

Vergaderjaar 2000–2001 Nr. 397

**27 919**

## **Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN); Genève, 25 mei 2000**

**Nr. 1**

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

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

Den Haag, 5 september 2001

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 12 september 2001.

De wens dat het verdrag aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal wordt onderworpen kan door of namens één van de Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 12 oktober 2001.

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen, de Raad van State gehoord, heb ik de eer U hierbij ter stilzwijgende goedkeuring over te leggen het op 25 mei 2000 te Genève totstandgekomen Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) (Trb. 2001, 67).<sup>1</sup>

Een toelichtende nota bij dit Verdrag treft U eveneens hierbij aan.

De goedkeuring wordt alleen voor Nederland gevraagd.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
J. J. van Aartsen

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

## TOELICHTENDE NOTA

### 1. Inleiding

Het advies van de Raad van State wordt niet openbaar gemaakt, omdat het zonder meer instemmend luidt (artikel 25a, vierde lid, onderdeel b, van de Wet op de Raad van State).

Het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren («Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures»); hierna te noemen het ADN-verdrag) is totstandgekomen en marge van een diplomatieke conferentie onder auspiciën van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE). Dit verdrag regelt het internationale transport van gevaarlijke goederen per binnenschip over de Europese binnenwaterwegen die in Bijlage III bij het op 19 januari 1996 te Genève totstandgekomen Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (het AGN-verdrag; Trb. 1997, 234) genoemd worden.

Begin 1976 heeft de «Inland Transport Committee» van de VN/ECE een aanbeveling gedaan tot instelling van een Europese Regeling inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren. Op basis van deze aanbeveling zijn voor verschillende Europese rivieren regelingen getroffen. Zo heeft de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (de CCR) een regeling opgesteld voor de Rijn (het ADNR; Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn) en de Donaucommissie voor de Donau.

Aangezien hierdoor in Europa verschillende rechtssystemen met betrekking tot de binnenvaart ontstonden, is in het midden van de negentiger jaren het initiatief genomen om tot één regeling voor Europa te komen. Daartoe is in de VN/ECE, in samenwerking met de voornoemde commissies, het concept voor het onderhavige ADN-verdrag uitgewerkt.

Voor het ADN-verdrag is als uitgangspunt genomen het ADNR dat vanwege de actieve rol van de betrokken Rijnsoeverstaten en de snel voortschrijdende techniek, voorziet in een zeer hoog veiligheidsniveau op de Rijn. De meest recente Nederlandse vertaling van het ADNR is als bijlage 1 bij de Regeling vervoer over de binnenwateren van gevaarlijke stoffen (Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat, nr. DGG/I-98011064, van 16 december 1998) gepubliceerd in een SDU-uitgave, 1999/VGS-Binnenwateren-99-01.

Het ADNR geldt op grond van de op 17 oktober 1868 te Mannheim totstandgekomen herziene Rijnvaartakte (beter bekend als de Akte van Mannheim; Trb. 1955, 161), zoals gewijzigd bij de op 20 november 1963 te Straatsburg totstandgekomen Overeenkomst tot wijziging (Trb. 1964, 83) op de Akte-wateren van de Rijnsoeverstaten, te weten Duitsland, Frankrijk, Nederland en Zwitserland. Zo geldt in Nederland het reglement voor de Rijn, de Waal en de Lek. Op grond van de Akte worden onder andere handelingen in strijd met de ADNR-regels strafbaar gesteld, de maximale hoogte van de boete vastgesteld en speciale Rijnvaart-rechtbanken ingesteld. Hiermee is een eenheid van regime ontstaan met betrekking tot het nationale en internationale vervoer van gevaarlijke stoffen op Akte-wateren van de genoemde Rijnsoeverstaten.

Het ADN-verdrag heeft in Nederland geen gevolgen voor het veiligheidsniveau op de Rijn, de Waal en de Lek waarvoor reeds de bepalingen van het ADNR gelden. Ten aanzien van de overige voor alle openbare scheepvaart openstaande binnenwateren heeft het verdrag eveneens geen gevolgen voor de Nederlandse wet- en regelgeving zoals de Wet van 12 oktober 1995, houdende regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (Stb. 1995, 525).

De technische regels in deze wet komen overigens overeen met die van het ADNR.

In het kader van de Europese Unie heeft de Europese Commissie van de Europese Gemeenschappen, die aan de totstandkoming van het ADN-verdrag heeft meegewerkt, vrij snel nadat in de VN/ECE het werk aan het concept-verdrag gestart werd, een voorstel voor een ADN-kaderrichtlijn uitgewerkt. Ingevolge deze (ontwerp-)Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen met binnenschepen (zie laatstelijk Com (1999) 563 definitief van 16 november 1999) zullen de technische regels, die in de technische bijlagen van het ADN-verdrag zijn vastgelegd, binnen de Europese Unie ook voor het nationale transport en het transport tussen de lidstaten gaan gelden.

## **2. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1*

Dit artikel regelt het toepassingsgebied van het verdrag. Het verdrag geldt voor het internationale vervoer van gevaarlijke goederen op alle belangrijke met elkaar verbonden paneuropese vaarwegen zodat een brede harmonisatie gerealiseerd wordt. Daarbij gaat het om het internationale vervoer van gevaarlijke goederen op binnenwateren met de gebruikelijke uitzonderingen voor bijvoorbeeld zeeschepen op zeewaterveden en oorlogsschepen. Met het ADN-verdrag wordt het huidige hoge veiligheidsniveau op de Rijn naar alle AGN-binnenwateren voor het internationale transport geëxporteerd. Met betrekking tot het besluitvormingskader ter zake wordt er aangesloten bij de bestaande structuren voor weg en spoor die in het kader van de VN/ECE gelden.

### *Artikel 2*

Het verdrag bevat vijf bijlagen die een integrerend onderdeel van het verdrag vormen. Het tweede lid van artikel 2 geeft aan welke onderwerpen in de bijlagen geregeld worden. De inhoud van deze bijlagen, die overeenkomt met die van de bijlagen van het ADN, is als volgt:

- *bijlage A* bevat een opsomming van de gevaarlijke goederen, borduurt voort op bijlage A van de op 30 september 1957 te Genève totstandgekomen Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen langs de weg (het ADR-verdrag; Trb. 1959, 81) en geeft de afwijkingen daarop aan. Het Tractatenblad 1998, 291 bevat de laatste informatie over de gewijzigde bijlage A bij het ADR-verdrag.
- *bijlage B* bevat de vervoersvoorschriften. Daarbij gaat het om algemene eisen aan het vervoer, de constructie- en uitrustings-eisen die gesteld worden aan schepen, de bedrijfsvoorschriften, de voorschriften voor onderweg en het laden en lossen, de opleidingseisen van de bemanning, enzovoorts.
- *bijlage C* bevat een groot aantal procedures met betrekking tot de afgifte van een certificaat van goedkeuring (dat het mogelijk maakt om gevaarlijke goederen met het betrokken schip te vervoeren), de erkenning van classificatiebureaus, de verlening van bijzondere machtigingen, de gelijkwaardigheden en afwijkingen ten behoeve van technische vernieuwing. Tevens is in deze bijlage een hoofdstuk opgenomen over controle van het vervoer van gevaarlijke goederen. Dit deel moet onder andere een uniforme controle waarborgen en regelt bijvoorbeeld ook de wederzijdse assistentie. Tot slot is er een hoofdstuk over de opleidingen en examens. Deze komen overigens overeen met de opleidingsrichtlijn van het ADN.
- *bijlage D1* bevat de algemene overgangsvoorschriften voor de constructie-eisen aan de schepen. Deze voorschriften die met de

- huidige ADNR-overgangsvoorschriften overeenkomen, gelden voor het gehele ADN-gebied en voor alle (bestaande) schepen.
- *bijlage D2* bevat de bijzondere overgangsvoorschriften die voor aangewezen gebieden gelden waar voorheen het ADNR niet gold. Indien schepen gebruik maken van één of meer van deze overgangsvoorschriften, wordt het certificaat van goedkeuring beperkt tot het «oude» vaargebied van het schip. Dit impliceert dus dat op de Rijn niet van deze overgangsvoorschriften gebruik kan worden gemaakt.

De procedure voor het wijzigen van de bijlagen wordt in artikel 20 van het verdrag beschreven. De wijzigingsvoorstellen worden door het Administratieve Comité aangenomen met meerderheid van stemmen, waarbij een blokkerende minderheid van vijf stemmen mogelijk is. Daarna worden de aangenomen wijzigingsvoorstellen door de secretaris-generaal van de Verenigde Naties aan de verdragspartijen medegedeeld ter aanvaarding. Aangezien de bijlagen gelet op hun inhoud zijn aan te merken als zijnde van uitvoerende aard, behoeven de wijzigingen van die bijlagen op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring terzake voorbehouden.

### *Artikel 3*

Dit artikel bevat definities van de in het verdrag voorkomende termen. Met betrekking tot de erkenning van het classificatiebureau (zie onder f) geldt dat het erkennen of ontnemen van de erkenning een soeverein recht is dat uitsluitend aan een verdragspartij is voorbehouden. Echter, met verwijzing naar bijlage C, hoofdstuk 2, paragraaf 2.2.7 geldt dat, indien een classificatiebureau door het Administratieve Comité van de lijst met voor erkenning in aanmerking komende classificatiebureaus wordt geschrapt, die erkenning ook daadwerkelijk zal worden ingetrokken.

### *Artikelen 4 tot en met 9*

In artikel 4 wordt vastgesteld dat gevaarlijke goederen die van vervoer zijn uitgesloten, niet geaccepteerd zullen worden voor internationaal vervoer tenzij dit op grond van de artikelen 7 of 8 geregeld wordt. Er bestaat ook een verplichting om het vervoer van gevaarlijke goederen te accepteren indien dit vervoer voldoet aan de eisen uit de bijlagen. Met dit artikel wordt tevens een basis gelegd voor controle.

Op grond van artikel 5 wordt de mogelijkheid geopend om in de bijlagen het vervoer van bepaalde gevaarlijke goederen vrij te stellen.

In artikel 6 wordt het recht van de verdragspartijen bevestigd om te verbieden dat gevaarlijke goederen anders dan om veiligheidsredenen ingevoerd worden.

Artikel 7 bevat een uitwerking van de verschillende mogelijkheden om af te wijken van de bijlagen. Deze mogelijkheden zijn dezelfde als nu in het ADNR gebruikt worden: bilaterale of multilaterale overeenkomsten, bijzondere machtigingen, gelijkwaardigheden en afwijkingen t.b.v. technische vernieuwing.

Artikel 8 bevat de overgangsbepalingen; in het bijzonder dat bestaande certificaten geldig blijven onder de voorwaarden zoals die voor inwerking-treding golden.

In artikel 9 wordt vastgesteld dat voor het transport van gevaarlijke goederen ook algemene lokale, regionale of internationale regels die algemeen gelden voor het transport per binnenvaart van toepassing blijven.

#### *Artikel 10*

Dit artikel geeft aan welke Europese staten partij bij het verdrag kunnen worden. Gelet op de aard van het verdrag betreffen het uitsluitend de lidstaten van de VN/ECE met binnenwateren, anders dan kustroutes, die deel uit maken van het netwerk van de in het AGN-verdrag genoemde Europese binnenwaterwegen.

#### *Artikel 11*

Ingevolge dit artikel zullen de bijlagen, met uitzondering van de bepalingen betreffende de erkenning van de classificatiebureaus, twaalf maanden na de inwerkingtreding van het verdrag van kracht worden. In deze periode kunnen de technische voorschriften in de bijlagen worden aangepast aan de hand van de dan geldende criteria voor bijvoorbeeld de veiligheidsniveaus op de Europese rivieren.

#### *Artikel 14*

Op grond van dit artikel zal Nederland bij het nederleggen van de akte van aanvaarding verklaren dat de bepalingen van het verdrag niet van toepassing zullen zijn op de Akte-wateren de Rijn, de Waal en de Lek. Hierdoor behoeft met de aanvaarding niet gewacht te worden totdat in de andere CCR-lidstaten de goedkeuringsprocedure is afgerond en daarna een unaniem CCR-besluit tot gezamenlijk aanvaarding van het verdrag is genomen. Voorts kan Nederland bij de inwerkingtreding van het verdrag alvast over eventuele wijzigingen van het verdrag en de bijlagen meebe-slissen.

#### *Artikelen 17 en 18*

Op grond van artikel 17 wordt een Administratief Comité ingesteld dat zal toezien op de uitvoering van het ADN-verdrag. Dit artikel bevat bepalingen met betrekking tot interne procedures zoals het lidmaatschap van het Comité, het nemen van beslissingen over het wijzigen van het verdrag en de bijlagen.

Artikel 18 stelt een Veiligheidscomité in om alle wijzigingsvoorstellen van de bijlagen te beoordelen alvorens het Administratieve Comité hierover zal beslissen.

#### *Artikel 19*

Dit artikel bevat de procedure voor het wijzigen van het verdrag. De wijzigingsvoorstellen worden in het Administratieve Comité aangenomen bij tweederde meerderheid van de aanwezige lidstaten. De aangenomen verdragswijzigingen worden door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties medegedeeld aan de verdragspartijen ter aanvaarding.

### **3. Koninkrijkspositie**

Het verdrag zal, wat het Koninkrijk betreft, naar zijn aard alleen voor Nederland gelden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
J. J. van Aartsen .