text{€}$  op de internationale biljetten zal worden vervangen door de afkorting CIV; het teken  $\text{€}$  blijft nog als overgang toegestaan. Voortaan zullen niet alleen de taal maar tevens de lettertekens in spoorwegregelingen kunnen worden vastgelegd.

*Artikel 12.* De principeverplichting voor de reiziger om zijn vervoerdocument aan het einde van de reis af te geven is vervallen. Besloten is dat vervoerdocumenten in voorkomend geval slechts aan het einde van de reis kunnen worden ingenomen. Verder is vastgelegd dat de met controle belaste personen slechts spoorwegbeambten kunnen zijn.

*Artikel 15.* Het artikel geeft een regeling inzake voorwerpen en dieren die al dan niet in de rijtuigen mogen worden meegenomen, waarbij uitzonderingen in bijkomende bepalingen of tarieven kunnen worden geregeld.

*Artikel 16.* De aansprakelijkheid van de reiziger voor schade, veroorzaakt door voorwerpen of dieren welke hij met zich meeneemt in de rijtuigen, is enigszins beperkt in vergelijking met de huidige tekst.

*Artikel 17.* De definitie van toegelaten bagage is aangevuld met het criterium «Voor reisdoeleinden bestemde voorwerpen» ten einde te verhinderen dat allerlei voorwerpen zoals bij voorbeeld ijskasten via het goedkope tarief van ingeschreven bagage worden verzonden. Onder de onder voorwaarde toegelaten voorwerpen zijn begeleide motorvoertuigen met of zonder aanhangwagens expliciet vermeld met het oog op de regeling van het vervoer van deze voorwerpen in de RU/CIV.

Voortaan zal de spoorweg alleen nog op basis van de tarieven of van de dienstregeling het vervoer van bagage met bepaalde treinen of soorten treinen kunnen beperken of uitsluiten

*Artikel 18.* De lijst van voor vervoer als bagage uitgesloten voorwerpen is uitgebreid met twee nieuwe categorieën, te weten:

- voor de handel bestemde goederen;
- hinder veroorzakende of te zware voorwerpen.

*Artikel 22.* In deze bepaling is «de houder van het bagagebiljet» als verantwoordelijke persoon vervangen door «de reiziger». Mogelijke bezwaren van de spoorwegen dat de reiziger niet altijd te achterhalen is, kunnen worden ontkracht aangezien de reiziger verplicht is op elke collo op een goed zichtbare plaats zijn naam en adres te vermelden.

*Artikelen 30 en 31.* Omgerekend in bijzondere trekkingsrechten van het IMF bedragen de in deze artikelen genoemde maxima in de nieuwe reken-eenheid respectievelijk 70 000 RE en 700 RE.

*Artikel 38.* Naast een schadevergoeding per kilogram bruto bij verlies van bagage is de mogelijkheid van een alternatieve schadevergoeding per collo ingevoerd, waarbij de wijze van schadevergoeding door de internationale tarieven wordt bepaald. De maximumschadevergoedingsbedragen bij be-wezen schade (a) zijn verhoogd van 50 tot 102 franken (34 RE) per kg of 1500 franken (500 RE) per collo. Bij niet-bewezen schade (b) tot 10 respectievelijk 150 rekeneenheden. Bij de vaststelling van het bedrag per collo is uitgegaan van een collo van 20 kg.

*Artikel 40.* Analoog aan artikel 38 is een alternatieve schadevergoeding per collo ingevoerd bij vertraging in de aflevering. Bij bewijs van schade is het maximum verhoogd tot 1,20 frank per kg (0,40 RE) respectievelijk 21 franken (7 RE) per collo; bij niet bewezen schade zijn de bedragen alleen af-gerond ten behoeve van de omrekening in de nieuwe rekeneenheid.

*Artikel 41.* Dit artikel is nieuw en regelt de aansprakelijkheid van de spoor-wegen voor begeleide motorvoertuigen met het oog op het vervoer met autoslaaptreinen. De regeling kan als volgt worden samengevat:

- In geval van bewezen schade ten gevolge van vertraging in de verlading of de aflevering van een voertuig moet de spoorweg een schadevergoeding betalen die niet meer kan bedragen dan de vrachtprijs.

- Indien de rechthebbende afziet van het vervoercontract ten gevolge van de vertraging in de verlading, vindt restitutie van de prijs van het vervoer van het voertuig en de reiziger plaats; de rechthebbende kan bovendien schadevergoeding verlangen voor bewezen schade, welke de vervoerprijs van het voertuig niet kan overschrijden.

- In geval van bewezen schade ten gevolge van verlies van het voertuig moet de spoorweg een op basis van de gebruikelijke waarde van het voer-tuig berekende schadevergoeding betalen die niet meer kan bedragen dan 12 000 franken (4000 RE). Hierbij wordt een aanhangwagen als voertuig be-schouwd.

- Voor bagage in de voertuigen is de spoorweg bij schuld aansprakelijk tot een maximum van 700 RE; voor bagage op het voertuig is de spoorweg nimmer aansprakelijk.

*Artikel 43.* De bepaling dat elke ten onrechte ontvangen schadevergoe-ding moet worden terugbetaald is vervallen als zijnde vanzelfsprekend.

*Artikel 47.* Dit artikel is in die zin aangevuld, dat de spoorweg tevens aan-sprakelijk is voor de schade die door zijn schuld wordt veroorzaakt aan zaken die de reiziger op zijn persoon draagt, ook indien geen sprake is van licha-melijk letsel.

*Artikel 48.* De vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging van ba-gage zal voortaan hetzij gerechtelijk, hetzij door een door partijen aangewe-zen deskundige kunnen geschieden.

*Artikel 61.* De spoorwegen kunnen bij overeenkomst afwijken van de be-palingen omtrent wederkerig verhaal, met uitzondering van de bepaling waarin is vastgelegd dat het niet geoorloofd is in het geding over de hoofd-vordering tot schadevergoeding vorderingen tot verhaal in te stellen (artikel 59 § 5).

## V. Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (RU/CIM)

### Algemene opmerkingen inzake de vereenvoudiging van de CIM

Enerzijds is de wens geuit de spoorwegen, gezien het verlies van hun monopoliepositie, over een grotere vrijheid te laten beschikken bij de vaststelling van de vervoervoorwaarden en derhalve analoog aan de vervoerverdragen voor andere vervoertakken het aantal detailbepalingen in de RU/CIM te beperken. Anderzijds is gewezen op het gevaar van aantasting van de uniforme regeling van de betrokken onderwerpen indien deze niet in één of andere vorm worden vastgelegd. Enige terughoudendheid bij de schrapping of vereenvoudiging van de CIM-bepalingen is dan ook in acht genomen. De vereenvoudiging heeft met name betrekking op:

- de onder voorwaarde toegelaten voorwerpen, met uitzondering van de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen;
- de inhoud van de vrachtbrief;
- de wijziging van het vervoercontract.

*Artikel 1.* Een definitie van het begrip «station» is in dit artikel opgenomen.

*Artikel 3.* In het nieuwe verdrag is de vervoerplicht voor het stukgoedvervoer opgeheven. De reden is dat in een groot aantal nationale rechtsstelsels deze verplichting reeds niet meer bestaat. Deze wijziging houdt niet in dat het stukgoedvervoer als zodanig uit de RU/CIM wordt geschrapt, maar de opheffing van de verplichting maakt een rationelere en bedrijfseconomischer bedrijfsvoering voor het stukgoedvervoer mogelijk. Evenals in de RU/CIV is «het personeel» als factor aan de «aan de regelmatige vervoersbehoeften beantwoordende vervoermiddelen» toegevoegd. De goedkeuringsprocedure in geval van besluiten van de spoorwegen tot beperking van het goederenvervoer in bepaalde relaties tot bepaalde grenspunten en doorvoerlanden is sterk vereenvoudigd. Het vereiste van toestemming van de betrokken regeringen is geschrapt.

*Artikel 5.* In dit artikel is de tekst vereenvoudigd en zijn de bevoegdheden van de spoorwegen en de staten gelijkgetrokken. Tevens zijn een publikatie- en een mededelingsplicht opgenomen ingeval voor het vervoer van gevaarlijke goederen in de regelingen tussen de spoorwegen minder stringente voorwaarden worden opgenomen.

*Artikel 6.* De systematiek van dit artikel heeft een logischer volgorde gekregen: berekening van de kosten en tariefplicht/inhoud van de tarieven/toepassing van de tarieven/publikatie van de tariefwijzigingen/uitgaven. Daarnaast zijn enige vereenvoudigingen aangebracht, onder andere is iedere verwijzing naar vrachtgoed en snelgoed vervallen. Tevens is evenals in de RU/CIV vastgelegd dat de tarieven niet van de RU/CIM kunnen afwijken tenzij deze dit uitdrukkelijk voorzien. Het vereiste van goedkeuring van de Regering voor het sluiten van bijzondere overeenkomsten is in het nieuwe verdrag niet overgenomen. Het vereiste van gelijke behandeling van ieder die zich in dezelfde omstandigheden bevindt en de concurrentie tussen de voertakken worden voldoende waarborg geacht ter bescherming van de klant.

Evenals in de RU/CIV behoeven de bijzondere overeenkomsten niet meer alleen betrekking te hebben op tariefreducties, zij kunnen ook andere voordelen bevatten. Momenteel kunnen internationale tarieven, met uitsluiting van de binnentarieven, bindend van toepassing worden verklaard, mits zij geen vrachtprijzen bevatten welke gemiddeld aanmerkelijk hoger liggen dan de som van de binnentarieven. Het feit dat vooral bij de directe tarieven de inhoud van deze voorwaarde moeilijk is te bepalen en bovendien de concu-

rentie van de andere vervoertakken een rem op te hoge internationale tarieven vormt, is besloten de verplichte toepassing van internationale tarieven niet meer aan een voorwaarde te binden. De uitzonderingen die momenteel voor het Verenigd Koninkrijk en Ierland in het Aanvullend Protocol zijn opgenomen met betrekking tot die staten waar geen publikatieplicht en geen plicht tot toepassing van de tarieven voor een ieder op dezelfde voorwaarden bestaat, zijn in het nieuwe verdrag in het onderhavige artikel opgenomen en kunnen door iedere staat waar deze verplichtingen niet bestaan worden ingeroepen.

*Artikel 8.* In dit artikel zijn enkele wijzigingen aangebracht, met name is rekening gehouden met de voortschrijdende automatisering ook op het gebied van informatie-overdracht.

*Artikel 11.* Rekening is gehouden met de nieuwe machinale boekingsmethoden. Tevens is vastgelegd dat de door de spoorwegen aanvaarde vrachtbrief als bewijs van de sluiting en de inhoud van de vervoerovereenkomst dient. Momenteel is de spoorweg van iedere aansprakelijkheid bevrijd, als de in de tekst vermelde voorwaarden zijn vervuld. Deze tegenover de gebruiker niet geheel rechtvaardige bepaling is in die zin gewijzigd dat de kwestie op het terrein van de bewijskracht van de aanduidingen op de vrachtbrief is gebracht en de belanghebbende de mogelijkheid wordt geboden in voorkomend geval het tegenbewijs te leveren.

*Artikel 12.* De tekst is vereenvoudigd en de systematiek verbeterd. De overheidsgoedkeuring met betrekking tot het model van de vrachtbrief is vervallen. Het horen van de gebruikers zal als voorheen door de spoorwegen in een bijkomende bepaling worden geregeld.

De verplichte talen, waarin de vrachtbrief moet worden gedrukt, zullen alleen nog de werktalen van de nieuwe organisatie OTIF zijn; het Italiaans zal vervallen. Het gebruik van Latijns schrift is in het algemeen voorgeschreven.

*Artikel 13.* Voor het definiëren van de begrippen «wagenlading» en «stukgoed» zijn de op het station van verzending geldende voorschriften bepalend voor de totale afstand. Deze clausule is momenteel in een bijkomende bepaling opgenomen.

De niet-uitputtende lijst van facultatieve vermeldingen op de vrachtbrief is vervallen, daar deze deels achterhaald is en schrapping niet impliceert dat de overeenkomstige vakken in de vrachtbrief vervallen. In een aantal artikelen moet in verband hiermee de verplichting voor de expediteur tot vermelding in de vrachtbrief worden vastgelegd.

*Artikel 14.* De aan de spoorweg geboden mogelijkheid om van de door de afzender voorgeschreven route af te wijken is voor stukgoedzendingen uitgebreid, voor het geval dat één van de deelnemende spoorwegen op grond van zijn routevoorschriften voortvloeiend uit zijn stukgoedorganisatie de voorgeschreven route niet kan volgen. Het in dit artikel vermelde bedrag van 10 franken is met het oog op de omrekening gewijzigd in 12 franken (4 RE).

*Artikel 17.* Voor de vaststelling van de waarde van het goed is bepaald dat de aanvaarding op het station van afzending maatgevend is.

*Artikel 19.* Naast enige vereenvoudigingen is in deze bepaling vastgelegd dat op het stukgoed niet alleen het adres maar ook de naam van de geadresseerde dient te worden vermeld. Een in 1970 bij vergissing gehandhaafde bepaling is geschrapt.

*Artikel 20.* Naast wijziging van de systematiek is vastgelegd dat als beladingslimiet voor het gehele traject de laagste beladingslimiet op het betrokken traject in acht moet worden genomen. Tevens is een nieuwe bepaling over verzegeling opgenomen.



*Artikel 22.* De bepaling inzake weging op een weegbrug is geschrapt daar deze kwestie in een bijkomende bepaling kan worden geregeld.

*Artikel 24.* De in dit artikel vermelde boetes zijn in verband met de omrekening deels gewijzigd en bedragen respectievelijk 3 franken (1 RE) en 15 franken (5 RE).

*Artikel 26.* De verantwoordelijkheid van een commissionair, waaraan het huidige CIM-verdrag refereert, heeft enige problemen opgeroepen, daar deze verantwoordelijkheid in de diverse nationale rechtstelsels verschillend is geregeld. Naar analogie met andere artikelen is besloten deze bepaling te vervangen door een uniforme aansprakelijkheidsregeling gebaseerd op de schuld van de spoorweg. De maximumschadevergoeding kan echter die in geval van verlies van het goed niet overschrijden.

*Artikel 27.* Het is slechts mogelijk gebleken de algemene leveringstermijnen in beperkte mate te verkorten tot lineaire ondeelbare termijnen van respectievelijk 400 en 300 km per 24 uur voor het wagenladingvervoer, ondanks een pleidooi van Nederlandse zijde deze termijn sterker te verlagen met name met het oog op de concurrentie met andere vervoertakken. Daarentegen is wel expliciet de mogelijkheid geopend op basis van vervoerplannen – neergelegd in regelingen tussen de spoorwegen – van de bepalingen inzake de leveringstermijnen af te wijken en korte gegarandeerde leveringstermijnen te bieden. Hiermede is tevens een juridische basis gelegd voor de gegarandeerde leveringstermijnen, welke een beroep in geval van schade door overschrijding van de gegarandeerde leveringstermijn mogelijk maakt.

Aangezien de mogelijkheden voor aanvullende termijnen waarvan voortaan de duur vooraf moet worden vastgelegd, limitatief zijn opgesomd zullen de spoorwegen rechtstreeks de bevoegdheid krijgen deze aanvullende termijnen vast te stellen zonder tussenkomst van de wetten en reglementen van elke staat. Een aantal aanvullende termijnen kan ook in de in iedere staat behoorlijk bekendgemaakte voorschriften worden opgenomen. Ten slotte zijn enige verbeteringen in de tekst aangebracht.

*Artikel 29.* De tekst is verbeterd en het betrokken bedrag is van 10 franken op 12 franken (4 RE) gebracht.

*Artikelen 30 en 31.* Deze artikelen zijn vereenvoudigd, de vervallen bepalingen zullen in bijkomende bepalingen worden opgenomen. De eventueel door de spoorweg te betalen schadevergoeding is conform analoge bepalingen aan een maximum gebonden, te weten de schadevergoeding in geval van verlies van het goed. Tevens is toegevoegd dat de spoorweg zich niet alleen aan de opdrachten maar ook aan de aanwijzingen van de geadresseerde dient te houden. De bepaling dat de geadresseerde niet verplicht is de duplicaatvrachtbrief over te leggen is vervallen, aangezien de geadresseerde over het algemeen niet in staat is dit duplicaat over te leggen.

*Artikel 32.* Deze bepaling is vereenvoudigd en de tekst gewijzigd, ten einde de inning van de kosten die zijn ontstaan door de uitvoering van een opdracht te vergemakkelijken.

*Artikel 33.* In dit artikel is de schadevergoeding bij verlies van het goed eveneens als limiet opgenomen. In het huidige CIM-verdrag is geen regeling getroffen inzake de staangelden. In het nieuwe verdrag is o.a. op Nederlandse wens vastgelegd dat de spoorwegen slechts staangelden kunnen ontvangen indien de spoorwegen zelf geen schuld treffen.

*Artikel 36.* De aansprakelijkheidsgronden zijn in een logischer volgorde vermeld, rekening houdend met de volgorde van de betrokken artikelen. De ontheffingsgrond «het laden in een wagen die een voor de afzender duidelijk waarneembaar gebrek vertoont», welke in 1970 werd ingevoerd, is geschrapt op verzoek van de verladers. Dit neemt niet weg dat op de verlader een zekere controleverplichting rust.

*Artikel 40.* Hoewel voorstellen tot verhoging van het maximumbedrag bij verlies van het goed zijn gedaan, werd voorrang gegeven aan het streven naar uniformiteit tussen de vervoertakken, waarbij zij aangetekend dat de limieten in een aantal verdragen voor andere vervoertakken lager liggen. Met het oog op de omrekening in de nieuwe rekeneenheid wordt de limiet vastgesteld op 51 franken (17 RE).

*Artikel 43.* Enerzijds wordt de huidige forfaitaire schadevergoeding, in geval van overschrijding van de leveringstermijn zonder bewijs van schade, geschrapt. Anderzijds wordt de mogelijkheid van een dergelijke forfaitaire schadevergoeding in geval van gegarandeerde leveringstermijnen opgenomen, maar wordt bovendien bij bewijs van schade de limiet van het dubbele tot het drievoudige van de vrachtprijs verhoogd. Daarnaast is duidelijkheid geschapen omtrent het toepasselijke artikel in geval van schade door overschrijding van de leveringstermijn.

*Artikel 44.* De regeling van de schadevergoeding in geval van opzet of grove schuld is uitgebreid tot de bijkomende diensten van de spoorwegen.

*Artikel 47.* Om voor rente in aanmerking te komen is de schadevergoedingslimiet van 10 franken op 12 franken (4 RE) gebracht.

*Artikel 48.* De huidige aansprakelijkheidsregeling voor het spoor/zeevervoer is gehandhaafd. Wel is dit artikel aan de snelle procedure (vgl. art. 19 Basisverdrag) onderworpen ten einde de ontwikkeling bij het zeerecht te kunnen volgen.

*Artikel 52.* Evenals in de RU/CIV kan de vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging van het goed in het nieuwe verdrag gerechtelijk of door een door de partijen aangewezen deskundige plaatsvinden.

*Artikel 58.* Krachtens de nieuwe tekst wordt de verjaring slechts door een vordering buiten rechte geschorst indien de noodzakelijke bewijsstukken zijn bijgevoegd. In plaats van naar de wetten en reglementen van de staat, waar de rechtsvordering wordt ingesteld, te verwijzen zullen de schorsing en stuiting van de verjaring in het nieuwe verdrag door het nationale recht worden geregeld.

*Artikel 64.* Evenals in de RU/CIV kunnen de spoorwegen bij overeenkomst afwijken van de bepalingen waarin is vastgesteld dat het niet geoorloofd is in het geding over de hoofdvordering tot schadevergoeding vorderingen tot verhaal in te stellen.

#### **Bijlage I Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID)**

#### **Bijlage II Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van particuliere wagens (RIP)**

#### **Bijlage III Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van containers (RICO)**

Aangezien de huidige Reglementen RID, RIP en RICO reeds aan de versnelde herzieningsprocedure zijn onderworpen, zijn wijzigingen in de teksten tussen de 8ste Herzieningsconferentie en het tijdstip van de inwerking-treding van het nieuwe COTIG-verdrag mogelijk. In ieder geval zal het RID tussentijds naar alle waarschijnlijkheid nog worden gewijzigd. Met het oog hierop is de volgende formule vastgesteld: De Diplomatieke Conferentie bepaalt dat de Bijlagen I (RID), II (RIP) en III (RICO) de teksten bevatten die de

Deskundigencommissies op basis van artikel 69 § 4 van de CIM van 7 februari 1970 vaststellen. De Deskundigencommissies passen tegelijkertijd de teksten van voornoemde bijlagen redactioneel aan aan de tekst van het COTIF-verdrag.

#### **Bijlage IV Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van expresgoederen (RIEX)**

Het huidige Reglement RIEG is niet onderworpen aan de versnelde herzieningsprocedure, derhalve kon de tekst reeds worden aangepast aan die van het COTIF-verdrag en tijdens de Diplomatieke Conferentie worden vastgesteld. Het nieuwe Reglement RIEG zal wel aan de versnelde herziening door de Herzieningscommissie worden onderworpen.

De huidige tekst van het Reglement RIEG is op twee punten gewijzigd:

a. De bepaling inzake de aansprakelijkheid voor de juistheid van de op het vervoerdocument ingevulde aanduidingen en verklaringen is geschrapt. Er is geen reden voor een artikel 18 RU/CIM afwijkende bepaling.

b. De lijst van artikelen waarvan niet mag worden afgeweken is aangepast aan de nieuwe systematiek en aangevuld met artikel 48 (aansprakelijkheid in het spoor/zeevervoer) en artikel 49 (aansprakelijkheid bij kernongevallen).

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
H. J. Zeevalking

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
H. van den Broek