

## Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1962-1963.

10 JULI 1963.

### WETSONTWERP

houdende goedkeuring  
van de volgende internationale akten :

- a) Internationale Overeenkomst betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en Bijlagen;
- b) Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (C.I.V.) en Bijlagen;
- c) Aanvullend Protocol tot die Overeenkomsten, ondertekend op 25 februari 1961, te Bern.

### VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE BUITENLANDSE ZAKEN <sup>(1)</sup>,  
UITGEBRACHT DOOR DE HEER DE KINDER.

DAMES EN HEREN,

Het betreft hier Overeenkomsten die sedert vrij lang bestaan, want zij dateren onderscheidenlijk van 1890 en 1923.

Zij werden periodisch herzien en aangepast aan de technische vooruitgang en aan de nieuwe economische behoeften. De voorlaatste wijziging, die zij in 1952 hebben ondergaan, maakte het voorwerp uit van de Belgische bekrachtigingswet van 23 april 1955, en op 1 maart 1956 werden de herziene Overeenkomsten van kracht in alle Verdrag-sluitende Landen.

<sup>(1)</sup> Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Acker (A.).

A. — Leden : de heren Delwaide, De Schryver, Dewulf, Fimmers, Herbiet, Lefère, le Hodey, Parisi, Scheyven, Wigny, Willot. — Dejardin, De Kinder, Denis, Grégoire, Guillaume, Huysmans, Pierson, Radoux, Van Acker (A.), Van Eynde. — Drèze, Kronacker.

B. — Plaatsvervangers : de heer Cooreman, Mevr. De Riemaecker-Legot, de heren Devos (R.), Loos, Sainttraint, Tindemans. — Bracops, Cools, De Keuleneir, N..., N... — Janssens.

Zie :

492 (1962-1963) :

— N° 1: Wetsontwerp.

## Chambre des Représentants

SESSION 1962-1963.

10 JUILLET 1963.

### PROJET DE LOI

portant approbation  
des actes internationaux suivants :

- a) Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (C.I.M.) et Annexes;
- b) Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (C.I.V.) et Annexes;
- c) Protocole additionnel à ces Conventions, signé à Berne, le 25 février 1961.

### RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA  
COMMISSION DES AFFAIRES ETRANGERES <sup>(1)</sup>,  
PAR M. DE KINDER.

MESDAMES, MESSIEURS,

Les Conventions originelles sont très anciennes et datent respectivement de 1890 et de 1923.

Elles ont été révisées périodiquement, pour être adaptées aux progrès de la technique et aux besoins économiques nouveaux. Il est à noter que les Conventions modifiées en 1952, lors de l'avant-dernière révision, avaient été approuvées par la loi belge du 23 avril 1955 et étaient en vigueur dans tous les Etats contractants le 1<sup>er</sup> mars 1956.

<sup>(1)</sup> Composition de la Commission :

Président : M. Van Acker (A.).

A. — Membres : MM. Delwaide, De Schryver, Dewulf, Fimmers, Herbiet, Lefère, le Hodey, Parisi, Scheyven, Wigny, Willot. — Dejardin, De Kinder, Denis, Grégoire, Guillaume, Huysmans, Pierson, Radoux, Van Acker (A.), Van Eynde. — Drèze, Kronacker.

B. — Suppléants : M. Cooreman, M<sup>me</sup> De Riemaecker-Legot, MM. Devos (R.), Loos, Sainttraint, Tindemans. — Bracops, Cools, De Keuleneir, N..., N... — Janssens.

Voir :

492 (1962-1963) :

— N° 1: Projet de loi.

H. — 479.

De jongste herziening van bedoelde Overeenkomsten had plaats in 1961, tijdens de 6<sup>de</sup> Conferentie voor herziening, welke van 20 tot 25 februari van vermeld jaar te Bern is gehouden. De draagwijdte ervan is minder uitgebreid dan die van 1952, maar niettemin werd toen nuttig werk geleverd, doordat in de Overeenkomsten nieuwe bepalingen zijn opgenomen om vraagstukken te regelen waarvan sommige sedert bijna tien jaar op een oplossing wachtten.

Terloops weze eraan herinnerd dat de Overeenkomsten ten doel hebben de voorschriften betreffende het vervoer per spoor eenvormig te maken en een voor al de landen geldende reglementering uit te bouwen.

In titel I van de « C.I.M. » (Overeenkomst goederenvervoer) wordt gehandeld over het gemengd vervoer (automobiendiensten op scheepvaartlijnen die op een spoorwegtraject aansluiten), de van het vervoer uitgesloten voorwerpen (voorwerpen waarvan het vervoer is voorbehouden aan de Posterijen, gevaarlijke goederen, enz.) en de voorwaardelijk ten vervoer toegelaten voorwerpen.

Krachtens nieuwe bepalingen die door de 6<sup>de</sup> Conferentie voor herziening zijn aangenomen, kunnen de spoorwegen, in gemeen overleg en mits hun Regeringen het goedvinden, beslissen het goederenvervoer in sommige verbindingen tot bepaalde grenspunten en doorvoerlanden te beperken.

In titel II worden vorm en voorwaarden van het vervoercontract nader bepaald. Een model van vrachtbrief is als bijlage bij de Overeenkomst gevoegd. Sommige bepalingen betreffen de tarieven. Op dit gebied heeft de 6<sup>de</sup> Conferentie iets nieuws ingevoerd. Waar de spoorwegen, krachtens de Overeenkomst van 1952, geen bijzondere overeenkomsten mochten sluiten betreffende prijsverlagingen of andere voordelen, wordt dit recht hun thans toegezegd, mits de Regeringen hun toestemming betuigen.

Titel III handelt over de aansprakelijkheid en de rechtsvoordringen en schrijft verder de vormen van rechtspleging voor.

De « C.I.V. » (Overeenkomst vervoer van reizigers en bagage) berust op dezelfde principes als de « C.I.M. ».

Aldus komen onder titel I bepalingen voor betreffende het gemengd vervoer en de voorwaarden onder welke de spoorweg verplicht is het vervoer te verzekeren.

Titel II handelt over het vervoercontract. De vrachtbrief wordt het internationale plaatsbewijs. Andere hoofdstukken van titel II betreffen het bagagevervoer en de internationale vervoertarieven.

In titel III wordt tenslotte gehandeld over de aansprakelijkheid die voor de spoorweg voortspuit uit het vervoer van reizigers, handbagage en dieren.

\*\*

Bij wijze van samenvatting kan worden gezegd dat, dank zij de in de « C.I.M. »- en « C.I.V. »-Overeenkomsten vervatte reglementering, bij het vervoer per spoor een in de meeste andere economische en sociale sectoren nooit geëvenaarde graad van samenwerking wordt bereikt. Bedoelde Overeenkomsten leveren het grote voordeel op dat het internationaal vervoer per spoor geschiedt met inachtneming van eenvormige regelen die bijdragen tot de bevordering van het handelsverkeer, de culturele betrekkingen en het goederenvervoer tussen de verschillende landen. De toepassing ervan is dus van werkelijk belang.

In juridisch opzicht wordt beoogd de structuur van de Overeenkomsten te wijzigen door de publiekrechtelijke bepalingen te scheiden van de regeling inzake het eigenlijke

La dernière révision desdites Conventions a été effectuée en 1961, lors de la 6<sup>e</sup> Conférence de révision qui s'est tenue à Berne du 20 au 25 février. Cette 6<sup>e</sup> Conférence n'a pas eu une portée aussi étendue que celle de 1952, mais elle a néanmoins fait œuvre utile en insérant dans les Conventions, des dispositions nouvelles apportant une solution à des problèmes pendants depuis parfois près de 10 ans.

Pour autant que de besoin, rappelons que le but poursuivi par les Conventions est d'uniformiser les conditions de transport par rail et de mettre sur pied une réglementation applicable à tous les pays.

La Convention C.I.M. (transports de marchandises) traite en son titre I des transports mixtes (les services d'automobile ou de navigation venant compléter les parcours par voies ferrées), des objets exclus du transport (objets dont le transport est réservé aux Postes, marchandises dangereuses, etc.), des objets admis au transport sous certaines conditions.

En vertu de dispositions nouvelles admises par la 6<sup>e</sup> Conférence de révision, les chemins de fer peuvent décider d'un commun accord et sous réserve de l'assentiment des Gouvernements, de limiter le transport de marchandises, dans certaines relations, à des points frontières et à des pays de transit déterminés.

Au titre II sont précisées la forme et les conditions du contrat de transport. Un modèle de lettre de voiture est annexé à la Convention. Certaines dispositions ont trait aux tarifs. En ce domaine, la 6<sup>e</sup> Conférence a innové. Alors qu'en vertu de la Convention de 1952, les chemins de fer ne pouvaient conclure des accords particuliers, portant des réductions de prix ou d'autres avantages, ce droit leur est à présent reconnu, sous réserve de l'assentiment des Gouvernements.

Le titre III traite de la responsabilité et des actions, et indique également les formes de la procédure.

Quant à la Convention C.I.V. (transport des voyageurs et des bagages), elle est basée sur les mêmes principes que la C.I.M.

Au titre I on retrouvera donc des dispositions relatives aux transports mixtes, aux conditions déterminant pour le chemin de fer, l'obligation de transporter.

Le titre II traite du contrat de transport — la lettre de voiture devenant le billet de voyage international. D'autres chapitres de ce titre II concernent le transport des bagages et les tarifs internationaux de transport.

Le titre III, enfin, concerne la responsabilité du chemin de fer consécutive au transport des voyageurs, des colis à la main et des animaux.

\*\*

En résumé, on peut dire que, grâce à la réglementation contenue dans les Conventions C.I.M. et C.I.V., on a atteint dans les transports par chemins de fer un degré de coopération jamais égalé dans la plupart des autres domaines économiques et sociaux. La grande importance desdites Conventions réside dans le fait que le déroulement et l'exécution des transports internationaux, par chemins de fer sont régis par des règles uniformes, qui contribuent au progrès des relations commerciales, des échanges culturels et des transports de marchandises entre les différents pays. Leur mise en application présente donc un intérêt évident.

Du point de vue juridique, il est envisagé de réformer la structure des Conventions en scindant les dispositions de droit public de la réglementation du contrat de transport

vervoercontract. Dit probleem zal vermoedelijk op de eerstvolgende Conferentie voor herziening te berde worden gebracht.

Tenslotte weze vermeld dat de in de « C.I.M. »- en « C.I.V. »-Overeenkomsten vervatte bepalingen geen financiële lasten voor de Verdragsluitende Landen zullen opleveren. Er weze nochtans aan herinnerd dat de werkkosten van het te Bern gevestigde Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoorweg, belast met het toezicht op de toepassing van vermelde Overeenkomsten, ten laste vallen van de Verdragsluitende Landen naar evenredigheid van de lengte der onder de « C.I.M. » en de « C.I.V. » ressorterende lijnen. In 1959 bedroeg de door België verschuldigde bijdrage 168 477 Belgische frank en in 1960 164 838 Belgische frank. Voor 1961 was het bedrag op dezelfde grootte geraamd.

Bij het onderzoek van de Overeenkomsten werd door een lid gevraagd dat de Belgische wetgeving met deze in overeenstemming zou worden gebracht, en met name de bepaling waarbij het gratis vervoer tot op de leeftijd van vijf jaar is vastgesteld, daar waar in België de leeftijd van vier jaar is bepaald.

De Minister antwoordde dat de Overeenkomst moet worden nageleefd en dat onze wetgeving zal moeten worden aangepast.

De Commissie heeft het wetsontwerp eenparig aangenomen.

*De Verslaggever,*  
R. DE KINDER.

*De Voorzitter,*  
A. VAN ACKER.

proprement dit. Ce problème sera vraisemblablement posé à la prochaine Conférence de revision.

Notons enfin, que les nouvelles dispositions insérées dans les Conventions C.I.M. et C.I.V. ne sont pas de nature à entraîner des charges financières pour les Etats-contractants. Il convient de rappeler toutefois que les frais de fonctionnement de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer, dont le siège est établi à Berne et qui a pour mission de veiller à l'application desdites Conventions, sont supportées par les Etats-contractants proportionnellement à la longueur des lignes soumises à la C.I.M. et à la C.I.V. En 1959, la part contributive de la Belgique s'est élevée à 168 477 francs belges et en 1960 à 164 838 francs belges. Le montant qui avait été prévu pour 1961 était du même ordre d'importance.

Au cours de l'examen des Conventions, un membre a demandé que la législation belge soit mise en harmonie avec les Conventions et, notamment, la disposition qui prévoit la gratuité de transport jusqu'à l'âge de cinq ans, alors qu'actuellement elle est fixée à quatre ans en Belgique.

Le Ministre a fait observer que la Convention doit être respectée et que l'adaptation devra être faite.

La Commission a adopté le projet de loi à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*  
R. DE KINDER.

*Le Président,*  
A. VAN ACKER.