

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

JAARGANG 1954 No. 95

---

---

A. TITEL

*Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagage per spoorweg (CIV), met Bijlagen en Aanvullend Protocol; Bern, 25 October 1952*

B. TEKST

De Franse tekst van het Verdrag met de Bijlagen I, III en IV is in *Trb.* 1953, 67 geplaatst. De Franse tekst van het Aanvullend Protocol is in *Trb.* 1953, 66 geplaatst.

Tijdens een van 8 tot 11 April 1953 te Bern gehouden buitengewone diplomatieke conferentie is een Bijlage II bij het Verdrag vastgesteld. Het document, waarin de Bijlage was verrat, stond ter ondertekening open tot 1 Juni 1953; het is ondertekend door dezelfde Staten die het Verdrag hebben ondertekend. De Bijlage luidt als volgt:

ANNEXE II

(Article 57)

**Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer**

Article premier

§ 1. L'Office central des transports internationaux par chemins de fer siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 57 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de neuf membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. La Conférence diplomatique chargée de mettre en vigueur la Convention, en exécution de l'article 63 de celle-ci et en tenant compte d'une équitable répartition géographique, désigne les Etats faisant partie du Comité pour la première période de cinq ans. Elle décide des dispositions propres à déterminer la composition du Comité pour les périodes ultérieures.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. a) Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central. Le Gouvernement suisse lui présente un projet à cet effet.

b) Le Comité administratif nomme le directeur, le vice-directeur et les conseillers de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions à cet effet. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables,

dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de ce dernier, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque conférence de révision, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

## Article 2

§ 1. Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution est de 0 fr. 80 au maximum par kilomètre. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. A l'occasion de la remise aux Etats contractants du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé. L'Etat qui, à la date du 1er octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1er juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

### Article 3

§ 1. L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

### Article 4

§ 1. Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 3. Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée

doit rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 60 de la Convention (Annexe IV).

§ 4. Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

#### Article 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 57, § 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

#### Article 6

##### Disposition transitoire

La première réunion ordinaire du Comité administratif, qui est convoquée par le Gouvernement suisse, doit avoir lieu dans un délai de deux mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention.

---

**Internationaal Verdrag  
betreffende het vervoer van reizigers en bagage  
per spoorweg (CIV)**

**DE ONDERGETEKENDE GEVOLMACHTIGDEN,**

die de noodzakelijkheid erkend hebben het Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg, ondertekend te Rome op 23 November 1933, te herzien, hebben in overeenstemming met artikel 60 van genoemd Verdrag besloten te dien einde een nieuw Verdrag te sluiten en zijn de volgende artikelen overeengekomen:

**TITEL I**

**ONDERWERP EN DRAAGWIJDTE VAN HET VERDRAG**

**Artikel 1**

Spoorwegen en vervoer waarop het Verdrag van toepassing is

§ 1. Dit Verdrag is, behoudens de in de volgende paragrafen genoemde uitzonderingen, van toepassing op alle reizigers- en bagagevervoer met internationale vervoerdocumenten voor op het grondgebied van ten minste twee der bij het Verdrag partij zijnde Staten gelegen trajecten, voorzover het vervoer uitsluitend plaats vindt over lijnen, ingeschreven op de overeenkomstig artikel 58 opgestelde lijst.

§ 2. Vervoer, waarvan het station<sup>1)</sup> van vertrek en het station van aankomst op het grondgebied van eenzelfde Staat zijn gelegen en waarbij uitsluitend voor doorvoer van het grondgebied van een andere Staat wordt gebruik gemaakt, is, behoudens toepassing van artikel 28, § 1, onderworpen aan het recht van de Staat van vertrek:

*a)* wanneer de lijnen, over welke de doorvoer plaats vindt, uitsluitend worden geëxploiteerd door een spoorweg van de Staat van vertrek;

*b)* zelfs, wanneer de lijnen over welke de doorvoer plaats vindt, niet uitsluitend door een spoorweg van de Staat van vertrek worden geëxploiteerd, indien de belanghebbende spoorwegen bijzondere overeenkomsten hebben gesloten, krachtens welke dit vervoer niet als internationaal wordt aangemerkt.

§ 3. Vervoer tussen stations van twee aangrenzende Staten is, indien de lijnen, over welke het vervoer plaats vindt, uitsluitend worden geëxploiteerd door spoorwegen van één van deze Staten en

<sup>1)</sup> Onder „station” worden eveneens verstaan de voor het publiek voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst opgestelde havenkantoren van scheepvaartlijnen en kantoren van autodiensten.

de wetten en reglementen van geen van deze Staten zich daartegen verzetten, onderworpen aan het recht van de Staat, waaronder de spoorwegen vallen, die de lijnen, waarover het vervoer plaats heeft, exploiteren.

§ 4. Bij de tarieven worden de verbindingen aangegeven, waarvoor internationale vervoerdocumenten worden afgegeven.

## Artikel 2

### Bepalingen betreffende gecombineerd vervoer

§ 1. Behalve spoorwegen kunnen op de in artikel 1 genoemde lijst ook worden ingeschreven geregelde autodiensten of scheepvaartlijnen, die aansluiting geven op spoorwegtrajecten en die het internationaal vervoer bewerkstelligen onder verantwoordelijkheid van een bij het Verdrag partij zijnde Staat of van een in de lijst ingeschreven spoorweg.

§ 2. De ondernemingen van deze diensten of lijnen zijn onderworpen aan alle verplichtingen en genieten alle rechten, die krachtens dit Verdrag voor de spoorwegen gelden, onder voorbehoud van de afwijkingen, die noodzakelijkerwijs voortvloeien uit de verschillen in de wijze van vervoer. Van de bepalingen van dit Verdrag betreffende de aansprakelijkheid mag evenwel niet worden afgeweken.

§ 3. Elke Staat, die een der in § 1 aangeduide diensten of lijnen op de lijst wil laten inschrijven, moet de nodige maatregelen nemen, opdat de in § 2 bedoelde afwijkingen op dezelfde wijze als de tarieven worden bekend gemaakt.

§ 4. Voor internationaal vervoer, waarbij zowel van spoorwegen als van andere dan de in § 1 omschreven diensten of lijnen gebruik wordt gemaakt, kunnen de spoorwegen gemeenschappelijk met de belanghebbende vervoerondernemingen tariefbepalingen opstellen, die een van dit Verdrag afwijkende rechtsregeling bevatten, teneinde rekening te houden met de bijzonderheden van elke wijze van vervoer. Zij kunnen in dit geval het gebruik van een ander vervoerdocument voorschrijven dan in dit Verdrag is bedoeld.

## Artikel 3

### Vervoerplicht van de spoorweg

§ 1. De spoorweg is, met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag, verplicht alle vervoer van reizigers en bagage te bewerkstelligen, mits:

- a) de reiziger zich aan de bepalingen van dit Verdrag en van het internationale tarief onderwerpt;
- b) het vervoer met de gewone middelen van vervoer mogelijk is;

c) het vervoer niet wordt belemmerd door omstandigheden, die de spoorweg niet kan vermijden of waarvan het niet van hem afhangt deze te verhelpen.

§ 2. Indien het algemeen belang of dwingende redenen van exploitatie zulks vereisen, kan het bevoegde gezag beslissen, dat de exploitatie geheel of gedeeltelijk zal worden gestaakt.

Deze maatregelen moeten onverwijld ter kennis worden gebracht van het publiek en van de spoorwegen; deze laatste moeten op hun beurt de spoorwegen van de andere Staten inlichten met het oog op bekendmaking hunnerzijds.

Indien het zich laat aanzien, dat deze maatregelen langer dan een maand van kracht zullen blijven, moet daarvan mededeling worden gedaan aan het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg, dat de andere Staten van deze maatregelen in kennis moet stellen.

§ 3. Elke inbreuk door de spoorweg op de bepalingen van dit artikel kan aanleiding geven tot een vordering tot vergoeding van de veroorzaakte schade.

## TITEL II

### DE VERVOEROVEREENKOMST

#### HOOFDSTUK I

#### Vervoer van reizigers

##### Artikel 4

##### Recht op vervoer

Tenzij bij de tarieven anders is bepaald, moet de reiziger van de aanvang van de reis af van een geldig vervoerdocument zijn voorzien. Hij is verplicht dit gedurende de gehele reis te bewaren, het op verzoek aan iedere met de contrôle belaste ambtenaar te laten zien en het aan het einde van de reis af te geven.

##### Artikel 5

##### Plaatsbewijzen

§ 1. De voor een onder dit Verdrag vallend internationaal vervoer afgegeven plaatsbewijzen, moeten het teken **Ⓢ** dragen.

§ 2. Op de plaatsbewijzen moeten de volgende gegevens voorkomen:

- a) de aanduiding der stations van vertrek en van bestemming;
- b) de reisweg; wanneer het gebruik van verschillende reiswegen of vervoermiddelen is toegestaan, moet deze bevoegdheid zijn aangegeven;



- c) de soort van de trein en de rijtuigklasse;
- d) de vrachtprijs;
- e) de dag, waarop de geldigheid aanvangt;
- f) de geldigheidsduur.

§ 3. Bij de tarieven of de tussen de spoorwegen gesloten overeenkomsten wordt de taal bepaald, waarin de plaatsbewijzen moeten worden gedrukt en ingevuld, alsmede hun vorm en inhoud.

§ 4. Plaatsbewijzen bestaande uit een boekje met contrôleblaadjes (plaatsbewijzen in boekvorm) vormen tezamen een enkel vervoerdocument in de zin van dit Verdrag. Dit is eveneens het geval met plaatsbewijzen in een omslag, die krachtens een internationaal tarief zijn afgegeven.

§ 5. Tenzij bij de tarieven anders is bepaald, kan een plaatsbewijs slechts worden overgedragen, wanneer het niet op naam is gesteld en de reis nog niet is aangevangen.

§ 6. De reiziger is verplicht bij het in ontvangst nemen van het plaatsbewijs zich ervan te overtuigen, dat het met zijn aanwijzingen in overeenstemming is.

#### Artikel 6

##### Prijsvermindering voor kinderen

§ 1. Kinderen beneden vier jaar worden kosteloos zonder plaatsbewijs vervoerd, wanneer voor hen geen afzonderlijke plaats wordt verlangd.

§ 2. Kinderen, die de leeftijd van vier, doch die van tien jaar niet hebben bereikt en jongere kinderen, waarvoor een afzonderlijke plaats wordt verlangd, worden vervoerd tegen verminderde prijzen, die niet meer mogen bedragen dan de helft der prijzen der plaatskaarten voor volwassenen, behoudens voor wat betreft de toeslagen voor het gebruik van bepaalde rijtuigen of treinen en onverminderd de afronding der bedragen volgens de bepalingen van de onderneming, welke het plaatsbewijs heeft afgegeven.

Deze vermindering behoeft niet te worden verleend op de prijzen der plaatsbewijzen, welke reeds een andere vermindering inhouden ten opzichte van de gewone enkele-reisprijs.

§ 3. Bij de tarieven kunnen leeftijds grenzen worden vastgesteld, welke hoger zijn dan die, welke in de §§ 1 en 2 zijn vermeld.

#### Artikel 7

##### Geldigheidsduur der plaatsbewijzen

§ 1. De geldigheidsduur der plaatsbewijzen wordt bij de tarieven bepaald.

§ 2. Deze geldigheidsduur moet ten minste bedragen:

voor plaatsbewijzen voor een enkele reis:

voor iedere 100 km of gedeelte daarvan . . . . . 1 dag,  
waarbij de geldigheidsduur der plaatsbewijzen echter niet minder mag  
zijn dan 2 dagen;

voor plaatsbewijzen voor een heen- en terugreis:

voor iedere 50 km of gedeelte daarvan . . . . . 1 dag,  
waarbij de geldigheidsduur der plaatsbewijzen echter niet minder mag  
zijn dan 4 dagen.

§ 3. Bijzondere plaatsbewijzen tegen verminderde prijzen kunnen een afwijkende geldigheidsduur hebben.

§ 4. De eerste dag van geldigheid van het plaatsbewijs geldt bij de berekening van de geldigheidsduur als een volle dag. De reiziger kan zijn reis op iedere willekeurige dag binnen de geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs aanvangen; voorzover bij de tarieven niet anders is bepaald, moet hij de reis uiterlijk eindigen met een trein, welke volgens de dienstregeling het station van bestemming niet later dan om 24 uur bereikt.

#### Artikel 8

##### Aanwijzing en bespreking van plaatsen

§ 1. De reiziger mag zowel voor zichzelf als voor andere personen, die de reis met hem afleggen en wier plaatsbewijzen hij kan tonen, een nog onbezette plaats beleggen. De reiziger, die zijn plaats verlaat zonder deze op duidelijk zichtbare wijze te hebben belegd, verliest zijn recht daarop. Overigens wordt de aanwijzing der plaatsen overeenkomstig de voor elke spoorweg geldende voorschriften geregeld.

§ 2. Bij de tarieven of de dienstregelingen wordt bepaald of en onder welke voorwaarden plaatsen voor bepaalde treinen kunnen worden besproken.

#### Artikel 9

##### Onderbreking van de reis

§ 1. Tenzij bij de tarieven anders is bepaald, heeft de reiziger het recht de reis zo dikwijls hij dit wenst en zonder formaliteiten te onderbreken.

§ 2. Maakt de reiziger gebruik van het recht zijn reis te onderbreken, dan heeft zulks geen verlenging van de bij de tarieven vastgestelde geldigheidsduur tot gevolg.

§ 3. De reiziger, die zijn reis heeft onderbroken, mag deze slechts voortzetten op het station waar de reis werd onderbroken of op een aan dezelfde reisweg en dicht bij het station van bestemming gelegen station.

## Artikel 10

## Verandering van klasse of van trein

De reiziger mag op de bij de tarieven vastgestelde voorwaarden en tegen betaling van de hiervoor verschuldigde toeslag plaats nemen in een hogere klasse of overgaan in een trein, die in een hogere groep is gerangschikt dan op zijn plaatsbewijs is aangegeven.

## Artikel 11

## Reizigers zonder geldig plaatsbewijs

§ 1. De reiziger, die geen geldig plaatsbewijs kan tonen, is verplicht boven de voor de reis verschuldigde vracht een toeslag te betalen; deze toeslag wordt berekend volgens de reglementen van de spoorweg, welke de toeslag heeft gevorderd.

§ 2. Plaatsbewijzen, welke een ongeoorloofde wijziging hebben ondergaan, worden als ongeldig aangemerkt en door het spoorweg-personeel ingetrokken.

§ 3. De reiziger, die weigert de vrachtprijs of de toeslag onmiddellijk te voldoen, kan van de reis worden uitgesloten. De uitgesloten reiziger kan niet eisen, dat zijn bagage op een ander station dan het station van bestemming te zijner beschikking wordt gesteld.

## Artikel 12

## Personen, die niet of voorwaardelijk tot de trein worden toegelaten

§ 1. Tot de trein worden niet toegelaten of uit de trein kunnen onderweg worden verwijderd:

a) personen in beschonken toestand, zij die zich op onbehoorlijke wijze gedragen of die de wettelijke of reglementaire voorschriften niet opvolgen; zij hebben geen aanspraak op terugbetaling van de prijs van hun plaatsbewijs, noch op die, welke zij voor het vervoer van hun bagage hebben betaald;

b) personen, van wie het zich laat aanzien, dat zij wegens ziekte of om andere redenen voor hun medereizigers hinderlijk zullen zijn, tenzij een gehele rijtuigafdeling vooraf voor hen is afgehuurd of tegen betaling te hunner beschikking kan worden gesteld; personen, die onderweg ziek zijn geworden, moeten evenwel ten minste worden vervoerd tot het eerste station, waar het mogelijk is hun de nodige verzorging te geven. De voor de reis en voor het vervoer der bagage betaalde prijs zal hun overeenkomstig de bij artikel 26 gestelde voorwaarden worden terugbetaald, na aftrek van het op het afgelegde traject betrekking hebbende deel.

§ 2. Het vervoer van personen, die door besmettelijke ziekten zijn aangetast, wordt beheerst door internationale verdragen en regle-

menten of, bij gebreke daarvan, door de in iedere Staat van kracht zijnde wetten en reglementen.

### Artikel 13

Voorwerpen, die niet in de rijtuigen worden toegelaten

§ 1. Gevaarlijke voorwerpen, in het bijzonder geladen vuurwapenen, ontplofbare, licht ontvlambare of bijtende stoffen, alsook voorwerpen, die uit hun aard voor de reizigers lastig of hinderlijk zijn, mogen niet in de rijtuigen worden medegenomen.

Evenwel mogen reizigers, die in de uitoefening van de openbare dienst een vuurwapen dragen, alsook jagers en schutters munitie medenemen, indien daarbij de kleinste maximum-hoeveelheid, die in de voor de betrokken grondgebieden van kracht zijnde reglementen is vastgesteld, niet wordt overschreden. Bewakers, die gevangenen begeleiden en met dezen in afzonderlijke rijtuigen of rijtuigafdelingen reizen, mogen geladen vuurwapenen medenemen.

§ 2. Het spoorwegpersoneel is bevoegd zich in tegenwoordigheid van de reiziger te overtuigen van de aard der in de rijtuigen medegenomen voorwerpen, wanneer ernstig vermoeden bestaat van overtreding der bepalingen van § 1.

§ 3. De overtreders is aansprakelijk voor alle schade, voortvloeiende uit het in strijd handelen met de bepalingen van § 1.

### Artikel 14

Medenemen van handbagage en van dieren in de rijtuigen

§ 1. De reizigers mogen gemakkelijk draagbare voorwerpen (handbagage) kosteloos in de rijtuigen medenemen, mits de voorschriften der douane of van andere ambtelijke autoriteiten zich niet daartegen verzetten en deze voorwerpen geen schade kunnen veroorzaken. Iedere reiziger heeft voor zijn handbagage slechts de beschikking over de ruimte boven en onder zijn zitplaats. Deze bepaling is van overeenkomstige toepassing, wanneer de rijtuigen van een bijzonder type zijn.

§ 2. Levende dieren mogen niet in de rijtuigen worden medegenomen. Evenwel worden kleine dieren, gesloten in kooien, kisten, korven of andere doeltreffende verpakkingen en kleine honden, ook zonder dat deze zijn verpakt, toegelaten, mits deze dieren de reizigers niet door hun reuk, hun lawaai of op enige andere wijze kunnen hinderen, de politievoorschriften der onderscheidene Staten zich daartegen niet verzetten, geen der reizigers daartegen bezwaar maakt en deze dieren op de schoot kunnen worden gehouden of als handbagage kunnen worden ondergebracht.

Bij de tarieven of de dienstregelingen kan het toelaten van dieren in bepaalde soorten van rijtuigen of treinen worden verboden of toegestaan.

Bij de tarieven wordt bepaald, of en voor welke dieren vracht moet worden betaald.

§ 3. Handbagage en dieren, die de reiziger in het rijtuig medeneemt, moeten door hemzelf worden bewaakt.

De reiziger is aansprakelijk voor alle schade, die is veroorzaakt door de handbagage of de dieren, die hij in het rijtuig heeft medegenomen, tenzij hij bewijst, dat de schade door schuld van de spoorweg is veroorzaakt.

## Artikel 15

### Treinen en dienstregelingen

§ 1. Voor het vervoer zijn bestemd de in de dienstregelingen opgenomen gewone treinen en de treinen, welke naar behoefte worden ingelegd.

§ 2. De spoorwegen zijn verplicht de dienstregelingen der treinen op hun eigen lijnen tijdig in de stations aan te brengen. Bij de dienstregelingen moeten de soorten der treinen, de rijtuigklassen, de voorwaarden, waaronder de reizigers worden toegelaten en de vertrekuren der treinen worden aangegeven; bij de overgangsstations van enige betekenis en de eindstations moeten bovendien de aankomsttijden alsmede de belangrijkste aansluitingen, worden aangegeven.

## Artikel 16

### Gemiste aansluitingen. Uitvallen van treinen

Wanneer ten gevolge van vertraging van een trein de aansluiting op een andere trein wordt gemist of wanneer een trein op het geheel of een gedeelte van zijn traject is uitgevallen en de reiziger zijn reis wenst voort te zetten, is de spoorweg verplicht hem met zijn bagage, voor zover dit mogelijk is en zonder heffing van enige toeslag, verder te vervoeren met een trein, die over dezelfde of over een andere route van de bij de oorspronkelijke reisweg betrokken spoorwegen naar dezelfde bestemming voert, teneinde het de reiziger mogelijk te maken met minder vertraging zijn bestemming te bereiken. De stationschef moet, zo nodig, op het plaatsbewijs aantekenen, dat de aansluiting gemist of de trein uitgevallen is, voor zoveel nodig de geldigheidsduur verlengen en het voor de nieuwe reisweg, voor een hogere klasse of voor een hoger getarifeerde trein geldig maken. De spoorweg kan echter het gebruik van bepaalde treinen bij het tarief of de dienstregeling uitsluiten.

## HOOFDSTUK II

### Vervoer van bagage

#### Artikel 17

##### Omschrijving van het begrip bagage

§ 1. Als bagage worden beschouwd voorwerpen, die verpakt zijn in koffers, manden, valiezen, reiszakken, hoedendozen en dergelijke verpakkingsmiddelen.

§ 2. Bovendien worden ten vervoer als bagage toegelaten, ook onverpakt, wanneer zij in de regel onverpakt worden vervoerd:

- a) draag- en rolstoelen voor zieken, door zieken zelf voortbewogen rolstoelen met of zonder hulpmotor, ligstoelen;
- b) kinderwagens;
- c) koffers met monsters koopwaar;
- d) draagbare muziekinstrumenten;
- e) toneelbenodigdheden, mits hun gesteldheid, omvang en gewicht toelaten ze snel te laden en in de bagagewagens te plaatsen;
- f) landmeetinstrumenten, niet langer dan 4 meter, en handwerk-gereedschap;
- g) beroepsinstrumenten in het algemeen, draagbare schrijf- en rekenmachines, boeken, zakenpapieren en documenten;
- h) sportbenodigdheden;
- i) rijwielen met of zonder hulpmotor, motorrijwielen zonder zijspanwagen, mits de niet blijvend bevestigde bijbehorende delen daarvan zijn verwijderd.

De reservoirs van voertuigen, die door motoren worden voortbewogen, mogen vloeibare brandstof bevatten. De reiziger moet, indien zich tussen het reservoir en de motor een kraan bevindt, deze sluiten. Hulpreservoirs, die stevig aan het voertuig zijn bevestigd, mogen eveneens vloeibare brandstof bevatten, mits zij zijn afgesloten. De motorrijwielen, waarvan de reservoirs vloeibare brandstof bevatten, moeten recht op hun wielen en beveiligd tegen omvallen worden verzonden.

§ 3. Bij de tarieven kunnen de hoeveelheid, de omvang en het gewicht van de in § 2 aangeduide en ten vervoer als bagage toegelaten voorwerpen worden beperkt en de voorwaarden worden vastgesteld, waaronder voor het laden, het overladen en het lossen de hulp van de reiziger kan worden ingeroepen.

Bij de tarieven kan onder zekere voorwaarden worden toegestaan andere voorwerpen als bagage te vervoeren (b.v. motorrijwielen met zijspanwagen en automobielen) en dieren, gesloten in kooien, welke voldoende veiligheid bieden.

§ 4. Bij de tarieven kunnen voorwerpen, bedoeld in §§ 1 en 2, van vervoer als bagage worden uitgesloten, wanneer zij voor verkoop zijn bestemd.

#### Artikel 18

##### Van vervoer uitgesloten voorwerpen

Voorwerpen, welke krachtens de bepalingen van het Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) en van Bijlage I daarvan van vervoer als vrachtgoed zijn uitgesloten, of daartoe onder zekere voorwaarden zijn toegelaten, zijn van vervoer als bagage uitgesloten.

Van de krachtens Bijlage I van de CIM ten vervoer als vrachtgoed toegelaten voorwerpen zijn evenwel zodanige, die als expresoed mogen worden vervoerd, niet van vervoer als bagage uitgesloten.

#### Artikel 19

##### Verantwoordelijkheid van de reiziger voor zijn bagage

##### Boeten

§ 1. De houder van het bagagebiljet is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen der artikelen 17 en 18; hij draagt alle gevolgen van overtreding van die bepalingen.

§ 2. Wanneer de wetten en reglementen van de Staat op welks grondgebied het geval zich voordoet, zulks niet verbieden, heeft de spoorweg het recht om, bij ernstig vermoeden van overtreding, te onderzoeken, of de inhoud der bagage aan de voorschriften voldoet. De houder van het bagagebiljet wordt verzocht bij het onderzoek tegenwoordig te zijn; wanneer hij zich niet aanmeldt of niet te bereiken is, moet, indien geen andere wetten of reglementen in de Staat, waar het onderzoek plaats heeft, gelden, dit onderzoek in tegenwoordigheid van twee niet tot de spoorweg in betrekking staande getuigen geschieden. Wanneer een overtreding wordt vastgesteld, moet de door het onderzoek veroorzaakte kosten door de houder van het bagagebiljet worden betaald.

§ 3. Bij overtreding van de bepalingen van de artikelen 17 en 18 moet de houder van het bagagebiljet, onverminderd zijn verplichtingen tot bijbetaling van het vrachtverschil en, zo nodig, tot schadevergoeding, een boete betalen.

Voor de voorwerpen, die van vervoer als bagage zijn uitgesloten moet als boete voor elke kg bruto worden betaald:

a) drie frank, met een minimum van zes frank, wanneer die voorwerpen stoffen bevatten, die krachtens Bijlage I van het Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) van vervoer als vrachtgoed zijn uitgesloten;

b) twee frank, met een minimum van vier frank, in ieder ander geval van overtreding van de bepalingen der artikelen 17 en 18.

## Artikel 20

## Verpakking en toestand der bagage

§ 1. Bagage, welke in ondeugdelijke toestand verkeert of onvoldoende is verpakt, of welke duidelijke sporen van beschadiging vertoont, mag door de spoorweg worden geweigerd. Wordt zij niettemin ten vervoer aangenomen, dan heeft de spoorweg het recht een desbetreffende aantekening op het bagagebiljet aan te brengen. Het in ontvangst nemen door de reiziger van het bagagebiljet, waarop een dergelijke aantekening is gesteld, wordt beschouwd als het bewijs, dat hij de juistheid van deze aantekening heeft erkend.

§ 2. Ieder stuk bagage moet op voldoende houdbare wijze de naam en het adres van de reiziger en van het station van bestemming aangeven.

§ 3. Op vroeger vervoer betrekking hebbende oude etiketten, adressen of andere aanduidingen moeten door de reiziger verwijderd of onleesbaar gemaakt worden.

## Artikel 21

## Inschrijving en vervoer van bagage. Bagagebiljet

§ 1. Inschrijving van bagage vindt slechts plaats op vertoon van plaatsbewijzen, die ten minste tot het station van bestemming der bagage en over de op het plaatsbewijs aangegeven reisweg geldig zijn.

Is het plaatsbewijs over verschillende reismegen geldig of wordt de plaats van bestemming door meer dan een station bediend, dan moet de reiziger de te volgen reisweg of het station, waarvoor de bagage moet worden ingeschreven, duidelijk aangeven. De spoorweg is niet aansprakelijk voor de gevolgen van niet-naleving van dit voorschrift door de reiziger.

Bij de tarieven wordt bepaald, of en onder welke voorwaarden bagage over een andere dan de op het plaatsbewijs aangegeven reisweg of wel zonder dat een plaatsbewijs behoeft te worden vertoond, ten vervoer kan worden toegelaten. Wanneer bij de tarieven is bepaald, dat bagage ten vervoer mag worden toegelaten zonder dat een plaatsbewijs behoeft te worden vertoond, gelden de bepalingen van dit Verdrag betreffende begeleide bagage ook voor de afzender van bagage, die zonder vertoon van plaatsbewijzen wordt ingeschreven.

Indien dit in de tarieven is bepaald, is de reiziger bevoegd binnen de geldigheidsduur van zijn plaatsbewijs zijn bagage of rechtstreeks voor het gehele traject van het station van vertrek tot dat van bestemming, of voor willekeurige gedeelten van het gehele traject te doen inschrijven, mits geen enkel gedeelte meer dan eens wordt afgelegd.



§ 2. Bij de inschrijving der bagage wordt aan de reiziger een bewijs van inschrijving ter verzending (ontvangstbewijs) uitgereikt. De reiziger is verplicht zich bij de inontvangstneming van het ontvangstbewijs ervan te overtuigen, dat dit overeenkomstig zijn opgaven is ingevuld. De bagagevracht moet bij de inschrijving worden voldaan.

§ 3. Overigens gelden voor de wijze van inschrijving van bagage de wetten en reglementen, die voor het station van vertrek van kracht zijn.

§ 4. Voor de afgifte van bagagebiljetten voor internationaal vervoer moet gebruik worden gemaakt van formulieren overeenkomstig het model, dat is opgenomen in Bijlage I van dit Verdrag.

§ 5. Op de bagagebiljetten moeten de volgende gegevens voorkomen:

- a) de vermelding van de stations van vertrek en van bestemming;
- b) de reisweg;
- c) de dag waarop, en de trein waarvoor de bagage ter inschrijving is aangeboden;
- d) het aantal plaatsbewijzen, tenzij de bagage zonder vertoon van een plaatsbewijs ter inschrijving werd aangeboden;
- e) het aantal en het gewicht der stukken bagage;
- f) het bedrag van de bagagevracht en van andere mogelijke kosten;
- g) zo nodig het in cijfers en in letters uitgedrukte bedrag van de som, die overeenkomstig artikel 22 als belang bij de aflevering is aangegeven.

§ 6. Bij de tarieven of de tussen de spoorwegen gesloten overeenkomsten wordt de taal vastgesteld, waarin de bagagebiljetten moeten worden gedrukt en ingevuld.

§ 7. Voor de inschrijving van rijwielen, sportartikelen, ziekenstoelen en kinderwagens kunnen in de tarieven bijzondere bepalingen worden opgenomen.

§ 8. De reiziger kan met inachtneming van de voor het station van vertrek geldende bepalingen de trein aanwijzen, waarmede zijn bagage moet worden verzonden. Maakt hij van deze bevoegdheid geen gebruik, dan wordt zij met de eerstvolgende geschikte trein verzonden.

Moet de bagage op een overgangsstation worden overgeladen, dan behoort het vervoer plaats te hebben met de eerstvolgende trein, waarmede onder de voorwaarden, vastgesteld bij de voor het binnenverkeer geldende reglementen, het gewone vervoer der bagage moet geschieden.

De verzending van bagage kan onder de hierboven aangegeven voorwaarden alleen plaats vinden, indien de door de douane en andere ambtelijke autoriteiten bij vertrek of onderweg geëiste formaliteiten zich daar niet tegen verzetten.

De spoorweg heeft het recht het vervoer van bagage met bepaalde treinen of soorten van treinen uit te sluiten of te beperken.

## Artikel 22

### Aangifte van het belang bij de aflevering

§ 1. Voor elke zending bagage kan het belang bij de aflevering worden aangegeven door vermelding op het bagagebiljet overeenkomstig artikel 21, § 5, letter g).

Het bedrag van het aangegeven belang moet worden uitgedrukt in de munteenheid van de Staat van vertrek of in een andere door de tarieven vastgestelde munteenheid.

§ 2. Voor iedere 10 km of gedeelte daarvan wordt een premie van een tiende pro mille van het aangegeven bedrag gegeven. De minimumheffing bedraagt 1 frank per zending.

De tarieven kunnen de premie en het te heffen minimum verlagen.

## Artikel 23

### Aflevering

§ 1. De aflevering van de bagage vindt plaats tegen afgifte van het ontvangstbewijs. De spoorweg behoeft niet te onderzoeken of de houder van het ontvangstbewijs bevoegd is de bagage in ontvangst te nemen.

§ 2. De houder van het ontvangstbewijs heeft het recht de afgifte van de bagage op het bureau van het station van bestemming te vorderen, zodra, na aankomst van de trein, waarmede de bagage moest worden vervoerd, de voor het ter beschikking stellen en, zoodig, voor de vervulling van de door de douane en andere ambtelijke autoriteiten gestelde formaliteiten benodigde tijd is verstreken.

§ 3. Kan het ontvangstbewijs niet worden getoond, dan is de spoorweg alleen tot afgifte der bagage verplicht, wanneer de verzoeker zijn recht daarop bewijst; komt die bewijslevering de spoorweg onvoldoende voor, dan kan hij vorderen, dat zekerheid wordt gesteld.

§ 4. De bagage wordt afgeleverd op het station, waarvoor ze is ingeschreven. Evenwel mag op door de houder van het ontvangstbewijs hiertoe tijdig gedaan verzoek, als de omstandigheden het veroorloven en de voorschriften der douane en van andere ambtelijke autoriteiten zich daar niet tegen verzetten, de bagage op het station van vertrek worden teruggegeven of op een station onderweg worden

afgeleverd tegen afgifte van het ontvangstbewijs, en, indien dit in-gevolge het tarief is vereist, op vertoon bovendien van het plaats-bewijs.

§ 5. De houder van het bewijs, aan wie de bagage niet onder de hierboven in § 2 genoemde voorwaarden wordt afgeleverd, kan eisen, dat op het ontvangstbewijs dag en uur worden vermeld, waarop hij de aflevering heeft verlangd.

§ 6. De reiziger kan weigeren de bagage in ontvangst te nemen, zolang niet is overgegaan tot het instellen van de door hem ter vast-stelling van een beweerde schade gevraagde onderzoekingen.

Het voorbehoud, bij het in ontvangst nemen der bagage gemaakt, is slechts van waarde, indien het door de spoorweg is aanvaard.

§ 7. Overigens gelden voor de aflevering de wetten en reglemen-ten, die op de met de aflevering belaste spoorweg van kracht zijn.

### HOOFDSTUK III

#### **Gemeenschappelijke bepalingen voor het vervoer van reizigers en bagage**

##### Artikel 24

##### Tarieven. Verbod van bijzondere overeenkomsten

§ 1. De internationale tarieven, die door de spoorwegen worden opgesteld, moeten alle bijzondere voorwaarden, die voor het vervoer gelden en alle voor de berekening der vrachtprijzen en bijkomende kosten nodige aanwijzingen bevatten. Zij moeten voorts, indien het geval zich voordoet, de omstandigheden aanduiden waaronder met de wisselkoers rekening moet worden gehouden.

§ 2. De tarieven behoeven slechts te worden bekend gemaakt in de Staten, welker spoorwegen als spoorwegen van vertrek en van aankomst daarbij zijn betrokken. De tarieven en hun wijzigingen treden op de bij hun aankondiging vermelde datum in werking. Tariefverhogingen en andere bepalingen, waardoor de in deze tarieven opgenomen voorwaarden van vervoer worden verzwaaard, treden niet eerder dan zes dagen na haar aankondiging in werking.

§ 3. In ieder voor het internationale verkeer geopend station moet de reiziger inzage kunnen nemen van de tarieven of van de uittreksels ervan, die de prijzen der aldaar verkrijgbare internationale plaatsbewijzen en de daarmee overeenstemmende vrachtprijzen voor de bagage aangeven.

§ 4. De tarieven moeten voor alle belanghebbenden op gelijk-vormige wijze worden toegepast.

Elke bijzondere overeenkomst, die het verlenen van een korting op de prijzen van de tarieven tot gevolg heeft, is uitdrukkelijk verboden en van rechtswege nietig.

Evenwel zijn kortingen op prijzen, die behoorlijk zijn bekend gemaakt en voor iedereen onder dezelfde voorwaarden gelijkelijk gelden, toegelaten, evenals kortingen, die worden verleend voor de spoorwegdienst, voor overheidsdiensten, liefdadige doeleinden, opvoeding of onderwijs.

#### Artikel 25

Door de douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten

De reiziger moet zich onderwerpen aan de voorschriften, die door de douane en andere ambtelijke autoriteiten zijn uitgevaardigd, zowel wat zijn persoon als wat het onderzoek van zijn bagage en handbagage betreft. Hij moet dat onderzoek bijwonen, behoudens de bij de wetten en reglementen toegestane uitzonderingen. De spoorweg aanvaardt tegenover de reiziger generlei aansprakelijkheid voor het geval, dat deze met die verplichtingen geen rekening mocht houden.

#### Artikel 26

Terug- en bijbetalingen

§ 1. Wanneer een reiziger heeft gevraagd om gehele of gedeeltelijke terugbetaling, voor het gehele traject of voor een gedeelte ervan, van de prijs, die hij voor zijn plaatsbewijs heeft betaald, wordt in de hierna te noemen gevallen en onder de volgende voorwaarden tot terugbetaling overgegaan.

§ 2. De bedoelde gevallen kunnen worden omschreven als volgt:

- a) het plaatsbewijs is door toedoen van de reiziger niet gebruikt;
- b) het plaatsbewijs is niet gebruikt, doordat de reiziger, tengevolge van vertraging of uitvallen van een trein of stremming van de dienst, verhinderd werd zijn reis aan te vangen;
- c) het plaatsbewijs is slechts op een gedeelte van het traject gebruikt, tengevolge van dood of ziekte van de reiziger, een hem overkomen ongeval of andere dringende redenen;
- d) het plaatsbewijs is slechts op een gedeelte van het traject gebruikt, doordat de reiziger op een station onderweg heeft verklaard, dat hij van het overige gedeelte van de reis afziet;
- e) het plaatsbewijs is slechts op een gedeelte van het traject gebruikt, doordat de reiziger, tengevolge van vertraging of uitvallen van een trein of stremming van de dienst zijn aansluiting miste en daardoor werd verhinderd zijn reis volgens de dienstregeling voort te zetten;

f) het plaatsbewijs is, tengevolge van plaatsgebrek in de klasse waarvoor het is afgegeven, voor de gehele reis of een gedeelte daarvan, in een lagere klasse gebruikt.

§ 3. Voor plaatsbewijzen tegen verminderde prijs beperkt de terugbetaling zich tot de in § 2 onder b) en e) genoemde gevallen.

Gewone plaatsbewijzen voor een reis heen en terug en krachtens artikel 6 voor kinderen afgegeven plaatsbewijzen tegen verminderde prijs worden niet beschouwd als plaatsbewijzen tegen verminderde prijs in de zin van deze paragraaf.

§ 4. De spoorweg heeft het recht van de reiziger te verlangen dat hij ter ondersteuning van zijn verzoek om terugbetaling de nodige bewijzen aanvoert.

§ 5. Tot terugbetaling kan slechts op vertoon van het plaatsbewijs worden overgegaan.

In de in § 2 onder a), b), d) en e) bedoelde gevallen is de reiziger bovendien verplicht een ambtelijke verklaring over te leggen, die hem op zijn verzoek door het station van vertrek of het betrokken station onderweg wordt verstrekt.

In het in § 2 onder f) bedoelde geval is de reiziger bovendien verplicht een ambtelijke verklaring van de spoorweg over te leggen, waaruit blijkt, dat hij op het bewuste traject plaats heeft genomen in een rijtuigafdeling van een lagere klasse dan die, waarop zijn plaatsbewijs hem recht gaf.

§ 6. Van de terugbetaling worden uitgezonderd belastingen, toeslagen voor besproken plaatsen, samenstellingskosten en voor de verkoop der plaatsbewijzen uitgekeerde commissie.

Van het terug te betalen bedrag wordt afgetrokken een recht van 10 % met een minimum van 0,50 frank en een maximum van 3 frank per plaatsbewijs, alsmede, zo nodig, de kosten van verzending.

Deze aftrek wordt echter niet toegepast, wanneer een ongebruikt gebleven plaatsbewijs op de dag van afgifte wordt teruggegeven aan het bureau, dat het heeft afgegeven en evenmin in de gevallen bedoeld in § 2 onder b) en c).

Met inachtneming van de voorgaande bepalingen van deze paragraaf wordt, naar gelang van de gevallen, bedoeld in § 2, terugbetaald:

in de gevallen bedoeld onder a) en b), de betaalde prijs;

in de gevallen bedoeld onder c), d) en e), het verschil tussen de betaalde prijs en de prijs voor het afgelegde traject, berekend naar het normale tarief;

in het geval bedoeld onder f), het verschil tussen de prijs, die de reiziger voor het plaatsbewijs heeft betaald en die, welke hij had moeten betalen, indien hij plaatsbewijzen had genomen in overeen-

stemming met de klassen, waarin de verschillende gedeelten der reis zijn afgelegd.

§ 7. Wanneer een reiziger heeft gevraagd om terugbetaling van zijn bagagevracht voor het gehele traject of voor een gedeelte ervan, wordt onder de volgende voorwaarden tot terugbetaling overgegaan:

Van het terug te betalen bedrag wordt steeds een bedrag van 0,50 frank per biljet afgetrokken alsmede, zo nodig, de belastingen.

Indien de bagage wordt teruggenomen, voordat zij het station van verzending heeft verlaten, wordt de vracht terugbetaald; geschiedt dit op een station onderweg, dan moet de houder van het ontvangstbewijs daartoe van dat station een verklaring verkrijgen, die bij het verzoek om terugbetaling moet worden overgelegd.

§ 8. De tarieven kunnen andere bepalingen bevatten dan hiervóór zijn vermeld, mits zij niet ongunstiger zijn voor de reiziger.

§ 9. Iedere vordering tot terugbetaling, die op de bepalingen van dit artikel, met uitzondering van die van § 2 onder *f*), alsmede op die van artikel 12 is gegrond, is niet-ontvankelijk, als zij niet binnen een termijn van zes maanden bij de spoorweg is geldend gemaakt, welke termijn voor plaatsbewijzen bij het verstrijken der geldigheid en voor bagagebiljetten op de dag van afgifte begint te lopen.

§ 10. In geval van onjuiste tarieftoepassing of van vergissing in de berekening van de vervoer- en andere kosten, moet het te veel ontvangene door de spoorweg worden terugbetaald en het te weinig ontvangene door de reiziger worden bijbetaald.

§ 11. Indien de spoorweg vaststelt, dat te veel is ontvangen, moet dit, zo mogelijk, ambtshalve ter kennis van de belanghebbenden worden gebracht, wanneer het verschil 0,50 frank per plaatsbewijs of per bagagebiljet te boven gaat, terwijl de vereffening zo spoedig mogelijk op kosten van de reiziger dient te geschieden.

§ 12. Voor de berekening van het te veel ontvangen bedrag, dat door de spoorweg moet worden terugbetaald, of van het te weinig ontvangen bedrag, dat door de reiziger moet worden bijbetaald, wordt de officiële wisselkoers, die gold op de dag waarop de vervoerprijs is geëind, toegepast; indien de betaling in een andere munteenheid geschiedt dan die waarin de vracht is geëind, is de koers van de dag, waarop deze betaling plaats heeft, van toepassing.

§ 13. In alle gevallen, waarin dit artikel niet voorziet en bij gebreke van bijzondere overeenkomsten tussen de spoorwegen zijn de op de plaats van vertrek geldende wetten en reglementen van toepassing.

Artikel 27  
Onenigheden

Onenigheden tussen de reizigers onderling of tussen hen en het spoorwegpersoneel worden voorlopig beslist op de stations door de chef van dienst en onderweg door de hoofdconducteur.

**TITEL III**

**AANSPRAKELIJKHEID. RECHTSVORDERINGEN, DIE UIT  
DE VERVOEROVEREENKOMST VOORTVLOEIEN**

**HOOFDSTUK I**

**Aansprakelijkheid**

Artikel 28

Aansprakelijkheid voortvloeiende uit het vervoer van reizigers,  
handbagage en dieren

§ 1. De aansprakelijkheid van de spoorweg voor de dood, de verwonding en ieder ander lichamelijk letsel van een reiziger, alsook voor schade, veroorzaakt door vertraging of het uitvallen van een trein of door het missen van een aansluiting, blijft onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat, waar het feit zich heeft voorgedaan. De volgende artikelen van deze titel zijn op die gevallen niet van toepassing.

§ 2. De spoorweg is voorzover handbagage en dieren betreft, die ingevolge artikel 14, § 3, door de reiziger moeten worden bewaakt, slechts aansprakelijk voor de schade, die door zijn schuld is veroorzaakt.

§ 3. Te dezer zake bestaat geen gemeenschappelijke aansprakelijkheid.

Artikel 29

Gemeenschappelijke aansprakelijkheid van de spoorwegen  
voor bagage

§ 1. De spoorweg, die bagage ten vervoer heeft aangenomen en daarvoor een internationaal bagagebiljet heeft afgegeven, is aansprakelijk voor de uitvoering van het vervoer over het gehele traject tot aan de aflevering.

§ 2. Elke volgende spoorweg treedt door het feit, dat hij de bagage overneemt, tot de vervoerovereenkomst toe en aanvaardt de daaruit voortvloeiende verplichtingen, onverminderd de bepalingen van artikel 43, § 2, die de spoorweg van bestemming betreffen.

## Artikel 30

## Omvang van de aansprakelijkheid

§ 1. De spoorweg is aansprakelijk voor vertraging in de aflevering, voor schade die voortvloeit uit geheel of gedeeltelijk verlies van de bagage, alsmede voor beschadiging van de aanneming ten vervoer tot de aflevering.

§ 2. De spoorweg is van deze aansprakelijkheid ontheven, indien de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging is veroorzaakt door schuld van de reiziger, een door deze gegeven opdracht, die niet aan de schuld van de spoorweg te wijten is, een aan de bagage eigen gebrek of door omstandigheden, die de spoorweg niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon ondervangen.

§ 3. Rekening houdende met artikel 31, § 2, is de spoorweg ontheven van deze aansprakelijkheid, wanneer het verlies of de beschadiging het gevolg is van bijzondere gevaren, verbonden aan de bijzondere aard der bagage of aan het ontbreken of de gebrekkige toestand van de verpakking, of van het feit dat van het vervoer uitgesloten voorwerpen niettemin als bagage zijn verzonden.

## Artikel 31

## Bewijslast

§ 1. Het bewijs, dat de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging door een der in artikel 30, § 2, genoemde feiten is veroorzaakt, rust op de spoorweg.

§ 2. Wanneer de spoorweg, gelet op de feitelijke omstandigheden, bewijst, dat het verlies of de beschadiging het gevolg kan zijn geweest van een of meer van de in artikel 30, § 3, genoemde bijzondere gevaren, bestaat het vermoeden, dat het verlies of de beschadiging daarvan het gevolg is. De rechthebbende behoudt evenwel het recht te bewijzen, dat de schade niet geheel of gedeeltelijk veroorzaakt is door een van deze gevaren.

## Artikel 32

## Vermoeden van verlies. Terugvinden van bagage

§ 1. De rechthebbende kan zonder nadere bewijsvoering een ontbrekend stuk bagage als verloren beschouwen, wanneer het niet is afgeleverd binnen veertien dagen na het overeenkomstig artikel 23, § 1, gedane verzoek om aflevering.

§ 2. Indien een als verloren beschouwd stuk bagage binnen een jaar, nadat de aflevering is verzocht, wordt teruggevonden, moet de spoorweg hiervan aan de reiziger bericht zenden, zo diens verblijfplaats bekend is of kan worden opgespoord.

Binnen dertig dagen na ontvangst van deze kennisgeving kan de rechthebbende eisen, dat de bagage hem op een aan de vervoerweg



gelegen station wordt afgeleverd tegen betaling van de aan het vervoer verbonden kosten van het station van afzending tot dat, waar de aflevering plaats vindt, en tegen terugbetaling van de door hem ontvangen schadevergoeding, eventueel onder aftrek van de in die schadevergoeding begrepen kosten en onder voorbehoud van alle rechten op vergoeding wegens vertraging, overeenkomstig artikel 35 en, indien daartoe aanleiding bestaat, artikel 36.

Indien het teruggevonden stuk bagage niet binnen de hierboven bepaalde termijn van dertig dagen is opgevraagd, of wanneer het eerst meer dan een jaar na het verzoek om aflevering wordt teruggevonden, mag de spoorweg daarover beschikken overeenkomstig de wetten en reglementen van de Staat, waartoe hij behoort.

### Artikel 33

Bedrag van de schadevergoeding bij verlies van bagage

Wanneer krachtens de bepalingen van dit Verdrag voor geheel of gedeeltelijk verlies van bagage aan de spoorweg een schadevergoeding wordt opgelegd, kan worden gevorderd:

a) indien het bedrag der schade wordt bewezen:  
een som gelijk aan dat bedrag, zonder dat deze evenwel hoger kan zijn dan 40 frank per ontbrekend kilogram bruto;

b) indien het bedrag der schade niet wordt bewezen:  
een vaste som van 20 frank per ontbrekend kilogram bruto.

Daarenboven worden de vrachtprijs, de douanerechten of andere voor het vervoer der verloren bagage gemaakte kosten terugbetaald zonder vergoeding van andere schade.

### Artikel 34

Bedrag van de schadevergoeding bij beschadiging van bagage

Bij beschadiging moet de spoorweg het bedrag der daardoor ontstane waardevermindering zonder vergoeding van andere schade betalen.

De schadevergoeding mag echter niet meer bedragen dan:

a) indien alle bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag, dat zij zou hebben belopen in geval van geheel verlies;

b) indien slechts een deel der bagage door de beschadiging in waarde is verminderd, het bedrag, dat zij zou hebben belopen in geval van verlies van het in waarde verminderde deel.

### Artikel 35

Bedrag van de schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering van bagage

§ 1. Indien bij vertraging in de aflevering de rechthebbende niet bewijst, dat daardoor schade is ontstaan, moet de spoorweg een schadevergoeding betalen ten bedrage van 20 centimes voor elk

kilogram bruto der te laat afgeleverde bagage en voor elk tijdvak van vier en twintig uur of gedeelte daarvan, te rekenen van het verzoek om aflevering met een maximum van veertien dagen.

§ 2. Indien het bewijs wordt geleverd, dat uit de vertraging schade is ontstaan, wordt voor die schade een vergoeding betaald, die niet meer kan bedragen dan het viervoud van de in § 1 bepaalde vaste vergoeding.

§ 3. De in de §§ 1 en 2 bedoelde schadevergoedingen mogen niet worden gevoegd bij die, welke verschuldigd zouden zijn wegens geheel verlies van de bagage.

Bij gedeeltelijk verlies worden zij, indien daartoe aanleiding bestaat, betaald voor het niet verloren gegane gedeelte.

Bij beschadiging worden zij, indien daartoe aanleiding bestaat, gevoegd bij de in artikel 34 bedoelde schadevergoeding.

In geen geval mag de som van de in de §§ 1 en 2 en de in de artikelen 33 en 34 bedoelde schadevergoedingen hoger zijn dan de schadevergoeding, die verschuldigd zou zijn bij geheel verlies van de bagage.

#### Artikel 36

##### Bedrag van de schadevergoeding bij aangifte van het belang bij de aflevering

Indien het belang bij de aflevering is aangegeven, kan, boven de in de artikelen 33, 34 en 35 bedoelde schadevergoedingen, terugbetaling van de meerdere schade worden gevorderd tot ten hoogste het bedrag van het aangegeven belang.

#### Artikel 37

##### Bedrag van de schadevergoeding bij opzet of grove schuld van de spoorweg

In alle gevallen, waarin de vertraging in de aflevering, het gehele of gedeeltelijke verlies of de beschadiging van de bagage is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg, moet de rechtgebende voor het bewezen nadeel volledig worden schadeloosgesteld en wel tot het dubbele der in de artikelen 33, 34, 35 en 36 bedoelde maxima.

#### Artikel 38

##### Rente over het bedrag van de schadevergoeding

De rechthebbende kan over het bedrag van de schadevergoeding betaling van rente vorderen. Deze rente, ten bedrage van 5 procent per jaar, is slechts verschuldigd, indien de schadevergoeding meer bedraagt dan tien frank per bagagebiljet; zij loopt van de dag van de in artikel 41 bedoelde vordering buiten rechte of van de dag van de dagvaarding, indien geen vordering is ingediend.

### Artikel 39

#### Terugbetaling van schadevergoedingen

Elke ten onrechte ontvangen schadevergoeding moet worden terugbetaald.

Bij bedrog heeft de spoorweg bovendien recht op betaling van een som, gelijk aan het ten onrechte betaalde bedrag.

### Artikel 40

#### Aansprakelijkheid van de spoorweg voor zijn personeel

De spoorweg is aansprakelijk voor het bij hem in dienst zijnde personeel en voor andere personen van wier diensten hij gebruik maakt bij de uitvoering van het vervoer, waarmede hij is belast.

Indien evenwel het spoorwegpersoneel op verzoek van de reizigers diensten bewijst, waartoe de spoorweg niet verplicht is, wordt dit personeel geacht te handelen voor rekening van de reizigers, aan wie het deze diensten bewijst.

## HOOFDSTUK II

### Vorderingen in en buiten rechte. Rechtspleging en verjaring bij uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende geschillen

#### Artikel 41

##### Vorderingen buiten rechte

§ 1. Op de vervoerovereenkomst betrekking hebbende vorderingen buiten rechte moeten schriftelijk bij de in artikel 43 aangegeuide spoorweg aanhangig worden gemaakt.

§ 2. Tot het indienen van een vordering buiten rechte zijn bevoegd de personen, die krachtens artikel 42 een vordering in rechte tegen de spoorweg kunnen instellen.

§ 3. Plaatsbewijzen, bagagebiljetten en overige bescheiden, die de rechthebbende van belang acht om bij zijn vordering buiten rechte te voegen, moeten in originali of in afschrift worden overgelegd; de afschriften moeten, indien de spoorweg dit verlangt, behoorlijk zijn gewaarmerkt.

Bij de afdoening van de vordering kan de spoorweg teruggave van de plaatsbewijzen en bagagebiljetten vorderen.

#### Artikel 42

##### Personen, die bevoegd zijn tot het instellen van de vordering in rechte tegen de spoorweg

De vordering in rechte tegen de spoorweg, die uit de vervoerovereenkomst ontstaat, kan slechts worden ingesteld door degene, die het plaatsbewijs dan wel het bagagebiljet overlegt, of die, bij gebreke daarvan, zijn recht bewijst.

## Artikel 43

Spoorwegen tegen welke de vordering in rechte kan worden ingesteld. Rechtsbevoegdheid

§ 1. De vordering in rechte tot terugbetaling van een krachtens de vervoerovereenkomst betaald bedrag kan worden ingesteld tegen de spoorweg die dat bedrag heeft geïnd of tegen de spoorweg ten bate waarvan het bedrag is geïnd.

§ 2. De overige uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende vorderingen in rechte kunnen uitsluitend worden ingesteld tegen de spoorweg van vertrek, de spoorweg van bestemming of de spoorweg, waar het feit zich heeft voorgedaan, op grond waarvan de vordering wordt ingesteld.

Tegen de spoorweg van bestemming kan een vordering in rechte evenwel worden ingesteld, ook al heeft hij de bagage noch het geleidebiljet ontvangen.

§ 3. Indien de eiser de keuze tussen verschillende spoorwegen heeft, vervalt zijn recht van keuze, zodra hij een vordering heeft ingesteld tegen een van deze spoorwegen.

§ 4. De vordering in rechte kan slechts worden ingesteld bij de bevoegde rechter van de Staat, waartoe de gedaagde spoorweg behoort, tenzij in verdragen of actes van concessie anders is bepaald.

Wanneer een onderneming in verschillende Staten zelfstandige spoorwegnetten exploiteert, wordt elk dezer netten voor de toepassing van deze paragraaf als een afzonderlijke spoorweg beschouwd.

§ 5. De vordering in rechte kan tegen een andere dan de in de §§ 1 en 2 aangeduide spoorwegen worden ingesteld, wanneer zulks geschiedt in reconventie of bij wijze van exceptie in het geding over de vordering ten principale, die op dezelfde vervoerovereenkomst is gegrond.

§ 6. De bepalingen van dit artikel zijn niet van toepassing op het verhaal tussen de spoorwegen onderling, geregeld in Hoofdstuk III van deze Titel.

## Artikel 44

Vaststelling van gedeeltelijk verlies of beschadiging van bagage

§ 1. Wanneer een gedeeltelijk verlies of een beschadiging door de spoorweg wordt ontdekt of vermoed, of het bestaan ervan door de rechthebbende wordt beweerd, moet de spoorweg onverwijld en zo mogelijk in tegenwoordigheid van de rechthebbende een proces-verbaal opmaken, waarin, afhankelijk van de aard van de schade, zijn vermeld de toestand en het gewicht van de bagage en voor zover

mogelijk de omvang van de schade, haar oorzaak en het tijdstip waarop zij is ontstaan.

Een afschrift van dit proces-verbaal wordt desverlangd aan de rechthebbende kosteloos ter hand gesteld.

§ 2. Wanneer de rechthebbende zich met de inhoud van het proces-verbaal niet kan verenigen, kan hij verlangen, dat de toestand en het gewicht van de bagage, alsmede de oorzaken en het bedrag van de schade gerechtelijk worden vastgesteld; de rechtspleging is onderworpen aan de wetten en reglementen van de Staat, waar de gerechtelijke vaststelling plaats vindt.

§ 3. Ingeval van verlies van stukken bagage is de rechthebbende verplicht, een zo nauwkeurig mogelijke beschrijving der verloren stukken te geven, teneinde nasporing door de spoorweg te vergemakkelijken.

#### Artikel 45

##### Vervallen van uit de vervoerovereenkomst van bagage tegen de spoorweg voortvloeiende rechtsvorderingen

§ 1. Door de aanneming van de bagage door de rechthebbende vervalt elke uit de vervoerovereenkomst tegen de spoorweg voortvloeiende rechtsvordering wegens vertraging bij de aflevering, gedeeltelijk verlies of beschadiging.

§ 2. De rechtsvordering vervalt evenwel niet:

a) indien de rechthebbende het bewijs levert, dat de schade is veroorzaakt door opzet of grove schuld van de spoorweg;

b) bij een vordering buiten rechte wegens vertraging, wanneer deze wordt ingediend bij een der in artikel 43, § 2, aangeduide spoorwegen binnen een termijn van een en twintig dagen, de dag van ontvangst van de bagage door de rechthebbende daaronder niet begrepen;

c) bij een vordering buiten rechte wegens gedeeltelijk verlies of beschadiging:

1° indien het verlies of de beschadiging vóór de aanneming van de bagage door de rechthebbende is vastgesteld overeenkomstig artikel 44;

2° indien de vaststelling, die overeenkomstig artikel 44 had moeten plaats vinden, slechts door de schuld van de spoorweg achterwege is gebleven;

d) bij een vordering buiten rechte wegens uiterlijk niet waarneembare schade, waarvan het bestaan door de rechthebbende is vastgesteld na de inontvangstneming onder de dubbele voorwaarde:

1° dat het verzoek tot vaststelling overeenkomstig artikel 44 door de rechthebbende wordt gedaan onmiddellijk na de ontdekking

van de schade en uiterlijk binnen drie dagen na de inontvangstneming van het goed;

- 2° dat de rechthebbende bewijst, dat de schade is ontstaan tussen de aanneming ten vervoer en de aflevering.

#### Artikel 46

##### Verjaring van uit de vervoerovereenkomst voortvloeiende rechtsvorderingen

§ 1. De uit de vervoerovereenkomst ontstane rechtsvorderingen verjaren door verloop van één jaar.

De verjaringstermijn bedraagt evenwel drie jaren, indien het betreft:

- a) een rechtsvordering wegens een door opzet veroorzaakte schade;
- b) een rechtsvordering wegens het geval bedrog, bedoeld in artikel 39.

§ 2. De verjaring begint te lopen:

a) voor de rechtsvordering tot schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering, gedeeltelijk verlies of beschadiging: te rekenen van de dag, waarop de aflevering heeft plaats gehad;

b) voor de rechtsvorderingen tot schadevergoeding wegens geheel verlies: te rekenen van de dag, waarop de aflevering had moeten plaats hebben;

c) voor de rechtsvorderingen tot betaling of terugbetaling van vracht, bijkomende kosten of boeten, of voor rechtsvorderingen tot verbetering van een onjuiste toepassing van een tarief, of van een rekenfout: te rekenen van de dag van betaling, of, wanneer geen betaling heeft plaats gehad, van de dag, waarop de betaling had moeten plaats vinden;

d) voor de rechtsvorderingen tot betaling van door de douane nagevordere rechten; te rekenen van de dag, waarop de douane de navordering heeft ingesteld;

e) voor de overige vorderingen betreffende het reizigersvervoer: te rekenen van de dag, waarop de geldigheidsduur van het plaatsbewijs is verstreken.

De als begin van de verjaringstermijn aangegeven dag is nimmer in deze termijn begrepen.

§ 3. Wanneer een vordering buiten rechte overeenkomstig artikel 41 bij de spoorweg wordt ingediend, wordt de verjaring geschorst tot de dag, waarop de spoorweg de vordering schriftelijk afwijst en de daarbij gevoegde stukken terugzendt. Wanneer de vordering gedeeltelijk wordt ingewilligd, begint de verjaring slechts opnieuw te lopen voor het gedeelte van de vordering, dat betwist blijft. De bewijslast

inzake ontvangst van de vordering of van het antwoord en van de teruggave van de stukken rust op de partij, die zich op dit feit beroept.

Latere vorderingen buiten rechte die op dezelfde zaak betrekking hebben, schorsen de verjaring niet.

§ 4. Een rechtsvordering die is verjaard, kan niet meer worden ingesteld, zelfs niet in reconventie of bij wijze van exceptie.

§ 5. Behoudens de voorafgaande bepalingen gelden voor de schorsing en de stuiting van de verjaring de wetten en reglementen van de Staat, waar de rechtsvordering wordt ingesteld.

### HOOFDSTUK III

#### Afrekening. Verhaal tussen de spoorwegen onderling

##### Artikel 47

##### Afrekening tussen spoorwegen

Elke spoorweg is verplicht aan de betrokken spoorwegen het hun toekomend aandeel in een vrachtprijs, die hij heeft geïnd of had moeten innen, uit te betalen.

##### Artikel 48

##### Verhaal in geval van schadevergoeding wegens verlies of beschadiging

§ 1. De spoorweg, die krachtens de bepalingen van dit Verdrag een schadevergoeding voor geheel of gedeeltelijk verlies of voor beschadiging van bagage heeft betaald, heeft recht van verhaal op de spoorwegen, die aan het vervoer hebben deelgenomen overeenkomstig de volgende bepalingen:

a) de spoorweg, door toedoen waarvan de schade is veroorzaakt, is daarvoor alleen aansprakelijk;

b) wanneer de schade is veroorzaakt door toedoen van verschillende spoorwegen, is elke spoorweg aansprakelijk voor de door hem veroorzaakte schade. Indien deze verdeling in de gegeven omstandigheden niet mogelijk is, wordt de schadevergoeding omgeslagen volgens de onder c) vermelde beginselen;

c) indien niet kan worden bewezen, dat de schade door toedoen van een of meer spoorwegen is veroorzaakt, wordt de verschuldigde schadevergoeding omgeslagen over de aan het vervoer deelgenomen hebbende spoorwegen, met uitzondering van die, welke bewijzen, dat de schade niet op hun lijnen is veroorzaakt. De omslag geschiedt naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers.

§ 2. Wanneer een van de spoorwegen niet in staat is te betalen, wordt het te zijnen laste komende en niet door hem betaalde aandeel omgeslagen over alle overige aan het vervoer deelgenomen hebbende spoorwegen, naar evenredigheid van het aantal tariefkilometers.

#### Artikel 49

##### Verhaal in geval van schadevergoeding wegens vertraging in de aflevering

De voorschriften van artikel 48 zijn van toepassing op voor vertraging betaalde schadevergoeding. Indien de vertraging is veroorzaakt door onregelmatigheden, die op verschillende spoorwegen zijn vastgesteld, wordt de schadevergoeding omgeslagen naar evenredigheid van de duur der vertraging op elk net.

#### Artikel 50

##### Rechtspleging bij verhaal

§ 1. De spoorweg, tegen welke een in de artikelen 48 en 49 bedoeld verhaal wordt uitgeoefend, is nimmer bevoegd tot betwisting van de gegrondheid der betaling die door de spoorweg, die het verhaal uitoefent, is gedaan, wanneer de schadevergoeding gerechtelijk is vastgesteld, nadat de dagvaarding hem behoorlijk was betekend en hij in de gelegenheid was gesteld in het geding tussenbeide te komen. De rechter, bij wie de vordering ten principale is aanhangig gemaakt, stelt naar gelang van de feitelijke omstandigheden de voor de betekening en de tussenkomsst toegestane termijnen vast.

§ 2. De spoorweg, die verhaal wil uitoefenen, moet zijn vordering tegen de belanghebbende spoorwegen met welke hij geen schikking heeft getroffen tegelijkertijd instellen op straffe van verlies van zijn verhaalsrecht tegen de niet gedagvaarde spoorwegen.

§ 3. De rechter beslist bij een en hetzelfde vonnis over alle vorderingen tot verhaal, die bij hem aanhangig zijn gemaakt.

§ 4. De spoorwegen tegen welke een vordering is ingesteld, kunnen geen verder verhaal uitoefenen.

§ 5. Het is niet geoorloofd in het geding over de hoofdvordering tot schadevergoeding vorderingen tot verhaal in te stellen.

#### Artikel 51

##### Bevoegdheid tot kennisneming van vorderingen tot verhaal

§ 1. De rechter ter plaatse waar de spoorweg, tegen welke het verhaal wordt uitgeoefend, is gevestigd, is uitsluitend bevoegd tot kennisneming van alle vorderingen tot verhaal.



§ 2. Wanneer de vordering tegen verschillende spoorwegen moet worden ingesteld, heeft de eisende spoorweg het recht zijn vordering in te stellen bij een van de rechters, die ingevolge § 1 bevoegd zijn.

#### Artikel 52

##### Overeenkomsten terzake van het verhaal

De spoorwegen kunnen bij overeenkomst afwijken van de in Hoofdstuk III genoemde bepalingen omtrent wederkerig verhaal.

### TITEL IV

#### BEPALINGEN VAN VERSCHILLENDE AARD

#### Artikel 53

##### Toepassing van het nationale recht

Bij gebreke van voorschriften in dit Verdrag zijn de in elke Staat op het vervoer betrekking hebbende bepalingen van de nationale wetten en reglementen van toepassing.

#### Artikel 54

##### Algemene regelen van rechtspleging

Voor alle geschillen, waartoe een aan dit Verdrag onderworpen vervoer aanleiding geeft, moet de bij de bevoegde rechter geldende procedure worden gevolgd, onder voorbehoud van in dit Verdrag opgenomen tegengestelde bepalingen.

#### Artikel 55

##### Tenuitvoerlegging van vonnissen Beslaglegging en zekerheidsstelling

§ 1. Wanneer de vonnissen, die op tegenspraak of bij verstek zijn gewezen door de krachtens de bepalingen van dit Verdrag bevoegde rechter, volgens de door die rechter toegepaste wetten uitvoerbaar zijn geworden, worden zij uitvoerbaar in elke andere bij het Verdrag partij zijnde Staat, zodra de in de desbetreffende Staat voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld. Herziening van de inhoud der beslissing is niet geoorloofd.

Deze bepaling is niet van toepassing op vonnissen, die slechts voorlopig uitvoerbaar zijn en evenmin op de veroordelingen tot schadevergoeding, die boven de kosten van het geding worden uitgesproken tegen een eiser wegens het afwijzen van zijn vordering.

§ 2. Op de uit een internationaal vervoer voortvloeiende schuld-vorderingen van een spoorweg op een niet tot dezelfde Staat behorende spoorweg kan geen beslag worden gelegd dan krachtens een

gerechtelijk vonnis in de Staat, waartoe de crediteur-spoorweg behoort.

§ 3. Op rollend materieel van de spoorweg, alsmede op voorwerpen van allerlei aard, die voor het vervoer worden gebruikt en aan de spoorweg toebehoren, zoals laadkisten, ladingsbenodigdheden, dekleden, enz., kan op het grondgebied van een andere Staat dan die, waartoe de eigendomsspoorweg behoort, slechts beslag worden gelegd krachtens een gerechtelijk vonnis in laatstgenoemde Staat. De voorwaarden voor de onvatbaarheid voor beslag van particuliere wagens zijn vastgesteld in Bijlage VII van het Verdrag betreffende het vervoer van goederen per spoorweg (CIM).

§ 4. Bij vorderingen in rechte, die voortvloeien uit de internationale vervoervereenkomst, kan geen zekerheidsstelling worden gevorderd voor de kosten van het geding.

#### Artikel 56

##### Munteenheid. Herleiding- of aannemingskoersen van buitenlands geld

§ 1. Onder franken, waarin de in dit Verdrag en zijn bijlagen genoemde bedragen zijn uitgedrukt, moeten worden verstaan goudfranken met een gewicht van 10/31 gram en een gehalte van 0,900.

§ 2. De spoorweg is verplicht de koersen bekend te maken, tegen welke hij de in buitenlandse munteenheden uitgedrukte bedragen herleidt in de munteenheid van het land, waar betaling plaats vindt (herleidingskoersen).

§ 3. De spoorweg is eveneens verplicht de koersen bekend te maken, tegen welke hij buitenlands geld in betaling aanneemt (aannemingskoersen).

#### Artikel 57

##### Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg

§ 1. Om de uitvoering van dit Verdrag te vergemakkelijken en te verzekeren, wordt een Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg ingesteld, dat belast is met:

a) het in ontvangst nemen van mededelingen van elk der bij het Verdrag partij zijnde Staten en van elk der belanghebbende spoorwegen en het kennisgeven van deze mededelingen aan de overige Staten en spoorwegen;

b) het verzamelen, bewerken en openbaar maken van gegevens van allerlei aard, die voor het internationale vervoer van belang zijn;

c) het vergemakkelijken van de door het internationale verkeer veroorzaakte financiële betrekkingen tussen de verschillende spoorwegen en van het innen van achterstallige schuldvorderingen en het in dit opzicht verstevigen van de betrekkingen tussen de spoorwegen onderling;

d) het ondernemen van pogingen, op verzoek van een der bij het Verdrag partij zijnde Staten of van een der vervoerondernemingen, waarvan de lijnen zijn opgenomen in de lijst bedoeld in artikel 58, hetzij door het verlenen van goede diensten of bemiddeling, hetzij op elke andere wijze een minnelijke schikking tot stand te brengen, ten-einde geschillen tussen de genoemde Staten of vervoerondernemingen over de uitlegging of toepassing van het Verdrag te regelen;

e) het geven, op verzoek van belanghebbende partijen — Staten, vervoerondernemingen of gebruikers —, van een advies over geschillen omtrent de uitlegging of toepassing van het Verdrag;

f) het verlenen van medewerking aan het regelen van geschillen over de uitlegging of toepassing van dit Verdrag door middel van arbitrage;

g) het instellen van een voorbereidend onderzoek omtrent voorstellen tot wijziging van dit Verdrag en het doen van voorstellen tot bijeenroeping van de in artikel 66 bedoelde Conferenties, wanneer daartoe aanleiding bestaat.

§ 2. Een bijzonder reglement, dat de inhoud van Bijlage II van dit Verdrag vormt, bepaalt de zetel, de samenstelling en de organisatie van dit Bureau, alsmede de middelen tot vervulling van zijn taak. Het bevat tevens bepalingen omtrent de werkwijze en het toezicht. Dit reglement en de daarin bij overeenkomst tussen alle bij het Verdrag partij zijnde Staten aangebrachte wijzigingen hebben dezelfde waarde en geldigheidsduur als het Verdrag.

## Artikel 58

### Lijst van de aan het Verdrag onderworpen lijnen

§ 1. Het in artikel 57 genoemde Centraal Bureau is belast met de samenstelling en het bijhouden van de lijst der aan dit Verdrag onderworpen lijnen. Te dien einde neemt het de kennisgevingen in ontvangst, die door de bij het Verdrag partij zijnde Staten worden gedaan met betrekking tot het opnemen of doorhalen in deze lijst van de lijnen van een spoorweg of van een der in artikel 2 genoemde ondernemingen.

§ 2. Een nieuwe lijn kan voor het internationale verkeer eerst worden opengesteld een maand na de dagtekening van de brief van het Centraal Bureau, waarmee het opnemen van deze lijn ter kennis van de overige Staten is gebracht.

§ 3. Het Centraal Bureau gaat tot doorhaling van een lijn over, zodra de bij het Verdrag partij zijnde Staat, op wiens verzoek deze lijn in de lijst is opgenomen, te zijner kennis heeft gebracht, dat met betrekking tot deze lijn aan de door dit Verdrag opgelegde verplichtingen niet meer kan worden voldaan.

§ 4. De enkele ontvangst van de mededeling van het Centraal Bureau geeft elke spoorweg onmiddellijk het recht met de doorgehaalde lijn alle verbindingen op het gebied van het internationale verkeer te verbreken, behalve voor wat betreft de onderweg zijnde zendingen, waarvan het vervoer moet worden voltooid.

#### Artikel 59

De bijkomende bepalingen, die bepaalde bij het Verdrag partij zijnde Staten of bepaalde deelnemende spoorwegen voor de uitvoering van dit Verdrag openbaar maken, worden door hen aan het Centraal Bureau medegedeeld.

De voor de aanvaarding van deze bepalingen getroffen overeenkomsten kunnen t.a.v. de daaraan deelnemende spoorwegen in werking treden op de door de wetten en reglementen van elke Staat voorgeschreven wijze; zij mogen evenwel geen inbreuk maken op het Verdrag.

Hun inwerkingtreding wordt ter kennis van het Centraal Bureau gebracht.

#### Artikel 60

##### Regeling van geschillen door middel van arbitrage

§ 1. De geschillen omtrent de uitlegging of toepassing van het Verdrag, dat als nationale wet of als verdragsrecht rechtskracht heeft, en van de door bepaalde bij het Verdrag partij zijnde Staten uitgevaardigde bijkomende bepalingen, kunnen op verzoek van partijen worden voorgelegd aan scheidsgerichten, waarvan de samenstelling en de procedure het onderwerp vormen van Bijlage IV van dit Verdrag.

§ 2. Bij geschillen tussen Staten binden evenwel de bepalingen van Bijlage IV partijen niet en kunnen deze vrijelijk de samenstelling van het scheidsgerecht en de scheidsrechterlijke procedure regelen.

§ 3. Op verzoek van partijen kunnen bij een scheidsgerecht ahangig worden gemaakt:

a) onverminderd de regeling van geschillen uit hoofde van andere wettelijke bepalingen:

1° geschillen tussen bij het Verdrag partij zijnde Staten,

2° geschillen tussen bij het Verdrag partij zijnde Staten enerzijds en niet bij het Verdrag partij zijnde Staten anderzijds,

3° geschillen tussen niet bij het Verdrag partij zijnde Staten,

mits in de laatste twee gevallen het Verdrag toepasselijk is als nationale wet of als verdragsrecht;

b) geschillen tussen vervoerondernemingen;

c) geschillen tussen vervoerondernemingen en gebruikers;

d) geschillen tussen gebruikers.

§ 4. De voorwaarden voor schorsing en stuiting der verjaring van de rechtsvorderingen voortvloeiende uit een internationale vervoerovereenkomst, die het onderwerp vormt van een scheidsrechtelijke procedure aanhangig gemaakt volgens dit artikel, worden bepaald door het nationale recht van de gewone rechter, waar de vordering zou moeten worden ingesteld.

§ 5. De uitspraken van de scheidsgerechten tegen de vervoerondernemingen of de gebruikers kunnen in elk van de bij het Verdrag partij zijnde Staten ten uitvoer worden gelegd, zodra in de Staat, waar de tenuitvoerlegging moet geschieden, de voorgeschreven formaliteiten zijn vervuld.

## TITEL V

### UITZONDERINGSBEPALINGEN

#### Artikel 61

##### Aansprakelijkheid bij spoor/zeeverkeer

§ 1. In het spoor/zeevervoer over de in artikel 2, § 1, bedoelde lijnen kan elke Staat, indien deze Staat de vermelding ervan verzoekt op de lijst der aan het Verdrag onderworpen lijnen, het geheel der hieronder genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid toevoegen aan die, welke in artikel 30 zijn genoemd.

De vervoerder kan zich slechts op deze gronden beroepen, indien hij bewijst, dat de vertraging bij de aflevering, het verlies of de beschadiging is ontstaan op het zeetraject vanaf de lading van de bagage aan boord van het schip tot de uitlading uit het schip.

Deze gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid zijn de volgende:

- a) handelingen, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of de ondergeschikten van de vervoerder, gepleegd bij de navigatie of de behandeling van het schip;
- b) onzeewaardigheid van het schip, mits de vervoerder bewijst, dat deze onzeewaardigheid niet is te wijten aan een gebrek aan redelijke zorg zijnerzijds om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip, waarin de bagage wordt geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de bagage;
- c) brand, mits de vervoerder bewijst, dat deze niet is veroorzaakt door toedoen of schuld van hemzelf, de kapitein, een lid van de bemanning, de loods of zijn ondergeschikten;
- d) gevaren of onheilen van de zee of andere bevaarbare wateren;
- e) redding of poging tot redding ter zee van mensenlevens of goederen.

Door de hiervoor genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid worden de algemene verplichtingen van de vervoerder geenszins opgeheven of verminderd, met name niet zijn verplichting een redelijke zorg aan te wenden om het schip zeewaardig te maken, het behoorlijk uit te rusten, te bemannen en te bevoorraden of om alle delen van het schip, waar het goed wordt geladen, geschikt te maken en in goede staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van het goed.

Wanneer de vervoerder zich beroept op de hiervoor genoemde gronden tot ontheffing der aansprakelijkheid, blijft hij niettemin aansprakelijk, indien de rechthebbende bewijst, dat de vertraging in de aflevering, het verlies of de beschadiging is te wijten aan een ander verzuim van de vervoerder, de kapitein, een lid der bemanning, de loods of zijn ondergeschikten, dan bedoeld onder letter a).

§ 2. Wanneer hetzelfde zeetraject door verschillende ondernemingen, ingeschreven op de in artikel 1 genoemde lijst, wordt bediend, moet het stelsel der op dit traject geldende aansprakelijkheid voor al deze ondernemingen gelijk zijn.

Bovendien moet, wanneer deze ondernemingen op verzoek van verschillende Staten op de lijst zijn ingeschreven, omtrent de toepassing van dit stelsel vooraf een overeenkomst tussen deze Staten worden getroffen.

§ 3. De overeenkomstig dit artikel getroffen maatregelen moeten ter kennis van het Centraal Bureau worden gebracht. Zij treden niet eerder in werking dan na afloop van een termijn van 30 dagen na de dagtekening van de brief, waarmee het Centraal Bureau deze maatregelen ter kennis van de overige Staten heeft gebracht.

De genoemde maatregelen zijn niet van invloed op de bagage, die onderweg is.

## TITEL VI

### SLOTBEPALINGEN

#### Artikel 62

##### Ondertekening

Dit Verdrag, waarvan de Bijlagen een wezenlijk deel vormen, blijft tot 1 Maart 1953 opengesteld voor ondertekening door de Staten, die uitgenodigd werden om zich te doen vertegenwoordigen op de Gewone Herzieningsconferentie.

#### Artikel 63

##### Bekrachtiging. Inwerkingtreding

Dit Verdrag zal worden bekrachtigd en de akten van bekrachtiging zullen zo spoedig mogelijk bij de Zwitserse Regering worden nedergelegd.

Wanneer dit Verdrag door vijftien Staten is bekrachtigd, zal de Zwitserse Regering zich in verbinding stellen met de belanghebbende Regeringen, teneinde met hen de mogelijkheid te onderzoeken het Verdrag in werking te doen treden.

#### Artikel 64

##### Toetreding tot het Verdrag

§ 1. Elke Staat, die dit Verdrag niet heeft ondertekend en tot toetreding wenst over te gaan, richt zijn aanvraag tot de Zwitserse Regering, die hiervan aan alle bij het Verdrag partij zijnde Staten mededeling doet, onder overlegging van een uiteenzetting van het Centraal Bureau over de met betrekking tot het internationale verkeer heersende toestand bij de spoorwegen van de Staat, die de aanvraag heeft ingediend.

§ 2. Tenzij binnen zes maanden na de datum, waarop deze mededeling is verzonden, ten minste twee Staten hun verzet ter kennis van de Zwitserse Regering hebben gebracht, wordt de aanvraag van rechtswege ingewilligd; de Zwitserse Regering geeft hiervan kennis aan de Staat, die de aanvraag heeft ingediend, en aan alle bij het Verdrag partij zijnde Staten.

In het tegenovergestelde geval brengt de Zwitserse Regering ter kennis van alle bij het Verdrag partij zijnde Staten en van de Staat, die de aanvraag heeft ingediend, dat het onderzoek van de aanvraag is aangehouden.

§ 3. Elke toelating treedt in werking een maand na de datum, waarop de Zwitserse Regering de kennisgeving heeft verzonden, of indien bij afloop van deze termijn het Verdrag nog niet in werking is getreden, op de datum waarop zulks het geval is.

#### Artikel 65

##### Duur van de verbintenis van de tot dit Verdrag toegetreden Staten

§ 1. De duur van dit Verdrag is onbeperkt. Elke bij het Verdrag partij zijnde Staat kan zich evenwel terugtrekken onder de volgende voorwaarden:

Het Verdrag heeft voor elke partij zijnde Staat rechtskracht tot de 31e December van het vijfde jaar, volgende op zijn inwerkingtreding. Elke Staat, die zich na afloop van dit tijdvak wil terugtrekken, moet zijn voornemen ten minste een jaar van te voren ter kennis brengen van de Zwitserse Regering, die hiervan mededeling doet aan alle bij het Verdrag partij zijnde Staten.

Bij gebreke van kennisgeving binnen de genoemde termijn, wordt de verbintenis van rechtswege verlengd met een tijdvak van drie jaren, en zo vervolgens telkens voor drie jaren, wanneer niet ten

minste een jaar vóór de 31e December van het laatste jaar der driejaarlijkse tijdvakken opzegging heeft plaats gehad.

§ 2. De Staten, die in de loop van het vijfjaarlijkse tijdvak of van een der driejaarlijkse tijdvakken tot het Verdrag zijn toegelaten, zijn verbonden tot het einde van dit tijdvak en vervolgens tot het einde van elk der volgende tijdvakken, voor zover zij niet ten minste een jaar vóór afloop van een dier tijdvakken hun verbintenis hebben opzegd.

## Artikel 66

### Herziening van het Verdrag

§ 1. Uiterlijk vijf jaren na de inwerkingtreding van dit Verdrag komen de afgevaardigden van de partij zijnde Staten op uitnodiging van de Zwitserse Regering bijeen voor de herziening van het Verdrag.

Indien een daartoe strekkend verzoek door ten minste een derde van het aantal bij het Verdrag partij zijnde Staten wordt gedaan, wordt een Conferentie vóór dat tijdstip bijeengeroepen.

In overeenstemming met de meerderheid van de bij het Verdrag partij zijnde Staten nodigt de Zwitserse Regering eveneens niet partij zijnde Staten uit.

In overeenstemming met de meerderheid van de bij het Verdrag partij zijnde Staten nodigt het Centraal Bureau tot bijwoning van de Conferentie uit vertegenwoordigers van:

a) internationale gouvernementele organisaties, die op het gebied van het vervoer bevoegd zijn;

b) internationale niet-gouvernementele organisaties, die op het gebied van het vervoer werkzaam zijn.

De deelneming aan de beraadslagingen door de niet bij het Verdrag partij zijnde Staten, alsmede door de in de vierde alinea genoemde internationale organisaties, wordt voor elke Conferentie geregeld in het reglement der beraadslagingen.

In overeenstemming met de meerderheid van de bij het Verdrag partij zijnde Staten kan het Centraal Bureau vóór de gewone en buitengewone herzieningsconferenties Commissies bijeenroepen vóór voorafgaand onderzoek van de wijzigingsvoorstellen. De bepalingen van Bijlage III zijn op overeenkomstige wijze op deze Commissies van toepassing.

§ 2. Door de inwerkingtreding van het uit een herzieningsconferentie voortvloeiende nieuwe Verdrag verliest het voorafgaande Verdrag zijn rechtskracht, zelfs ten opzichte van de bij het voorafgaande Verdrag partij zijnde Staten, die het nieuwe Verdrag niet zouden bekrachtigen.

§ 3. In het tijdvak tussen de herzieningsconferenties kunnen de artikelen 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49,



52 en de Bijlagen I en IV door een Herzieningscommissie aan de ontwikkeling van de behoeften worden aangepast. De organisatie en de werkwijze van deze Commissie vormen het onderwerp van Bijlage III van dit Verdrag.

De beslissingen van de Herzieningscommissie worden door bemiddeling van het Centraal Bureau onverwijld ter kennis van de Regeringen van de bij het Verdrag partij zijnde Staten gebracht. Zij worden als aangenomen beschouwd, tenzij binnen drie maanden na de dag der kennisgeving ten minste vijf Regeringen hiertegen bezwaar hebben ingebracht. Zij treden in werking op de eerste dag van de zesde maand, volgende op die, waarin het Centraal Bureau ze ter kennis van de Regeringen van de bij het Verdrag partij zijnde Staten heeft gebracht. Deze dag wordt door het Centraal Bureau in de kennisgeving van de beslissingen vermeld.

#### Artikel 67

##### Teksten van het Verdrag. Officiële vertalingen

Dit Verdrag is naar gevestigd diplomatiek gebruik in de Franse taal gesloten en ondertekend.

Bij de Franse tekst zijn een Duitse, een Engelse en een Italiaanse tekst gevoegd, die de waarde van officiële vertalingen hebben.

Bij gebreke van overeenstemming is de Franse tekst beslissend.

TEN BLIJKE WAARVAN de hierna genoemde gevolmachtigden, voorzien van volmachten welke in goede en behoorlijke vorm werden bevonden, dit Verdrag hebben ondertekend.

GEDAAN te Bern, de vijf en twintigste October negentienhonderd twee en vijftig, in een enkel exemplaar, dat in het archief van de Zwitserse Bondsstaat zal worden nedergelegd en waarvan een authentiek afschrift aan elk der Partijen zal worden gezonden.

(Zie voor de ondertekeningen *Trb.* 1953, 67, blz. 33 e.v.)

**Formulier van het bagagebiljet**

Het formulier bestaat uit drie bladen met de volgende tekst. De spoorwegondernemingen bepalen of alle drie bladen of alleen de bladen 1 en 3 door middel van doorschrijving moeten worden ingevuld.

1e blad

110 mm	No. ....		Internationaal bagagevervoer		Ⓢ	
	(Naam van de spoorwegonderneming)					
<b>Stamblad</b>						
van .....						
naar .....						
over .....						
Datum		Aantal plaats- bewijzen	Aantal stuks bagage	Werke- lijk gewicht kg	Vrachtprijs	
19 .....					Berekening van de vrachtprijs per eenheid van 10 kg	
				met vrijdom van ..... kg		
Trein No.				*)		
		in cijfers		in letters		
		=====		=====		
				Belang bij de aflevering .		
		Bijkomende kosten		.....		
		Totaal		.....		
150 mm						

2e blad

No. ....		Internationaal bagagevervoer		Ⓢ		
(Naam van de spoorwegonderneming)						
<b>Geleidebrief</b>						
van .....						
naar .....						
over .....						
Datum		Aantal plaats- bewijzen	Aantal stuks bagage	Werke- lijk gewicht kg	Vrachtprijs	
19 .....					Berekening van de vrachtprijs per eenheid van 10 kg	
				met vrijdom van ..... kg		
Trein No.				*)		
		in cijfers		in letters		
		=====		=====		
				Belang bij de aflevering .		
		Bijkomende kosten		.....		
		Totaal		.....		

\*) De spoorwegondernemingen mogen deze rubriek naar behoefte aanvullen.

3e blad, voorzijde

No. ....		Internationaal bagagevervoer				Φ	
		(Naam van de spoorwegonderneming)					
<b>Ontvangstbewijs</b>							
van .....		naar .....					
over .....							
Datum		Aantal stuks bagage		Werkelijk gewicht kg		Vrachtprijs	
19 .....						Berekening van de vrachtprijs per eenheid van 10 kg	
						} zonder vrijdom	
						} met vrijdom van ..... kg	
Trein No.						*)	
		in cijfers		in letters		Belang bij de aflevering .	
		=====		=====			
		Bijkomende kosten .....					
		Totaal .....					

Zie achterzijde

3e blad, achterzijde

Het vervoer vindt plaats volgens het Verdrag betreffende internationaal vervoer van reizigers en bagage (CIV), alsmede volgens de in aanmerking komende tarieven

\_\_\_\_\_

De reiziger moet zich onderwerpen aan de door de douane en andere ambtelijke autoriteiten verlangde formaliteiten, behoudens door het bevoegde gezag toegelaten uitzonderingen.

\_\_\_\_\_

De op de voorzijde vermelde bagage wordt tegen afgifte van dit ontvangstbewijs afgeleverd.

\*) De spoorwegondernemingen mogen deze rubriek naar behoefte aanvullen.

**Reglement betreffende het Centraal Bureau voor het  
internationale vervoer per spoorweg**

Artikel 1

§ 1. Het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg heeft zijn zetel te Bern en staat onder auspiciën van de Zwitserse Regering.

Het toezicht op zijn administratieve en financiële werkzaamheid wordt uitgeoefend binnen het kader van de bepalingen van artikel 57 van het Verdrag en berust bij een Commissie van Beheer.

Te dien einde is de Commissie van Beheer belast:

*a)* toe te zien op de juiste toepassing door het Centraal Bureau van de Verdragen, alsmede van de overige uit de herzieningsconferenties voortvloeiende teksten en, indien daartoe aanleiding bestaat, aanbevelingen te doen voor het nemen van maatregelen, die de toepassing van deze Verdragen en teksten kunnen vergemakkelijken;

*b)* met redenen omklede adviezen te geven over vragen, die van belang kunnen zijn voor de werkzaamheden van het Centraal Bureau en die haar worden voorgelegd door een bij het Verdrag partij zijnde Staat of door de directeur van het Bureau.

§ 2. *a)* De Commissie van Beheer houdt haar bijeenkomsten te Bern. Zij bestaat uit negen leden, die uit de bij het Verdrag partij zijnde Staten worden gekozen.

*b)* De Zwitserse Bondsstaat heeft een permanente zetel in de Commissie en voorziet in het voorzitterschap. De overige leden worden benoemd voor vijf jaren. De diplomatieke Conferentie, die krachtens artikel 63 van het Verdrag met de inwerkingstelling van het Verdrag is belast, wijst, rekening houdende met een billijke geografische verdeling, de Staten aan, die voor het eerste vijfjaarlijkse tijdvak deel uitmaken van de Commissie. Zij stelt de bepalingen vast, die de samenstelling van de Commissie voor latere tijdvakken regelen.

*c)* Indien onder de leden-Staten een zetel vrijkomt, wijst de Commissie van Beheer zelve een andere bij het Verdrag partij zijnde Staat aan om de opengevallen zetel te bezetten.

*d)* Elke Staat, die van de Commissie van Beheer deel uitmaakt, wijst als zijn vertegenwoordiger in de Commissie een persoon aan, die op grond van zijn ervaring in internationale vervoervraagstukken hiertoe geschikt is.

*e)* De Commissie van Beheer stelt haar huishoudelijk reglement vast en stelt zich zelf in.

<sup>1)</sup> Deze Bijlage is vastgesteld te Bern op 11 April 1953. Zie hiervóór, blz. 1.

Zij houdt ten minste éénmaal per jaar een gewone bijeenkomst; zij houdt bovendien buitengewone bijeenkomsten, wanneer drie van haar leden daarom verzoeken.

Het Centraal Bureau verzorgt het secretariaat van de Commissie van Beheer.

De processen-verbaal van de zittingen van de Commissie van Beheer worden aan alle bij het Verdrag partij zijnde Staten gezonden.

f) De werkzaamheden als vertegenwoordiger van een Staat, welke deel van de Commissie uitmaakt, worden niet vergoed en de daaruit voortvloeiende reis- en verblijfkosten komen ten laste van de desbetreffende Staat.

§ 3. a) De Commissie van Beheer stelt het reglement betreffende de organisatie, de werkwijze en de rechtspositie van het personeel van het Centraal Bureau vast. De Zwitserse Regering legt haar daartoe een ontwerp voor.

b) De Commissie van Beheer benoemt de directeur, de onder-directeur en de raadsliden van het Centraal Bureau; de Zwitserse Regering legt haar de desbetreffende voorstellen voor. Bij deze benoemingen houdt de Commissie van Beheer meer in het bijzonder rekening met de bekwaamheid van de kandidaten en met een billijke geografische verdeling.

c) De Commissie van Beheer keurt, rekening houdende met de bepalingen van het hiernavolgende artikel 2, de jaarlijkse begroting van het Centraal Bureau goed, alsmede het jaarverslag.

De contrôle op de rekening en verantwoording van het Centraal Bureau, die binnen het kader van de begroting uitsluitend betrekking heeft op de overeenstemming tussen de boekhouding en de daarbij behorende bescheiden, wordt uitgeoefend door de Zwitserse Regering. Deze legt de rekening en verantwoording, vergezeld van een rapport, over aan de Commissie van Beheer.

De Commissie van Beheer brengt ter kennis van de bij het Verdrag partij zijnde Staten, tezamen met het jaarverslag en de jaarlijkse rekening en verantwoording van het Centraal Bureau, haar beslissingen, besluiten en aanbevelingen.

d) De Commissie van Beheer dient ten minste twee maanden vóór de opening bij een herzieningsconferentie een verslag in over het geheel van haar werkzaamheden sedert de voorafgaande Conferentie.

## Artikel 2

§ 1. De kosten van het Centraal Bureau worden door de bij het Verdrag partij zijnde Staten gedragen naar evenredigheid van de lengte der spoorlijnen of trajecten waarop het Verdrag van toepassing is. De bijdrage voor scheepvaartlijnen in de uitgaven wordt evenwel bepaald naar evenredigheid van de halve lengte hunner trajecten. De bijdrage van elke Staat is ten hoogste 0,80 frank per kilometer.

Bij wijze van uitzondering kan deze bijdrage, na overeenstemming tussen de belanghebbende Regeringen en het Centraal Bureau en met goedkeuring van de Commissie van Beheer, met ten hoogste vijftig procent worden verlaagd voor de lijnen, die onder bijzondere voorwaarden worden geëxploiteerd. Het bedrag van de jaarlijkse bijdrage per kilometer wordt elk jaar vastgesteld — het Centraal Bureau gehoord — door de Commissie van Beheer. De bijdrage wordt steeds in haar geheel geïnd. Wanneer de werkelijke uitgaven van het Centraal Bureau lager zijn dan het bedrag van de op deze grondslag berekende bijdrage, wordt het verschil in een reservefonds gestort.

§ 2. Tegelijk met de toezending van het jaarverslag en de jaarlijkse rekening en verantwoording, nodigt het Centraal Bureau de bij het Verdrag partij zijnde Staten uit hun bijdrage in de uitgaven over het afgelopen jaar te storten. De Staat, die op 1 October zijn bijdrage niet heeft gestort, wordt ten tweede male uitgenodigd zulks te doen. Indien ook deze aanmaning zonder gevolg blijft, wordt zij door het Centraal Bureau in het begin van het volgende jaar herhaald bij gelegenheid van de toezending van het verslag over het afgelopen jaar. Indien op 1 Juli daaropvolgende met deze herhaalde aanmaning geen rekening is gehouden, worden bij de in gebreke zijnde Staat ten vierden male stappen ondernomen, om deze tot betaling van de twee achterstallige jaarlijkse bijdragen te bewegen. Indien ook deze poging zonder gevolg blijft, deelt het Centraal Bureau drie maanden daarna aan deze Staat mede, dat, indien de verwachte storting niet is verricht vóór het einde van het jaar, het verzuim zal worden uitgelegd als een stilzwijgende wilsverklaring om zich uit het Verdrag terug te trekken. Wanneer vóór 31 December deze laatste stap zonder gevolg blijft, gaat het Centraal Bureau, akte nemende van de door de in gebreke zijnde Staat stilzwijgend uitgedrukte wil zich uit het Verdrag terug te trekken, over tot doorhaling van de lijnen van deze Staat op de lijst van de lijnen, die toegelaten zijn voor het internationale vervoer.

§ 3. De niet geïnde bedragen moeten, voorzover mogelijk, worden gedekt uit de gewone middelen, waarover het Centraal Bureau de beschikking heeft en kunnen over vier jaren worden verdeeld. Het gedeelte van het tekort, dat niet op deze wijze kan worden gedekt, wordt op een bijzondere rekening gebracht ten laste van de overige bij het Verdrag partij zijnde Staten, in verhouding tot het aantal kilometers van de aan het Verdrag onderworpen lijnen ten tijde van de boeking op rekening en wel in de mate, waarin elk hunner over het tijdvak van twee jaar, voorafgaande aan het terugtrekken van de in gebreke zijnde Staat, met laatstgenoemde partij was bij het Verdrag.

§ 4. De lijnen van de Staat, die onder de in § 2 hiervóór aangegeven voorwaarden zijn doorgehaald, kunnen slechts opnieuw tot het internationale vervoer worden toegelaten, wanneer deze Staat vóóraf

de bedragen, die deze voor de desbetreffende jaren verschuldigd is, betaalt; over deze bedragen wordt een rente van vijf procent geheven te rekenen van het einde van de zesde maand, die verlopen is sedert de dag, waarop het Centraal Bureau de Staat voor de eerste maal heeft uitgenodigd de door deze verschuldigde bijdragen te betalen.

#### Artikel 3

§ 1. Het Centraal Bureau geeft een maandschrift uit, dat de voor de toepassing van het Verdrag noodzakelijke inlichtingen bevat, met name mededelingen met betrekking tot de lijst van de lijnen van spoorwegen en andere ondernemingen en de van het vervoer uitgesloten of voorwaardelijk ten vervoer toegelaten goederen, alsmede studies, waarvan het de opnemng nuttig acht.

§ 2. Het maandschrift is gesteld in het Frans en in het Duits. Eén exemplaar wordt kosteloos toegezonden aan elke bij het Verdrag partij zijnde Staat en aan elke belanghebbende spoorweg. Voor de overige exemplaren moet een door het Centraal Bureau vastgestelde prijs worden betaald.

#### Artikel 4

§ 1. De uit het internationale vervoer voortvloeiende schuldvorderingen, die onbetaald zijn gebleven, kunnen door de onderneming, die recht heeft op betaling van deze vorderingen, ter kennis van het Centraal Bureau worden gebracht met het doel, dat dit de inning ervan zal vergemakkelijken. Te dien einde nodigt het Centraal Bureau de in gebreke zijnde vervoerondernemingen uit het verschuldigde bedrag te betalen of de gronden van haar weigering tot betaling aan te geven.

§ 2. Indien het Centraal Bureau van oordeel is, dat de aangegeven gronden de weigering voldoende rechtvaardigen, verwijst het partijen naar de bevoegde rechter of, indien partijen daarom verzoeken, naar het in artikel 60 van het Verdrag (Bijlage IV) bedoelde scheidsrecht.

§ 3. Wanneer het Centraal Bureau van oordeel is, dat het gehele of gedeeltelijke bedrag werkelijk verschuldigd is, kan het na ingewonnen advies van een deskundige verklaren, dat de in gebreke zijnde vervoeronderneming verplicht is de gehele of gedeeltelijke schuldvordering bij het Centraal Bureau te storten; het aldus gestorte bedrag moet ter beschikking worden gehouden tot de beslissing van de bevoegde rechter of van het in artikel 60 van het Verdrag (Bijlage IV) bedoelde scheidsrecht.

§ 4. Wanneer een vervoeronderneming binnen vijftien dagen geen gevolg heeft gegeven aan de aanmaning van het Centraal Bureau, wordt haar een nieuwe ingebrekestelling gezonden, onder aanduiding van de uit haar weigering voortvloeiende gevolgen.

§ 5. Indien ook deze nieuwe ingebrekestelling zonder gevolg blijft, zendt het Centraal Bureau tien dagen na haar verzending aan de bij het Verdrag partij zijnde Staat, waartoe de vervoeronderneming behoort, een met redenen omkleed bericht en nodigt deze Staat uit de maatregelen te overwegen, die moeten worden genomen; met name zal aan deze Staat worden verzocht te onderzoeken, of de lijnen van de in gebreke zijnde onderneming op de lijst moeten worden gehandhaafd.

§ 6. Indien de bij het Verdrag partij zijnde Staat, waartoe de in gebreke zijnde vervoeronderneming behoort, verklaart, dat hij ondanks wanbetaling van oordeel is, dat deze onderneming niet van de lijst moet worden geschrapt of indien hij de mededeling van het Centraal Bureau gedurende zes weken onbeantwoord laat, wordt hij van rechtswege geacht het vermogen van de genoemde onderneming tot betaling van de uit het internationale vervoer voortvloeiende schuldvordering te waarborgen.

#### Artikel 5

Voor de bestrijding van de bijzondere kosten, die uit de in artikel 57, § 1, letters *d*) tot *f*), van het Verdrag genoemde werkzaamheden voortvloeien, wordt een vergoeding geheven. Het bedrag van deze vergoeding wordt op voorstel van het Centraal Bureau vastgesteld door de Commissie van Beheer.

#### Artikel 6

##### Overgangsbepaling

De eerste gewone bijeenkomst van de Commissie van Beheer, die door de Zwitserse Regering wordt bijeengeroepen, moet binnen twee maanden na de datum van inwerkingtreding van het Verdrag plaats vinden.



## BIJLAGE III

(Artikel 66, § 3)

**Statuut van de Herzieningscommissie**

## Artikel 1

De Regeringen van de bij het Verdrag partij zijnde Staten delen hun voorstellen betreffende de onderwerpen, voor welke de Commissie bevoegd is, aan het Centraal Bureau voor het internationale vervoer per spoorweg mede; dit Bureau brengt de voorstellen onverwijld ter kennis van de overige partij zijnde Staten.

## Artikel 2

Het Centraal Bureau nodigt de Commissie uit een zitting te houden telkenmale, wanneer de noodzaak daartoe zich doet gevoelen of op verzoek van ten minste vijf partij zijnde Staten.

Aan alle bij het Verdrag partij zijnde Staten wordt ten minste twee maanden van te voren van de zittingen van de Commissie kennis gegeven. De kennisgeving moet nauwkeurig vermelden de onderwerpen, waarvan opneming in de agenda is verzocht.

## Artikel 3

Alle bij het Verdrag partij zijnde Staten kunnen deelnemen aan de werkzaamheden van de Commissie.

Een Staat kan zich door een andere Staat doen vertegenwoordigen; een Staat kan echter niet meer dan twee andere Staten vertegenwoordigen.

Elke Staat draagt de kosten van zijn vertegenwoordigers.

## Artikel 4

Het Centraal Bureau bereidt de behandeling van de vragen voor en neemt de secretariaatswerkzaamheden van de Commissie op zich.

De Directeur en de Onderdirecteur van het Centraal Bureau nemen deel aan de zittingen van de Commissie met raadgevende stem.

## Artikel 5

In overeenstemming met de meerderheid der bij het Verdrag partij zijnde Staten nodigt het Centraal Bureau, tot het met raadgevende stem bijwonen van de zittingen van de Commissie, vertegenwoordigers uit van:

- a) niet bij het Verdrag partij zijnde Staten;
- b) internationale gouvernementele organisaties, welke op het gebied van het vervoer bevoegd zijn;
- c) internationale niet-gouvernementele organisaties, welke op het gebied van het vervoer werkzaam zijn.

De sub *b*) en *c*) genoemde organisaties worden uitgenodigd op voorwaarde van wederkerigheid.

#### Artikel 6

De Commissie is rechtsgeldig samengesteld, wanneer een derde van de bij het Verdrag partij zijnde Staten vertegenwoordigd is.

#### Artikel 7

De Commissie wijst voor elke zitting een voorzitter en één of twee ondervoorzitters aan.

#### Artikel 8

De beraadslagingen worden in het Frans en in het Duits gehouden. De uiteenzettingen van de leden der Commissie worden onmiddellijk in een mondelinge vertaling samengevat. De tekst van de voorstellen en de mededelingen van de voorzitter worden in extenso vertaald.

#### Artikel 9

De stemming vindt plaats per delegatie en desgewenst bij oproeping; elke delegatie van een bij het Verdrag partij zijnde Staat, die ter zitting vertegenwoordigd is, heeft recht op één stem.

Een voorstel wordt slechts als aangenomen beschouwd, indien:

*a*) ten minste de helft van de ter Commissie aanwezige delegaties aan de stemming heeft deelgenomen;

*b*) de meerderheid van de stemmen ten gunste van het voorstel is uitgebracht.

#### Artikel 10

De processen-verbaal van de zittingen geven van de beraadslagingen een samenvatting in beide talen.

De voorstellen en besluiten moeten woordelijk in beide talen worden opgenomen. Wanneer met betrekking tot de besluiten zich verschillen tussen de Franse en de Duitse tekst van het proces-verbaal voordoen, is de Franse tekst beslissend.

De processen-verbaal worden zo spoedig mogelijk aan de leden toegezonden.

Indien de leden niet tijdens de zitting hun goedkeuring aan het proces-verbaal hechten, delen zij de eventuele verbeteringen binnen een redelijke termijn aan het secretariaat mede.

#### Artikel 11

De Commissie kan ter vergemakkelijking der werkzaamheden sub-commissies instellen; zij kan eveneens sub-commissies instellen, die belast zijn met de voorbereiding van bepaalde onderwerpen voor een latere zitting.

Elke sub-commissie wijst een voorzitter, een ondervoorzitter en, indien de behoefte daaraan zich doet gevoelen, een rapporteur aan. Voor het overige zijn de bepalingen van de artikelen 1 tot 5 en 8 tot 10 op analoge wijze van toepassing op de sub-commissies.

BIJLAGE IV  
(Artikel 60)

Reglement van arbitrage

Artikel 1

Aantal scheidslieden

De scheidsgerichten, ingesteld om kennis te nemen van andere geschillen dan die tussen Staten, zullen naar gelang van de bepalingen van het compromis worden samengesteld uit een, drie of vijf scheidslieden.

Artikel 2

Keuze der scheidslieden

§ 1. Een lijst van scheidslieden wordt vooraf opgesteld. Elke bij het Verdrag partij zijnde Staat kan ten hoogste twee van zijn onderdanen, die deskundig zijn op het gebied van het internationale vervoerrecht, aanwijzen om te worden ingeschreven op de lijst van scheidslieden, die wordt opgesteld en bijgehouden door de Zwitserse Regering.

§ 2. Indien het compromis in een enkele scheidsman voorziet, wordt deze door partijen in gemeenschappelijk overleg gekozen.

Indien het compromis in drie of vijf scheidslieden voorziet, kiest ieder der partijen naar gelang van het geval één of twee scheidslieden.

De overeenkomstig de voorgaande alinea gekozen scheidslieden wijzen in gemeenschappelijk overleg naar gelang van het geval de derde of de vijfde scheidsman aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht optreedt.

Indien partijen over de keuze van de enkele scheidsman of indien de door partijen gekozen scheidslieden naar gelang van het geval over de aanwijzing van de derde of de vijfde scheidsman niet tot overeenstemming geraken, wordt het scheidsgerecht aangevuld met een scheidsman, die op verzoek van het Centraal Bureau wordt aangewezen door de Voorzitter van het Zwitserse Bondsgerechtshof.

Het scheidsgerecht wordt samengesteld uit personen, voorkomende op de lijst bedoeld in § 1. Indien het compromis evenwel in vijf scheidslieden voorziet, kan ieder der partijen één scheidsman kiezen buiten de lijst.

§ 3. De enkele, de derde of de vijfde scheidsman moet van andere nationaliteit zijn dan partijen.

De tussenkost in het geschil door een derde partij heeft geen invloed op de samenstelling van het scheidsgerecht.

## Artikel 3

## Compromis

Partijen, die een geschil aan de uitspraak van scheidslieden onderwerpen, sluiten een compromis, waarin in het bijzonder zijn aangegeven:

- a) het onderwerp van het geschil, dat zo nauwkeurig en duidelijk mogelijk wordt bepaald;
- b) de samenstelling van het scheidsgerecht en de termijnen voor de benoeming van de scheidsman of de scheidslieden;
- c) de zetel van het scheidsgerecht.

Teneinde de scheidsrechterlijke procedure te openen, moet het compromis aan het Centraal Bureau worden medegedeeld.

## Artikel 4

## Procedure

Het scheidsgerecht stelt zelf de te volgen procedure vast, waarbij met name met de volgende bepalingen rekening moet worden gehouden:

- a) het scheidsgerecht stelt een voorbereidend onderzoek in naar en oordeelt over de bij hem aanhangig gemaakte zaken aan de hand van de door partijen verstrekte gegevens zonder bij zijn uitspraak gebonden te zijn aan de uitleggingen van partijen;
- b) het kan niet meer of anders toewijzen dan de conclusies van eiser en niet minder dan hetgeen gedaagde heeft erkend verschuldigd te zijn;
- c) de scheidsrechterlijke uitspraak, behoorlijk met redenen omkleed, wordt opgesteld door het scheidsgerecht en door bemiddeling van het Centraal Bureau aan partijen medegedeeld;
- d) de scheidsrechterlijke uitspraak is, behoudens tegengestelde bepalingen van dwingend recht, geldend ter plaatse waar het scheidsgerecht zijn zetel heeft, niet voor hoger beroep vatbaar, met uitzondering evenwel van herziening of een beroep op nietigheid.

## Artikel 5

## Griffie

Het Centraal Bureau treedt op als griffie van het scheidsgerecht.

## Artikel 6

## Kosten

De scheidsrechterlijke uitspraak stelt de kosten en uitgaven vast, daaronder begrepen de honoraria van de scheidslieden en beslist ten laste van welke partij de betaling ervan komt of in welke verhouding zij tussen partijen worden verdeeld.

---

**AANVULLEND PROTOCOL**

**bij de Internationale Verdragen betreffende het vervoer per spoorweg  
van goederen (CIM) en van reizigers en bagage (CIV),  
ondertekend te Bern op 25 October 1952**

Zie voor de vertaling van dit Protocol *Trb.* 1954, 94, blz. 81.

---

**D. GOEDKEURING**

Zie *Trb.* 1953, 67.

**E. BEKRACHTIGING**

De volgende Staten hebben overeenkomstig artikel 63, eerste lid, van het Verdrag hun akte van bekrachtiging bij de Zwitserse Bondsraad nedergelegd:

Zwitserland ..... 21 April 1954  
het Verenigd Koninkrijk ..... 15 Juni 1954

**G. INWERKINGTREDING**

Zie *Trb.* 1953, 67.

**J. GEGEVENS**

Zie *Trb.* 1953, 67.

Zie voor het op 11 April 1953 te Bern ondertekende Aanvullende Protocol bij de Verdragen van 25 October 1952: *Trb.* 1954, 96.

Uitgegeven de zestiende Juli 1954.

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