

**SÉNAT DE BELGIQUE**


---

**SESSION DE 1996-1997**


---

15 JANVIER 1997

---

**Projet de loi portant assentiment au Protocole 1990 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (C.O.T.I.F.) du 9 mai 1980, fait à Berne le 20 décembre 1990**

---

**SOMMAIRE**

	Pages
Exposé des motifs . . . . .	2
Projet de loi . . . . .	10
Protocole 1990 du 20 décembre 1990 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (C.O.T.I.F.) du 9 mai 1980 . . . . .	11
Avant-projet de loi . . . . .	19
Avis du Conseil d'État . . . . .	20

**BELGISCHE SENAAAT**


---

**ZITTING 1996-1997**


---

15 JANUARI 1997

---

**Wetsontwerp houdende instemming met het Protocol 1990 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Bern op 20 december 1990**

---

**INHOUD**

	Blz.
Memorie van toelichting . . . . .	2
Wetsontwerp . . . . .	10
Protocol 1990 van 20 december 1990 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 . . . . .	11
Voorontwerp van wet . . . . .	19
Advies van de Raad van State . . . . .	20

## EXPOSÉ DES MOTIFS

La première Convention internationale concernant le transport de marchandises par rail (C.I.) fut signée à Berne le 14 octobre 1890 et entra en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1893.

Après avoir été revue et adaptée à intervalles réguliers, la structure des conventions existantes a été fondamentalement modifiée par la huitième Conférence de Révision, commencée en 1980. Lesdites conventions ont en effet été coulées dans un seul et unique nouveau traité: la C.O.T.I.F. (Convention relative aux Transports internationaux ferroviaires) qui entra en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1985. La C.O.T.I.F. fut approuvée en Belgique par la loi du 25 avril 1983 (*Moniteur belge* du 7 septembre 1983); le protocole de mise en vigueur fut publié au *Moniteur belge* du 12 mai 1985).

Le contenu de la convention telle qu'elle est en vigueur aujourd'hui peut être schématisé comme suit:

— La convention même: les dispositions relatives à l'organisation intergouvernementale du transport ferroviaire;

— Le protocole des privilèges et immunités de la C.O.T.I.F. et de son personnel;

— Les règles uniformes (R.U.-C.I.V. et R.U.-C.I.M.), qui avec leurs annexes, font partie intégrante de la convention, à savoir:

- Annexe A: R.U.-C.I.V.;
- Annexe B: R.U.-C.I.M. + annexes;
- 1: R.I.D. (marchandises dangereuses);
- 2: R.I.P. (wagons particuliers);
- 3: R.I.Co. (conteneurs);
- 4: R.I.Ex. (marchandises express).

Désormais, les révisions de R.U.-C.I.M. ou R.U.-C.I.V. ne sont plus liées à la révision totale et périodique de la convention même: par l'incorporation des règles institutionnelles dans un texte séparé, les R.U.-C.I.M. et R.U.-C.I.V. peuvent être adaptées par une procédure de révision simplifiée, exécutée par la Commission de révision, ou par la Commission d'experts en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses.

Cette Commission de révision s'est réunie deux fois à Berne, à savoir du 14 au 21 décembre 1989 et du 28 au 31 mai 1991, et les dispositions prises entrèrent en vigueur respectivement le 1<sup>er</sup> janvier 1991 et le 1<sup>er</sup> juin 1991.

La Convention C.O.T.I.F. introduisit également l'Assemblée générale, un nouvel organe, dans le fonctionnement de l'organisation, ayant comme

## MEMORIE VAN TOELICHTING

De eerste Internationale Overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoor (CI) werd op 14 oktober 1890 te Bern ondertekend en trad in werking op 1 januari 1893.

Na op regelmatige tijdstippen herzien en aangepast te zijn, werd door de achtste Herzieningsconferentie, aangevat in 1980, de structuur van de bestaande overeenkomsten ingrijpend gewijzigd en versmolten in één nieuw allesomvattend verdrag: het COTIF (Convention relative aux Transports internationaux ferroviaires), dat op 1 mei 1985 in werking trad. Het COTIF werd in België goedgekeurd door de wet van 25 april 1983 (*Belgisch Staatsblad* van 7 september 1983); het protocol van inwerkingtreding werd in het *Belgisch Staatsblad* van 12 mei 1985 gepubliceerd.

De inhoud van het verdrag zoals het thans van kracht is, kan als volgt schematisch worden voorgesteld:

— Het verdrag zelf: de bepalingen betreffende de intergouvernementele organisatie van het spoorwegvervoer;

— Het protocol omtrent de voorrechten en immuniteiten van het COTIF en haar personeel;

— De uniforme regelen (RU-CIV en RU-CIM) die samen met hun bijlagen een integrerend deel van het verdrag uitmaken, zijnde:

- Bijvoegsel A: RU-CIV;
- Bijvoegsel B: RU-CIM + bijlagen.
- 1: RID (gevaarlijke goederen);
- 2: RIP (particuliere wagens);
- 3: RICo (containervervoer);
- 4: RIEx (expressgoederen).

Voortaan worden de herzieningen van de RU-CIM of RU-CIV niet meer gekoppeld aan de totale en periodieke herziening van het verdrag zelf: door de institutionele regelen in een afzonderlijke verdragstekst onder te brengen, kunnen de RU-CIM en RU-CIV worden aangepast door een vereenvoudigde herzieningsprocedure, uitgevoerd door de Herzieningscommissie of door de Commissie van deskundigen wat het vervoer van gevaarlijke goederen betreft.

Deze Herzieningscommissie kwam tweemaal bijeen te Bern, namelijk van 14 tot 21 december 1989 en van 28 tot 31 mei 1991, en de genomen beslissingen werden respectievelijk van kracht op 1 januari 1991 en 1 juni 1991.

Het COTIF-Verdrag introduceerde eveneens de Algemene Vergadering, een nieuw orgaan, in de werking van de organisatie met als bevoegdheid

compétence, entre autres, la modification de la convention proprement dite et la poursuite de l'application des révisions qui ne relèvent pas de la procédure simplifiée, parmi lesquelles les modifications relatives à la responsabilité.

Durant la deuxième réunion de l'Assemblée générale qui s'est tenue à Berne du 17 au 20 décembre 1990, il fut également décidé, outre les décisions usuelles relatives au fonctionnement de l'organisation, un certain nombre de modifications à la convention proprement dite ainsi qu'aux R.U.-C.I.V. et R.U.-C.I.M. préparées par la Commission de révision susnommée. Protocolairement ces décisions de l'Assemblée générale doivent être ratifiées par les États membres.

L'Assemblée générale décida d'apporter des modifications aux parties suivantes de la Convention C.O.T.I.F. :

— modifications concernant la convention proprement dite :

- nouvelle définition de la notion de «ligne inscrite»;
- augmentation de onze à douze du nombre de membres du Comité administratif;
- présidence de ce Comité administratif;
- durée du mandat du directeur general;
- modification de la vérification des comptes;

— modifications concernant les dispositions communes des règles uniformes C.I.V. et C.I.M. :

- dol, faute lourde et fraude;
- conversion et intérêts de l'indemnité;

— modifications concernant les Règles uniformes C.I.V. :

- transport de véhicules automobiles accompagnés;
- délai de notification en cas de dommage corporel;

— modifications concernant les Règles uniformes C.I.M. :

- indemnité en cas de dépassement du délai de livraison.

Le texte complet du Protocole 1990 portant modification de la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (C.O.T.I.F.) du 9 mai 1980 figure en annexe. Les décisions contenues dans le présent Protocole entrent en vigueur le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Gouvernement dépositaire aura notifié aux États membres le dépôt par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2, de la C.O.T.I.F.

onder meer de wijziging van het eigenlijke verdrag en het doorvoeren van die herzieningen die niet onder de vereenvoudigde herzieningsprocedure vallen, waaronder de wijzigingen betreffende de aansprakelijkheid.

Tijdens de tweede bijeenkomst van de Algemene Vergadering, die van 17 tot 20 december 1990 te Bern heeft plaatsgehad, werden, naast de gebruikelijke beslissingen omtrent de werking van de organisatie, ook een aantal, door bovenvernoemde Herzieningscommissie voorbereide, wijzigingen aan het eigenlijke COTIF-verdrag en aan de RU-CIV en RUCIM beslist. Formeelrechtelijk dienen deze beslissingen van de Algemene Vergadering door de Lid-Staten geratificeerd te worden.

De Algemene Vergadering besliste tot wijzigingen aan de volgende gedeelten van het COTIF-Verdrag :

— wijzigingen betreffende het eigenlijke verdrag :

- nieuwe definitie van het begrip «ingeschreven lijn»;
- verhoging van het aantal leden van het Comité van Beheer van elf naar twaalf;
- voorzitterschap van dit Comité van Beheer;
- duur van het mandaat van de directeur-generaal;
- wijziging van de controle van de boekhouding;

— wijzigingen betreffende gemeenschappelijke bepalingen in de Uniforme Regelen CIV en CIM :

- opzet, grove fout en bedrog;
- omrekening en rente over de schadevergoeding;

— wijzigingen betreffende de Uniforme Regelen CIV :

- vervoer van begeleide motorvoertuigen;

- termijn van kennisgeving bij lichamelijk letsel;

— wijzigingen betreffende de Uniforme Regelen CIM :

- schade bij overschrijding van de leveringstermijn.

De volledige tekst van het Protocol 1990 houdende wijziging van het verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 gaat hierbij. De besluiten vervat in dit protocol treden in werking op de eerste dag van de twaalfde maand volgend op die waarin de Depot-Regering de Lid-Staten in kennis heeft gesteld van de akte van nederlegging waarmee aan de voorwaarden van artikel 20, § 2, van het COTIF is voldaan.

**COMMENTAIRE RELATIF AUX ARTICLES  
DU PROTOCOLE 1990**

**Modifications relatives  
à la Convention proprement dite**

Article 2 C.O.T.I.F.

L'organisation du transport ferroviaire nécessite de plus en plus des transports initiaux et terminaux qui ne peuvent pas toujours s'opérer par le rail; tant les transports initiaux qui précèdent l'expédition de marchandises et de bagages, que les transports terminaux avant la livraison, sont réalisés par la route, parfois sur de grandes distances.

Ce transport terrestre (éventuellement par voie maritime ou fluviale) en correspondance avec le transport international ferroviaire ne répond plus à la notion actuelle de «ligne inscrite» qui a dès lors été adaptée afin de pouvoir appliquer la même législation commune C.O.T.I.F. aux transports initiaux et terminaux par d'autres itinéraires que les lignes ferroviaires des listes C.I.V. et C.I.M. Les entreprises effectuant ces transports initiaux et terminaux exercent leur activité sous la responsabilité des chemins de fer.

Article 3 C.O.T.I.F.

Il s'agit d'adapter le texte de l'article 3 au nouveau texte de l'article 2.

Article 4 C.O.T.I.F.

Le Mandat additionnel pour la vérification des comptes est inclu dans la définition reprise à cet article.

Article 7 C.O.T.I.F.

Cet article est l'objet de trois modifications:

— La composition du Comité administratif est déterminée pour une période de cinq ans en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique des sièges. Ceci implique selon l'Assemblée générale que les 34 États membres de l'O.T.I.F. sont répartis en six groupes géographiques (au lieu de huit) et qu'un siège supplémentaire doit être attribué au groupe des États de l'est. Ceci a pour conséquence que les États du Benelux perdent le siège qu'ils occupaient traditionnellement à tour de rôle, et que le nombre de sièges du Comité administratif est porté de onze à douze.

**COMMENTAAR OP DE ARTIKELEN VAN  
HET PROTOCOL 1990**

**Wijzigingen betreffende  
het eigenlijke verdrag**

Artikel 2 COTIF

De organisatie van spoorvervoer vereist meer en meer voor- en natransporten, die niet altijd per spoor kunnen gebeuren; zowel de voortransporten, die het vertrek van zendingen goederen en bagages voorafgaan als de natransporten, die de levering voorafgaan, worden over de weg, soms over relatief grote afstanden, uitgevoerd.

Dit op het internationaal spoorvervoer aansluitende vervoer te land (eventueel ter zee en over de binnenwateren) beantwoordt niet meer aan het bestaande begrip «ingeschreven lijn», zodat dit laatste aangepast werd teneinde op de over andere dan spoorlijnen uit de CIV- en CIM-lijsten uitgevoerde voor- en natransporten dezelfde gemeenschappelijke COTIF-wetgeving toe te passen. De bedrijven die voor deze voor- en natransporten instaan, oefenen hun activiteit uit onder de verantwoordelijkheid van de spoorwegen.

Artikel 3 COTIF

Het betreft hier een tekstaanpassing van artikel 3 aan het nieuwe artikel 2.

Artikel 4 COTIF

In de begripsomschrijving van dit artikel wordt het Aanvullend Mandaat over de controle van de boekhouding ingelast.

Artikel 7 COTIF

Aan dit artikel worden drie wijzigingen aangebracht:

— De samenstelling van het Comité van Beheer wordt voor een periode van vijf jaar vastgesteld, waarbij inzonderheid met een billijke geografische verdeling van de zetels rekening wordt gehouden. Dit laatste impliceert volgens de Algemene Vergadering dat de 34 COTIF-Lid-Staten voortaan in zes verschillende geografische groepen (in plaats van acht) onderverdeeld worden en dat voor de groep van de Oostlanden in een bijkomende zetel moet worden voorzien. Dit heeft tot gevolg dat de Beneluxlanden de zetel verliezen die ze traditioneel om beurt bezetten en dat het aantal zetels in het Comité van Beheer van elf tot twaalf vermeerderd wordt.

Les récents développements politiques dans l'ancien bloc de l'est remettent à nouveau la composition du comité en question, de telle sorte qu'on puisse s'attendre à ce que la prochaine assemblée générale (devant se tenir probablement en 1995) s'occupe à nouveau de cette question;

— La présidence qui précédemment revenait de droit à la Suisse sera dorénavant choisie pour une période quinquennale par les États membres qui siègent au Comité administratif;

— La limitation de la durée du mandat du directeur général a pour but de l'adapter au système juridique de la plupart des organisations intergouvernementales.

#### Article 11 C.O.T.I.F.

Depuis 1970, le calcul et la clef de répartition de la cotisation des États membres à l'Organisation ont été critiqués: les grands pays européens possédant un important réseau ferré proposaient de modifier la répartition actuelle, à savoir des cotisations en fonction du nombre de kilomètres de ligne C.I.V. et C.I.M. inscrites. Ces propositions furent cependant refusées par un front de petits et moyens pays (dont le Benelux), de telle sorte que la situation existante resta inchangée.

Il a cependant été prévu un contrôle financier plus approfondi des comptes, afin de se rapprocher plus dans ce domaine des règles en vigueur dans les autres organisations internationales. Cette adaptation fut concrétisée par le Mandat additionnel, ajouté à la suite du Protocole concernant les privilèges et immunités de l'O.T.I.F.

#### Article 19 C.O.T.I.F.

Compte tenu du fait que les règles contenues dans le Mandat additionnel comportent de nombreux détails, il a paru indiqué que leurs adaptations et modifications se fassent dorénavant par la procédure simplifiée.

#### *Mandat additionnel pour la vérification des comptes*

Le texte s'inspire du texte en vigueur à l'Union postale universelle.

#### **Modifications relatives aux dispositions communes des règles uniformes C.I.V. et C.I.M.**

#### Article 42 R.U.-C.I.V.

#### Article 44 R.U.-C.I.M.

Dans l'intérêt des usagers, il n'était plus possible de maintenir dans la C.O.T.I.F. la distinction entre

De recente politieke ontwikkelingen in voormalig Oost-Europa stellen de samenstelling van bedoeld comité opnieuw in vraag, zodat kan worden verwacht dat dit punt op de volgende Algemene Vergadering (die vermoedelijk in de loop van 1995 plaats zal hebben) opnieuw besproken zal worden;

— Het voorzitterschap dat vroeger van rechtswege aan Zwitserland toekwam, wordt voortaan door de Lid-Staten die in het Comité van Beheer zetelen voor een periode van vijf jaar verkozen;

— De beperking in de tijd van het mandaat van de directeur-generaal brengt dit laatste in overeenstemming met het juridisch stelsel van de meeste intergouvernementele organisaties.

#### Artikel 11 COTIF

Sedert 1970 wordt er kritiek geuit over de berekenings- en verdelingswijze van de bijdrage van de Lid-Staten van de Organisatie: de grote Europese landen met een omvangrijk spoorwegnet stelden voor de huidige regeling, namelijk bijdragen volgens het aantal kilometer ingeschreven CIV- en CIM-lijnen, te wijzigen. Hun voorstellen werden evenwel door een front van kleine en middelgrote landen (waaronder de Benelux) afgewezen, zodat de bestaande toestand ongewijzigd bleef.

Wel werd een grondigere financiële controle van de rekeningen ingevoerd om ook op dit punt meer in overeenstemming te komen met de regelgeving van andere internationale organisaties. Deze aanpassing wordt geconcretiseerd door het Aanvullend Mandaat dat bij het eigenlijke verdrag wordt gevoegd, na het Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten van de OTIF.

#### Artikel 19 COTIF

De in het Aanvullend Mandaat vervatte regels zijn dermate gedetailleerd dat het aangewezen leek hun aanpassingen en wijzigingen voortaan via de vereenvoudigde procedure uit te voeren.

#### *Aanvullend Mandaat voor de controle van de boekhouding*

De tekst werd opgesteld in het licht van deze die thans bij de Wereldpostunie geldt.

#### **Wijzigingen betreffende de gemeenschappelijke bepalingen in de Uniforme Regelen CIV en CIM**

#### Artikel 42 RU-CIV

#### Artikel 44 RU-CIM

In het belang van de gebruikers was het niet meer mogelijk in het COTIF het onderscheid tussen opzet

le dol et la faute lourde, alors que dans la plupart des États membres, le droit national assimile généralement ces deux notions et leur attribue les mêmes conséquences.

La solution consistait à remplacer en droit de transport ferroviaire les notions de dol et de faute lourde par la définition utilisée depuis un certain temps, dans les conventions concernant d'autres modes de transport, telles que celles de Varsovie (air) et d'Athènes (mer). Ces conventions présentent l'avantage de ne faire référence ni au dol, ni à la faute lourde, préférant relever les éléments qui explicitent le contenu de ces notions et la possibilité de garantir l'indemnisation complète de l'ayant droit lorsqu'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte fait soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

La formule utilisée dans ces Conventions internationales a été approuvée par la quasi-totalité des États membres.

Article 43 R.U.-C.I.V.

Article 47 R.U.-C.I.M.

En ce qui concerne le cours de conversion et les intérêts de l'indemnité, il a été constaté que les R.U.-C.I.V. ne reprenaient pas de disposition relative au taux journalier à appliquer lors de la conversion. C'est à cet effet que le texte des R.U.-C.I.M. a été inséré dans les R.U.-C.I.V.

#### **Modifications concernant les règles uniformes C.I.V.**

Article premier R.U.-C.I.V.

Le transport des véhicules automobiles lourds (camions et autocars) étant régi par les R.U.-C.I.M., les dispositions sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ont cependant été étendues aux personnes qui accompagnent de tels envois.

Article 14 R.U.-C.I.V.

Pour le transport de véhicules automobiles, le chemin de fer peut prescrire dorénavant que les voyageurs demeurent dans le véhicule durant le transport.

en grote fout te behouden, daar waar in de meeste Lid-Staten het nationaal recht doorgaans deze begrippen gelijkstelt en hen dezelfde gevolgen toekent.

De oplossing bestond erin de begrippen opzet en grove fout in het recht met betrekking tot het spoorvervoer te vervangen door de omschrijving die reeds geruime tijd gebruikt wordt in de verdragen over andere vervoerswijzen zoals bijvoorbeeld het Verdrag van Warschau (luchtvaart) en dat van Athene (zeevervoer). Deze verdragen hebben het voordeel dat zij niet naar het opzet of de grove fout verwijzen maar eerder de elementen aanduiden die de inhoud van deze begrippen verduidelijken en de mogelijkheid bieden om de volledige vergoeding van de rechthebbende te waarborgen wanneer er bewezen is dat de schade voortvloeit uit een daad gesteld, hetzij met de bedoeling dergelijke schade te berokkenen, hetzij op roekeloze wijze en met het bewustzijn dat er waarschijnlijk dergelijke schade zal uit voortvloeien.

De in deze internationale verdragen gebruikte formulering werd door bijna alle Lid-Staten goedgekeurd.

Artikel 43 RU-CIV

Artikel 47 RU-CIM

In verband met de omrekening en de rente van de schadevergoeding werd vastgesteld dat de bepaling van de bij de omrekening in aanmerking te nemen dagkoers in de RU-CIV ontbrak. Daarom werd de overeenstemmende tekst uit de RU-CIM in de RU-CIV ingelast.

#### **Wijzigingen betreffende de Uniforme Regelen CIV**

Artikel 1 RU-CIV

Alhoewel het vervoer van zware motorvoertuigen (vrachtwagens en autobussen) onderworpen is aan de RU-CIM, worden de regelen met betrekking tot de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers uitgebreid tot de personen die dergelijke zendingen begeleiden.

Artikel 14 RU-CIV

Voor het vervoer van motorvoertuigen kunnen de spoorwegen voortaan voorschrijven dat de reizigers tijdens het vervoer aan boord van hun voertuig blijven.

## Article 17 R.U.-C.I.V.

Un nouveau paragraphe relatif aux conditions de transport des véhicules automobiles comme bagages, ainsi qu'aux obligations du conducteur de ces véhicules, a été ajouté à cet article.

## Article 41 R.U.-C.I.V.

En sus de quelques modifications mineures, la responsabilité du chemin de fer, lors du transport de véhicules automobiles accompagnés, est étendue aux objets placés à l'extérieur du véhicule (par exemple : skis, planches à voiles); le chemin de fer répond de cette responsabilité, uniquement en cas de dol.

## Article 53 R.U.-C.I.V.

Le délai dans lequel toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures des voyageurs, est porté de trois à six mois, et concorde ainsi avec les délais prévus dans d'autres conventions internationales.

## Article 55 R.U.-C.I.V.

Les modifications des articles 42 R.U.-C.I.V. et 44 R.U.-C.I.M., concernant le dol et la faute lourde, ont une répercussion sur les dispositions en matière de prescription de l'action, dans lesquelles la même formulation est utilisée. Simultanément, la notion de fraude est supprimée puisqu'elle correspond à la notion descriptive de dol dans les articles concernés.

**Modifications concernant  
les règles uniformes C.I.M.**

## Article premier R.U.-C.I.M.

La modification de la notion de « ligne inscrite » (voir article 2 C.O.T.I.F.) nécessite une adaptation des R.U.-C.I.M.

## Article 18 R.U.-C.I.M.

Le texte de cet article est simplifié: la responsabilité de l'expéditeur pour l'exactitude des mentions qu'il porte en lettre de voiture est bien entendu maintenue, mais l'exécution détaillée de son développement est arrêtée par une Disposition complémentaire uniforme (D.C.U.).

## Artikel 17 RU-CIV

Een nieuwe paragraaf met betrekking tot de vervoersvoorwaarden van motorvoertuigen als bagage en de verplichtingen van de bestuurder van deze voertuigen werd aan dit artikel gevoegd.

## Artikel 41 RU-CIV

De aansprakelijkheid van de spoorweg voor begeleide motorvoertuigen wordt, benevens enkele wijzigingen van ondergeschikt belang, uitgebreid tot voorwerpen die aan de buitenkant van het voertuig worden vastgemaakt (bijvoorbeeld : ski's, surfplanken); deze aansprakelijkheid van de spoorweg geldt alleen in geval van opzet.

## Artikel 53 RU-CIV

De termijn waarbinnen de vorderingen wegens aansprakelijkheid bij dood en verwonding van reizigers moeten worden ingediend, werd van drie tot zes maanden verdubbeld, zodat zij thans in overeenstemming is met deze van andere internationale verdragen.

## Artikel 55 RU-CIV

De wijzigingen aangebracht aan de artikelen 42 RU-CIV en 44 RU-CIM betreffende het opzet en de grove fout hebben hun weerslag op de bepalingen inzake verjaring van de vorderingen, waarin dezelfde formulering wordt gebruikt. Tegelijkertijd wordt het begrip bedrog geschrapt omdat het in de betrokken artikelen met de begripsomschrijving van opzet overeenstemt.

**Wijzigingen betreffende  
de Uniforme Regelen CIM**

## Artikel 1 RU-CIM

De wijziging van het begrip «ingeschreven lijn» (zie artikel 2 COTIF) vergt een aanpassing van de RU-CIM.

## Artikel 18 RU-CIM

De tekst van dit artikel wordt vereenvoudigd: de aansprakelijkheid van de afzender voor de juistheid van de door hem op de vrachtbrief vermelde gegevens wordt vanzelfsprekend behouden, maar de gedetailleerde uitwerking ervan wordt vastgesteld door een Bijkomende Uniforme Bepaling (DCU).

## Article 40 R.U.-C.I.M.

Il s'agit d'une modification purement rédactionnelle.

## Article 43 R.U.-C.I.M.

Le montant maximum de l'indemnité en cas de dommage résultant du dépassement du délai de livraison est porté au quadruple au lieu du triple du prix de transport.

## Article 47 R.U.-C.I.M.

Adaptation du titre et du texte, suite à la mise au point d'un règlement en matière de cours de conversion des monnaies étrangères dans les R.U.-C.I.M.

## Article 58 R.U.-C.I.M.

Il s'agit des modifications examinées au titre de l'article 55 C.I.V. relatif au remplacement des notions de dol et faute lourde.

**DISPOSITIONS FINALES**

## Article IV

***Signature, ratification, acceptation, approbation***

S'agissant d'une révision de la Convention C.O.T.I.F., selon la procédure ordinaire, le Protocole 1990 nécessite une ratification, une adhésion ou une approbation.

## Article V

***Entrée en vigueur***

Cet article prévoit un délai d'entrée en vigueur relativement long, ce qui permet aux réseaux de chemins de fer de préparer le nouveau régime.

## Article VI

***Adhésion***

Cet article traite le cas des États qui n'ont pas signé le Protocole avant le 1<sup>er</sup> juillet 1991.

## Artikel 40 RU-CIM

Het betreft hier een zuiver redactionele wijziging.

## Artikel 43 RU-CIM

Het maximumbedrag van een schadevergoeding wegens overschrijding van de leveringstermijn bedraagt voortaan het viervoud in plaats van het drievoud van de vervoerprijs.

## Artikel 47 RU-CIM

Aanpassing van titel en tekst als gevolg van het uitwerken van een regeling inzake het omrekenen van vreemde munten in de RU-CIM

## Artikel 58 RU-CIM

Het betreft wijzigingen onderzocht bij artikel 55 C.I.V. omtrent het vervangen van de begrippen opzet en grove schuld.

**SLOTBEPALINGEN**

## Artikel IV

***Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring***

Aangezien het hier een herziening van het C.O.T.I.F.-verdrag volgens de gewone procedure betreft, dient het Protocol 1990 te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.

## Artikel V

***Inwerkingtreding***

Dit artikel voorziet in een tamelijk lange termijn voor het van kracht worden, hetgeen de spoorwetten de gelegenheid biedt het nieuwe stelsel voor te bereiden.

## Artikel VI

***Toetreding***

Dit artikel regelt de gevallen waarin Staten zich bevinden die het Protocol niet vóór 1 juli 1991 hebben getekend.



## Article VII

***Rapport entre la C.O.T.I.F. et le Protocole***

Pour pouvoir modifier une convention, il faut y être partie. Cet article rappelle donc que seuls les États parties à la Convention C.O.T.I.F. peuvent devenir partie du Protocole.

## Article VIII

***Textes du Protocole.***

Pas de modifications.

\*  
\* \*

La remarque du Conseil d'État concernant l'indication de la subdivision de l'article 77 de la Constitution n'a pas été suivie, l'article 1<sup>er</sup> du présent projet de loi est en effet basé sur une remarque faite par le Conseil d'État dans un avis antérieur.

*Le ministre des Affaires étrangères,*

Erik DERYCKE.

*Le ministre des Transports,*

Michel DAERDEN.

## Artikel VII

***Verband tussen het C.O.T.I.F. en het Protocol***

Men moet deel uitmaken van een Verdrag wil men het doen wijzigen. Dit artikel herhaalt dus dat alleen Staten die deelnemen aan het C.O.T.I.F.-verdrag deel kunnen nemen aan dit Protocol.

## Artikel VIII

***Teksten van het protocol.***

Geen wijzigingen.

\*  
\* \*

De opmerking van de Raad van State met betrekking tot de verwijzing naar de onderverdeling van artikel 77 van de Grondwet werd niet gevolgd; immers het artikel 1 van het ontwerp van wet werd gebaseerd op een opmerking van de Raad van State gegeven in een vorig advies.

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

Erik DERYCKE.

*De minister van Vervoer,*

Michel DAERDEN.

**PROJET DE LOI**

ALBERT II,

Roi des Belges,

*A tous, présents et à venir,*  
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre des Transport sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat, le projet de loi dont la teneur suit:

Article premier

La présente loi règle une matière visée à l'article 77, alinéa 1<sup>er</sup>, 6<sup>o</sup>, de la Constitution.

Art. 2

Le Protocole 1990 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (C.O.T.I.F.) du 9 mai 1980, fait à Berne le 20 décembre 1980, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 3 décembre 1996.

ALBERT.

Par le Roi:

*Le ministre des Affaires étrangères,*

Erik DERYCKE.

*Le ministre des Transports,*

Michel DAERDEN.

**WETSONTWERP**

ALBERT II,

Koning der Belgen,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*  
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Vervoer zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77, eerste lid, 6<sup>o</sup>, van de Grondwet.

Art. 2

Het Protocol 1990 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Bern op 20 december 1990 zal volkomen uitwerking hebben.

Gegeven te Brussel, 3 december 1996.

ALBERT.

Van Koningswege:

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

Erik DERYCKE.

*De minister van Vervoer,*

Michel DAERDEN.

**PROTOCOLE 1990 DU 20 DÉCEMBRE 1990****portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (C.O.T.I.F.) du 9 mai 1980**

En application des articles 6 et 19, § 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (C.O.T.I.F.), signée à Berne, le 9 mai 1980, la deuxième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (O.T.I.F.) s'est tenue à Berne du 17 au 20 décembre 1990.

Considérant la nécessité d'amender les dispositions de la C.O.T.I.F. pour les adapter aux besoins nouveaux de la communauté internationale et des transports internationaux ferroviaires, les parties contractantes sont convenues de ce qui suit:

**MODIFICATIONS DÉCIDÉES  
PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**

## Article I

**Modifications relatives à la Convention proprement dite**

## 1. Article 2 C.O.T.I.F.

Compléter le texte du § 2 par un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante:

«Sont assimilés aux transports effectués sur une ligne, au sens de l'alinéa précédent, les autres transports internes, effectués sous la responsabilité du chemin de fer, en complément du transport ferroviaire.»

## 2. Article 3 C.O.T.I.F.

Modifier le texte du § 2 comme suit:

«§ 2. Les lignes visées à l'article 2, § 1 et § 2, alinéa premier, sur lesquelles...»

Préciser l'alinéa premier du § 3 de la manière suivante:

«§ 3. Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, alinéa premier, inscrites sur...»

## 3. Article 4 C.O.T.I.F.

Compléter le texte comme suit:

«Dans les textes ci-après, l'expression «Convention» couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 2, alinéa 2, le Mandat additionnel pour la vérification des comptes et les Appendices A et B, y compris leurs Annexes, visés à l'article 3, §§ 1 et 4.»

## 4. Article 7 C.O.T.I.F.

Modifier le texte du § 1, alinéa premier comme suit:

«§ 1. Le Comité administratif se compose des représentants de douze États membres.»

*Vertaling***PROTOCOL 1990 VAN 20 DECEMBER 1990****houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980**

Overeenkomstig de artikelen 6 en 19, § 2 van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), ondertekend te Bern op 9 mei 1980, kwam de tweede Algemene Vergadering van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (O.T.I.F.) van 17 tot 20 december 1990 samen te Bern.

De Verdragsluitende Partijen, de noodzaak erkennende tot wijziging van de COTIF-bepalingen teneinde hen aan te passen aan de nieuwe behoeften van de internationale gemeenschap en het internationaal vervoer per spoor, zijn overeengekomen als volgt:

**WIJZIGINGEN BESLOTEN  
DOOR DE ALGEMENE VERGADERING**

## Artikel I

**Wijzigingen betreffende het eigenlijke Verdrag**

## 1. Artikel 2 COTIF

De tekst van § 2 aanvullen met een nieuwe alinea 2 die luidt als volgt:

«Wordt gelijkgesteld met vervoer uitgevoerd over een lijn, in de zin van voorgaande alinea: ander binnenlands vervoer, in aanvulling op het spoorvervoer, uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de spoorweg.»

## 2. Artikel 3 COTIF

De tekst van § 2 als volgt wijzigen:

«§ 2. De in artikel 2, § 1 en § 2, eertse alinea, bedoelde lijnen, waarop...»

De eerste alinea van § 3 als volgt nader omschrijven:

«§ 3. De ondernemingen, die de in artikel 2, § 2, eerste alinea, bedoelde en op die lijsten ingeschreven lijnen...»

## 3. Artikel 4 COTIF

De tekst als volgt aanvullen:

«In de onderstaande tekst wordt onder het begrip «Verdrag» verstaan: het eigenlijke Verdrag, het in artikel 1, § 2, alinea 2, bedoelde Protocol, het Aanvullend Mandaat voor de controle van de boekhouding en de in artikel 3, §§ 1 en 4, bedoelde Aanhangsels A en B met hun Bijlagen.»

## 4. Artikel 7 COTIF

De tekst van § 1, eerste alinea, als volgt wijzigen:

«§ 1. Het Comité van Beheer bestaat uit vertegenwoordigers van twaalf Lid-Statens.»

Supprimer dans la première phrase de l'alinéa 2 du § 1, les mots :

«... et assume la présidence du Comité».

Compléter le texte du § 2, lettre a), comme suit

«a) établit son règlement intérieur et désigne à la majorité des deux tiers l'État membre qui en assume la présidence pour chaque période quinquennale;».

Compléter le texte du § 2, lettre d), par un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante :

«le directeur général et le vice-directeur général sont nommés pour une période de cinq ans, renouvelable;».

#### 5. Article 11 C.O.T.I.F.

Remplacer le texte du § 7 par ce qui suit :

«§ 7. La vérification des comptes est effectuée par le Gouvernement suisse, selon les règles fixées dans le Mandat additionnel annexé à la Convention proprement dite et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec les dispositions du Règlement financier et comptable de l'Organisation.»

#### 6. Article 19 C.O.T.I.F.

Compléter le texte du § 3 par une nouvelle lettre a) de la teneur suivante :

«a) Mandat additionnel pour la vérification des comptes;».

Les lettres a) et b) deviennent respectivement les lettres b) et c).

Après le Protocole sur les privilèges et immunités de l'O.T.I.F., est insérée l'Annexe suivante :

##### «Mandat additionnel pour la vérification des comptes

1. Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer :

a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;

b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;

c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires de l'Organisation, soit effectivement comptés;

d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;

e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

2. Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le directeur général. S'il le juge opportun, il peut procéder à l'examen et à la vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.

In de eerste zin van alinea 2 van § 1 de volgende woorden schrappen :

«... en vervult het voorzitterschap van het Comité».

De tekst van § 2, letter a) als volgt aanvullen :

«a) stelt zijn eigen huishoudelijk reglement op en wijst met een tweederde meerderheid de Lid-Staat aan die het voorzitterschap op zich neemt voor telkens vijf jaar;»

De tekst van § 2, letter d) aanvullen met een nieuwe alinea 2 die luidt als volgt :

«de directeur-generaal en de vice-directeur-generaal worden benoemd voor een periode van vijf jaar en zijn opnieuw verkiesbaar;»

#### 5. Artikel 11 COTIF

De tekst van § 7 vervangen door het volgende :

«§ 7. De controle van de boekhouding wordt uitgevoerd door de Zwitserse Regering, volgens de regels van het Aanvullend Mandaat bij het eigenlijke Verdrag en, onder voorbehoud van alle bijzondere richtlijnen van het Comité van Beheer, overeenkomstig het financiële en boekhoudkundige Reglement van de Organisatie.»

#### 6. Artikel 19 COTIF

De tekst van § 3 aanvullen met een nieuwe letter a) die luidt als volgt :

«a) Aanvullend Mandaat voor de controle van de boekhouding;»

De letters a) en b) worden respectievelijk de letters b) en c).

Na het Protocol betreffende de voorrechten en immunititeiten van de OTIF, de volgende Bijlage invoegen :

##### «Aanvullend mandaat voor de controle van de boekhouding

1. De Controleur onderzoekt naar eigen inzicht de boekhouding van de Organisatie, met inbegrip van alle beheerde fondsen en speciale rekeningen, om zich ervan te vergewissen dat :

a) de financiële staten overeenstemmen met de boeken en geschriften van de Organisatie;

b) de financiële verrichtingen waarop die staten betrekking hebben, zijn uitgevoerd in overeenstemming met de voorschriften en reglementen, de budgettaire bepalingen en de andere richtlijnen van de Organisatie;

c) de waarden en het contante geld die in een bank of kas zijn gedeponeerd, ofwel gecontroleerd werden aan de hand van rechtstreeks van de deponhouders van de Organisatie ontvangen certificaten, ofwel daadwerkelijk geteld werden;

d) de interne controles, met inbegrip van het interne onderzoek van de boekhouding, doeltreffend zijn :

e) alle elementen van het actief en passief, alsook alle overschotten en tekorten, zijn geboekt volgens procedures die hij bevredigend acht.

2. Alleen de Controleur is bevoegd om de verklaringen en rechtvaardigingsstukken van de directeur-generaal geheel of gedeeltelijk te aanvaarden. Als hij het nodig acht, mag hij overgaan tot onderzoek en gedetailleerde controle van elk boekhoudkundig document betreffende de financiële verrichtingen of de leveringen en het materiaal.

3. Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

4. Le Vérificateur n'est pas compétent pour rejeter telle ou telle rubrique des comptes, mais il attire immédiatement l'attention du directeur général sur toute opération dont la régularité ou l'opportunité lui paraît discutable, pour que ce dernier prenne les mesures voulues.

5. Le Vérificateur présente et signe une attestation sur les états financiers dans les termes suivants:

«J'ai examiné les états financiers de l'Organisation pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 décembre ... Mon examen a comporté une analyse générale des méthodes comptables et le contrôle des pièces comptables et d'autres justificatifs qui m'a paru nécessaire dans la circonstance.»

Cette attestation indique, selon le cas, que:

a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d'expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s'est achevée à cette date;

b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;

c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordaient avec celles adoptées pendant l'exercice financier précédent;

d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation.

6. Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne:

a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;

b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant:

1° les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;

2° toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;

3° toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;

4° les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;

5° le point de savoir s'il est tenu des livres de comptes en bonne et due forme. Il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;

c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple:

1° les cas de fraudes ou de présomption de fraude;

2° le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);

3° les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;

3. De Controleur heeft te allen tijde inzage in alle boeken, geschriften, boekhoudkundige documenten en andere informatiebronnen die hij nodig meent te hebben.

4. De Controleur is niet bevoegd om een of andere rubriek van de boekhouding te verwerpen, maar vestigt onmiddellijk de aandacht van de directeur-generaal op elke verrichting waarvan de regelmatigheid of de opportuniteit betwistbaar lijkt, opdat laatstgenoemde passende maatregelen kan treffen.

5. De Controleur verstrekt en ondertekent in de volgende bewoordingen een verklaring over de financiële staten:

«Ik heb de financiële staten van de Organisatie betreffende het financieel boekjaar dat eindigt op 31 december ... onderzocht. Mijn onderzoek omvatte een algemene analyse van de boekhoudingsmethoden en de in de gegeven omstandigheden naar mijn mening noodzakelijke controle van de boekhoudkundige documenten en andere rechtvaardigingsstukken.»

Deze verklaring meldt in voorkomend geval dat:

a) de financiële staten op bevredigende wijze de financiële toestand op de einddatum van de beschouwde periode weerspiegelen, alsook de resultaten van de verrichtingen gedurende de periode die op die datum ten einde liep;

b) de financiële staten zijn opgesteld in overeenstemming met de genoemde boekhoudkundige voorschriften;

c) de financiële principes zijn toegepast volgens de modaliteiten die overeenstemmen met die welke tijdens het voorgaande financiële boekjaar werden toegepast;

d) de financiële verrichtingen zijn uitgevoerd volgens de voorschriften en reglementen, de budgettaire bepalingen en de andere richtlijnen van de Organisatie.

6. De Controleur vermeldt in zijn verslag over de financiële verrichtingen:

a) de aard en de draagwijdte van het door hem uitgevoerde onderzoek;

b) de elementen die verband houden met de volledigheid of de juistheid van de boekhouding, eventueel met inbegrip van:

1° de voor de juiste interpretatie en de juiste beoordeling van de boekhouding vereiste gegevens;

2° alle bedragen die geïnd hadden moeten worden, maar niet geboekt zijn;

3° alle bedragen die een regelmatige of voorwaardelijke uitgaveverplichting inhouden en die niet geboekt zijn of waarmee in de financiële staten geen rekening is gehouden;

4° de uitgaven waarvoor geen toereikende rechtvaardigingsstukken zijn overgelegd;

5° de wetenschap dat de rekeningenboeken wel in de voorgeschreven vorm zijn bijgehouden. Gevallen waarin de materiële voorstelling van de financiële staten afwijkt van de algemene erkende en gebruikte boekhoudkundige principes, moeten worden gemeld;

c) de andere kwesties waarop de aandacht van het Comité van beheer moet worden gevestigd, zoals:

1° gevallen van fraude of vermoedelijke fraude;

2° het verkwisten of onregelmatig gebruiken van fondsen of andere tegoeden van de organisatie (ook al zou de boekhouding in orde zijn op het punt van de uitgevoerde verrichting);

3° uitgaven die op een later tijdstip aanzienlijke kosten voor de organisatie zouden kunnen meebrengen;

4° tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;

5° les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;

6° les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virement dûment autorisés à l'intérieur du budget;

7° les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;

d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opération qui ont été comptabilisées au cours d'un exercice antérieur et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'un exercice ultérieur et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

7. Le Vérificateur ne doit en aucun cas faire figurer de critiques dans son rapport sans donner préalablement au directeur général une possibilité adéquate de s'expliquer.

8. Le Vérificateur communique au Comité administratif et au directeur général les constatations faites en raison de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du directeur général.

9. Dans la mesure où le Vérificateur a procédé à une vérification sommaire ou n'a pu obtenir de justifications suffisantes, il doit le mentionner dans son attestation et son rapport, en précisant les raisons de ses observations ainsi que les conséquences qui en résultent pour la situation financière et les opérations financières comptabilisées.»

## Article II

### Modifications relatives aux Règles uniformes C.I.V.

#### 1. Article premier C.I.V.

Modifier le texte du § 1<sup>er</sup> comme suit:

«§ 1 Sous réserve des exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages y compris de véhicules automobiles, effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux États et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la convention, ainsi que le cas échéant, aux transports assimilés conformément à l'article 2, § 2, alinéa 2 de la convention.

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (C.I.M.).»

#### 2. Article 14 C.I.V.

Compléter le texte du § 1 par la phrase suivante:

«§ 1. ... Pour le transport des véhicules automobiles, le chemin de fer peut prévoir que les voyageurs demeurent dans le véhicule automobile durant le transport.»

4° elke tekortkoming, algemeen of bijzonder, in het controlesysteem van de ontvangsten en uitgaven of van de leveringen en het materiaal;

5° de uitgaven die niet stroken met de intenties van het Comité van beheer, rekening houdend met de officieel toegestane overboekingen binnen de grenzen van het budget;

6° de kredietoverschrijdingen, rekening houdend met de wijzigingen voortvloeiend uit officieel toegestane overboekingen binnen de grenzen van het budget;

7° de uitgaven die niet conform de betreffende toestemming zijn;

d) de juistheid of onjuistheid van de boekhouding inzake de leveringen en het materiaal, vastgesteld op basis van de inventarisatie en de controle van de boeken.

Bovendien kan het verslag handelen over verrichtingen die tijdens een vorig dienstjaar werden geboekt en waarover nieuwe gegevens verkregen werden, alsook over verrichtingen die in de loop van een volgend dienstjaar moeten plaatsvinden en waarvan het wenselijk lijkt dat het Comité van beheer er van tevoren over wordt ingelicht.

7. De controleur mag in zijn verslag nooit enige kritiek leveren zonder de directeur-generaal tevoren een behoorlijke mogelijkheid tot verantwoording te bieden.

8. De controleur meldt aan het Comité van beheer en de directeur-generaal zijn bevindingen als gevolg van de controle. Bovendien kan hij al het commentaar leveren dat hij passend acht betreffende het financieel verslag van de directeur-generaal.

9. Wanneer de controleur een oppervlakkig onderzoek heeft uitgevoerd of onvoldoende rechtvaardigingsstukken heeft kunnen verkrijgen, moet hij zulks melden in zijn verklaring en zijn verslag, onder vermelding van de redenen voor die opmerkingen, alsook de gevolgen die daaruit voortspruiten voor de financiële toestand en de geboekte financiële verrichtingen.»

## Artikel II

### Wijzigingen betreffende de Uniforme Regelen CIV

#### 1. Artikel 1 CIV

De tekst van § 1 als volgt wijzigen:

«§ 1 Behoudens de in artikelen 2, 3 en 33, genoemde uitzonderingen, zijn de Uniforme Regelen van toepassing op alle vervoer van reizigers en bagage, met inbegrip van motorvoertuigen, dat wordt verricht met internationale vervoerdocumenten voor een traject dat op het grondgebied van ten minste twee Staten is gelegen en uitsluitend lijnen omvat die op de in artikelen 3 en 10 van het verdrag bedoelde lijst zijn ingeschreven, alsook in voorkomend geval op volgens artikel 2, § 2, tweede alinea van het verdrag, daarmee gelijkgesteld vervoer.

Met betrekking tot de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers zijn de Uniforme Regelen eveneens van toepassing op personen die een zending begeleiden die wordt vervoerd overeenkomstig de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van Internationaal Spoorwegvervoer van goederen (CIM).»

#### 2. Artikel 14 CIV

De tekst van § 1 met een nieuwe zin aanvullen.

«§ 1... Voor het vervoer van motorvoertuigen kan de spoorweg voorschrijven dat de reizigers gedurende het vervoer in het voertuig blijven.»

## 3. Article 17 C.I.V.

Modifier le texte actuel du § 2 et le compléter par un nouvel alinéa 2 comme suit :

«2. Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au § 1, ainsi que des véhicules automobiles remis au transport avec ou sans remorque.

Les conditions de transport des véhicules automobiles précisent en particulier les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, la forme et le contenu du document de transport qui doit porter le sigle C.I.V., les conditions de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du conducteur en ce qui concerne son véhicule, le chargement et le déchargement.»

## 4. Article 41 C.I.V.

Modifier le titre: «Véhicules automobiles».

Modifier le texte du § 1 comme suit:

«§ 1. En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d'un véhicule automobile, le chemin de fer doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.»

Modifier le texte du § 3 comme suit:

«§ 3. En cas de perte totale ou partielle du véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 8 000 unités de compte.»

Modifier le texte du § 4 comme suit:

«§ 4. En ce qui concerne les objets placés dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer ne peut excéder 1 000 unités de comptes.

Le chemin de fer ne répond des objets placés à l'extérieur du véhicule qu'en cas de dol.»

Reprendre sous le § 5, la seconde phrase du § 3 actuel:

«§ 5. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule.»

Reprendre sous un § 6 nouveau, le texte du § 5 actuel, en le modifiant légèrement:

«§ 6. Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont applicables au transports des véhicules automobiles.»

## 5. Article 42 C.I.V.

Modifier le titre comme suit:

«Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité.»

Modifier le texte de l'alinéa premier comme suit:

«Les dispositions des articles 30, 31 et 38 à 41 des Règles uniformes ou celles prévues par le droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé ne s'appliquent pas, s'il est

## 3. Artikel 17 CIV

De huidige § 2 als volgt wijzigen en aanvullen met een nieuwe alinea 2:

«§ 2 De internationale tarieven kunnen dienen en niet in § 1 bedoelde voorwerpen, alsmede motorvoertuigen die met of zonder aanhanger ten vervoer worden aangeboden, onder bepaalde voorwaarden als bagage toelaten.

De vervoer voorwaarden voor motorvoertuigen vermelden in het bijzonder de voorwaarden voor aanneming ten vervoer, de inschrijving, het laden en het vervoer, de vorm en de inhoud van het vervoerdocument dat de CIV-afkorting moet dragen, de voorwaarden voor lossing en aflevering, alsmede de verplichtingen van de bestuurder met betrekking tot zijn voertuig en het laden en lossen ervan.»

## 4. Artikel 41 CIV

De titel als volgt wijzigen: «Motorvoertuigen».

De tekst van § 1 als volgt wijzigen:

«§ 1 Bij aan de spoorweg te wijten vertraging in de verlading of bij vertraging in de aflevering van een motorvoertuig moet de spoorweg, indien de rechthebbende bewijst dat daardoor schade is ontstaan, een schadevergoeding betalen die niet meer kan bedragen dan de vervoerprijs van het voertuig.»

De tekst van § 3 als volgt wijzigen:

«§ 3 Bij geheel of gedeeltelijk verlies van het voertuig wordt de aan de rechthebbende voor de bewezen schade te betalen schadevergoeding berekend volgens de gebruikelijke waarde van het voertuig, doch de vergoeding kan niet meer dan 8 000 rekeenheden bedragen.»

De tekst van § 4 als volgt wijzigen:

«§ 4 Met betrekking tot in het voertuig achtergelaten voorwerpen is de spoorweg slechts aansprakelijk voor door zijn schuld veroorzaakte schade. De in totaal te betalen schadevergoeding kan niet meer dan 1 000 rekeenheden bedragen.

De spoorweg is alleen in geval van opzet aansprakelijk voor voorwerpen die buiten het voertuig worden achtergelaten.»

De tweede zin van § 3 als § 5 opnemen:

«§ 5 Een aanhanger met of zonder lading wordt beschouwd als een voertuig.»

Onder een nieuwe § 6, de enigszins gewijzigde tekst van de huidige § 5 opnemen:

«§ 6 Overigens gelden de bepalingen betreffende de aansprakelijkheid voor bagage eveneens voor het vervoer van motorvoertuigen.»

## 5. Artikel 42 CIV

De titel als volgt wijzigen:

«Verlies van het recht om aansprakelijkheidsbeperkingen in te roepen.»

De tekst van de eerste alinea wijzigen als volgt:

«De bepalingen van de artikelen 30, 31 en 38 tot en met 41 van de Uniforme Regelen of die van het nationale recht, die de schadevergoeding tot een bepaald bedrag beperken, zijn niet van

prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le chemin de fer a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.»

Supprimer le texte de l'alinéa 2.

#### 6. Article 43 C.I.V.

Compléter le titre comme suit:

«Convention et intérêts de l'indemnité».

Ajouter un nouveau § 1<sup>er</sup> de la teneur suivante:

«§ 1<sup>er</sup>. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.»

Les §§ 1<sup>er</sup>, 2, 3 et 4 deviennent respectivement les §§ 2, 3, 4 et 5.

#### 7. Article 53 C.I.V.

Modifier le texte de l'alinéa premier du § 1<sup>er</sup> comme suit:

«§ 1<sup>er</sup>. Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les six mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 49, § 1<sup>er</sup>.»

#### 8. Article 55 C.I.V.

Compléter le texte du § 2, alinéa 2, comme suit:

«Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action fondée sur un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.»

Supprimer les lettres a) et b).

### Article III

#### Modifications relatives aux Règles uniformes C.I.M.

#### 1. Article premier C.I.M.

Compléter la fin du texte du § 1<sup>er</sup> comme suit:

«§ 1<sup>er</sup>. Sous réserve ... de la Convention, ainsi que, le cas échéant, aux transports assimilés conformément à l'article 2, § 2, alinéa 2, de la Convention.»

#### 2. Article 18 C.I.M.

Simplifier le texte de la manière suivante:

«L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles.»

toepassing, indien het is bewezen dat de schade voortvloeit uit een daad of een nalatigheid vanwege de spoorweg, ofwel met de bedoeling zulke schade te veroorzaken, ofwel begaan uit roekeloosheid en met het besef dat zulke schade vermoedelijk zal ontstaan.».

De tekst van de tweede alinea schrappen.

#### 6. Artikel 43 CIV

De titel als volgt aanvullen:

«Omrekening en rente over de schadevergoeding».

Een nieuwe § 1 toevoegen:

«§ 1. Wanneer de berekening van de schadevergoeding de omrekening van bedragen uitgedrukt in vreemde munteenheden vereist, wordt deze berekend volgens de koers op de dag en de plaats van uitbetaling van de schadevergoeding.»

De §§ 1, 2, 3 en 4 worden respectievelijk §§ 2, 3, 4 en 5.

#### 7. Artikel 53 CIV

De tekst van de eerste alinea van § 1 wijzigen als volgt:

«§ 1. Elke op de aansprakelijkheid van de spoorweg in geval van dood en verwonding van reizigers gegronde vordering vervalt indien de rechthebbende niet binnen zes maanden, nadat hij van de schade kennis heeft gekregen, van het aan de reiziger overkomen ongeval heeft kennis gegeven aan een der spoorwegen, bij wie een vordering buiten rechte volgens artikel 49, § 1 kan worden ingesteld.».

#### 8. Artikel 55 CIV

De tekst van § 2, alinea 2, als volgt aanvullen:

«De verjaringstermijn bedraagt evenwel twee jaar indien de vordering gegrond is op een schade voortvloeiende uit een daad of nalatigheid, ofwel met de bedoeling zulke schade te veroorzaken, ofwel begaan uit roekeloosheid en met het besef dat zulke schade vermoedelijk zal ontstaan.»

De letters a) en b) schrappen.

### Artikel III

#### Wijzigingen betreffende de Uniforme Regelen CIM

#### 1. Artikel 1 CIM

Het einde van de tekst van § 1 aanvullen als volgt:

«§ 1. Behoudens ... zijn ingeschreven, alsook in voorkomend geval op volgens artikel 2, § 2, alinea 2, van het Verdrag, daarmee gelijkgesteld vervoer.»

#### 2. Artikel 18 CIM

De tekst als volgt vereenvoudigen:

«De afzender is aansprakelijk voor de juistheid van de door hem op de vrachtbrief vermelde gegevens. Hij draagt alle gevolgen die voortvloeien uit het feit dat deze gegevens onjuist, onnauwkeurig of onvolledig zijn of op een andere dan de daarvoor bestemde plaats vermeld zijn.»



Supprimer la dernière phrase.

### 3. Article 40 C.I.M.

Au § 2, supprimer les termes suivants :

« , sous réserve de la limitation prévue à l'article 45. »

Supprimer le § 4.

### 4. Article 43 C.I.M.

Modifier le texte du § 1 comme suit :

« § 1<sup>er</sup>. Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du détail de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le quadruple du prix de transport. »

### 5. Article 44 C.I.M.

Modifier le titre comme suit :

« Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité. »

Modifier le texte de l'alinéa premier comme suit :

« Les limites de responsabilité prévues aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le chemin de fer a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement. »

Supprimer le texte de l'alinéa 2.

### 6. Article 47 C.I.M.

Modifier le titre comme suit :

« Conversion et intérêts de l'indemnité. »

Compléter l'article 47 par un nouveau paragraphe premier libellé comme suit :

« § 1<sup>er</sup>. Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité. »

Les §§ 1<sup>er</sup>, 2 et 3, deviennent les §§ 2, 3 et 4.

### 7. Article 58 C.I.M.

Compléter le texte du § 1, lettre *c*), comme suit :

« *c*) fondées sur un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement; ».

Supprimer le texte du § 1<sup>er</sup>, lettre *d*).

La lettre *e*) devient la lettre *d*).

De laatste zin schrappen.

### 3. Artikel 40 CIM

In § 2 de volgende woorden schrappen :

« onder voorbehoud van de in artikel 45 bedoelde beperking. »

§ 4 schrappen.

### 4. Artikel 43 CIM

De tekst van § 1 als volgt wijzigen :

« § 1. Indien overschrijding van de leveringstermijn een schade, met inbegrip van een beschadiging, tot gevolg heeft, moet de spoorweg een schadevergoeding betalen die niet meer dan het viervoud van de vervoerprijs kan bedragen. »

### 5. Artikel 44 CIM

De titel als volgt wijzigen :

« Verlies van het recht om aansprakelijkheidsbeperkingen in te roepen. »

De tekst van de eerste alinea als volgt wijzigen :

« De beperkingen van de aansprakelijkheid voorzien in de artikelen 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 en 46 zijn niet van toepassing indien het bewezen is dat de schade voortkomt uit een daad of een nalaten vanwege de spoorweg, ofwel met de bedoeling zulke schade te veroorzaken, ofwel begaan uit roekeloosheid en met het besef dat zulke schade vermoedelijk zal ontstaan. »

De tekst van alinea 2 schrappen.

### 6. Artikel 47 CIM

De titel als volgt wijzigen :

« Omrekening en rente over de schadevergoeding. »

Artikel 47 aanvullen met een nieuwe § 1 die luidt als volgt :

« § 1. Indien de berekening van de schadevergoeding de omrekening van bedragen uitgedrukt in vreemde munteenheden vereist, wordt deze berekend volgens de koers op de dag en de plaats van uitbetaling van de schadevergoeding. »

De §§ 1, 2 en 3 worden §§ 2, 3 en 4.

### 7. Artikel 58 CIM

De tekst van § 1, letter *c*), als volgt aanvullen :

« *c*) gegrond is op een schade veroorzaakt door een daad of een nalaten, ofwel met de bedoeling zulke schade te veroorzaken ofwel begaan uit roekeloosheid en met het besef dat zulke schade vermoedelijk zal ontstaan; ».

De tekst van § 1, letter *d*) schrappen.

Letter *e*) wordt letter *d*).

**DISPOSITIONS FINALES**

## Article IV

**Signature, ratification, acceptation, approbation**

§ 1<sup>er</sup>. Le présent Protocole demeure ouvert à Berne, auprès du Gouvernement suisse, Gouvernement dépositaire, jusqu'au 30 juin 1991, à la signature des États qui ont été invités à la deuxième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (O.T.I.F.).

§ 2. Conformément aux dispositions de l'article 20, § 1<sup>er</sup> de la C.O.T.I.F., le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement dépositaire.

## Article V

**Entrée en vigueur**

Les décisions contenues dans le présent Protocole entrent en vigueur le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Gouvernement dépositaire aura notifié aux États membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2, de la C.O.T.I.F.

## Article VI

**Adhésion**

Les États qui, invités à la deuxième Assemblée générale de l'O.T.I.F., n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu à l'article IV, § 1<sup>er</sup>, peuvent y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement dépositaire.

## Article VII

**Rapport entre la C.O.T.I.F. et le Protocole**

Seuls les États parties à la C.O.T.I.F. peuvent devenir Parties au présent Protocole.

## Article VIII

**Textes du Protocole**

Le présent Protocole est conclu et signé en langue française.

Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise.

Seul le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

Fait à Berne, le vingt décembre mil neuf cent quatre-vingt dix, en un seul exemplaire original en langue française, qui reste déposé dans les Archives de la Confédération suisse.

Une copie certifiée conforme en sera remise à chacun des États parties.

**SLOTBEPALINGEN**

## Artikel IV

**Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring**

§ 1. Het onderhavige Protocol staat open voor ondertekening in Bern bij de Zwitserse regering, de Depot-regering, tot 30 juni 1991 door de Staten die waren uitgenodigd voor de tweede Algemene Vergadering van de Intergouvernementale Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF).

§ 2. In overeenstemming met de bepalingen van artikel 20, § 1, van het COTIF dient het onderhavige Protocol te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd; de akten van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring dienen zo spoedig mogelijk bij de Depot-regering te worden nedergelegd.

## Artikel V

**Inwerkingtreding**

De besluiten vervat in het onderhavige Protocol treden in werking op de eerste dag van de twaalfde maand volgend op die waarin de Depot-regering de Lid-Staten in kennis heeft gesteld van de nederlegging van de akte, waarmee aan de voorwaarden van artikel 20, § 2, van het COTIF is voldaan.

## Artikel VI

**Toetreding**

De Staten die voor de tweede Algemene Vergadering van de OTIF waren uitgenodigd die het onderhavige Protocol niet binnen de in artikel IV, § 1, voorziene termijn hebben ondertekend, kunnen tot het Protocol toetreden door nederlegging van een akte van toetreding bij de Depot-regering.

## Artikel VII

**Verband tussen het COTIF en het Protocol**

Alleen de Staten die Partij zijn bij het COTIF kunnen Partij worden bij het onderhavige Protocol.

## Artikel VIII

**Teksten van het Protocol**

Het onderhavige Protocol wordt gesloten en ondertekend in de Franse taal.

Bij de Franse tekst worden de officiële vertalingen in de Arabische, Duitse, Engelse, Italiaanse en Nederlandse taal gevoegd.

Alleen de Franse tekst is authentiek.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondertekenende Gevolmachtigden, naar behoren gemachtigd door hun respectieve regeringen, dit Protocol hebben ondertekend.

Gedaan te Bern op 20 december 1990, in één enkel exemplaar in de Franse taal, dat in het archief van de Zwitserse Bondstaat wordt nedergelegd.

Iedere Verdragsstaat ontvangt een gewaarmerkt afschrift.

**AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS  
AU CONSEIL D'ÉTAT**

—  
**Avant-projet de loi portant assentiment au protocole 1990 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (C.O.T.I.F.) du 9 mai 1980, fait à Berne le 20 décembre 1990**

—  
Article premier

La présente loi règle une matière visée à l'article 77, alinéa 1<sup>er</sup>, 6<sup>o</sup>, de la Constitution.

Art. 2

Le Protocole 1990 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (C.O.T.I.F.) du 9 mai 1980, fait à Berne le 20 décembre 1990, sortira son plein et entier effet.

**VOORONTWERP VAN WET VOORGELEGD  
AAN DE RAAD VAN STATE**

—  
**Voorontwerp van wet houdende instemming met het protocol 1990 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Bern op 20 december 1990**

—  
Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77, eerste lid, 6<sup>o</sup>, van de Grondwet.

Art. 2

Het Protocol 1990 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Bern op 20 december 1990, zal volkomen uitwerking hebben.

## AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 25 avril 1996, d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi «portant assentiment au Protocole 1990 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (C.O.T.I.F.) du 9 mai 1980, fait à Berne le 20 décembre 1990», demande complétée par lettre parvenue au Conseil d'État le 8 novembre 1996, a donné le 13 novembre 1996, l'avis suivant :

L'article 83 de la Constitution ne requiert pas l'indication de la subdivision de l'article 77 qui a trait à la matière visée par un projet ou une proposition de loi. À l'article 1<sup>er</sup>, les mots «alinéa 1<sup>er</sup>, 6<sup>o</sup>», seront, en conséquence, omis.

La chambre était composée de :

M. C.-L. CLOSSET, président de chambre;

MM. Y. BOUCQUEY et C. WETTINCK, conseillers d'Etat;

MM. J. DE GRAVE et F. DELPEREE, assesseurs de la section de législation;

Mme M. PROOST, greffier.

Le rapport a été présenté par M. J.-L. PAQUET, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée par M. M. BAUWENS, référendaire adjoint et exposée par Mme P. VANDERNACHT, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. LIENARDY, conseiller d'État.

*Le Greffier,*

M. PROOST.

*Le Président,*

C.-L. CLOSSET.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 25 april 1996 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met het Protocol 1990 houdende wijziging van het Verdrag betreffende het Internationale Spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Bern op 20 december 1990», vraag aangevuld bij brief bij de Raad van State binnengekomen op 8 november 1996, heeft op 13 november 1996 het volgend advies gegeven :

Artikel 83 van de Grondwet vereist niet dat wordt aangegeven welk onderdeel van artikel 77 betrekking heeft op de aangelegenheid die in een wetsontwerp of wetsvoorstel wordt geregeld. In artikel 1 dienen de woorden «, eerste lid, 6<sup>o</sup>,» bijgevolg te vervallen.

De kamer was samengesteld uit :

De heer C.-L. CLOSSET, kamervoorzitter;

De heren Y. BOUCQUEY en C. WETTINCK, staatsraden;

De heren J. DE GRAVE en F. DELPEREE, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw M. PROOST, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer J.-L. PAQUET, auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld door de heer M. BAUWENS, adjunct-referendaris en toegelicht door mevrouw P. VANDERNACHT, adjunct-referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIENARDY, Staatsraad.

*De Griffier,*

M. PROOST.

*De Voorzitter,*

C.-L. CLOSSET.