

Vergaderjaar 2001–2002 Nr. 386

**28 432**

**Protocol van 3 juni 1999 inzake de herziening van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 (Protocol 1999); Vilnius, 3 juni 1999**

**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, 12 juni 2002

Ter griffie van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen op 12 juni 2002.

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 juli 2002.

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 3 juni 1999 te Vilnius totstandgekomen Protocol van 3 juni 1999 inzake de herziening van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 (Protocol 1999) (Trb. 2000, 70 en Trb. 2002, 25).<sup>1</sup>

Een toelichtende nota bij dit Protocol 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. Algemeen

#### 1.1. Inleiding

Op 9 mei 1980 kwam te Bern tot stand het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF, Trb. 1980, 160; laatstelijk Trb. 1997, 18). 41 overwegend Europese staten, waaronder alle EU-lidstaten, zijn hierbij partij. Voor het Koninkrijk der Nederlanden geldt dat het internationale reizigers- en goederenvervoer per spoor in overeenstemming met de bepalingen van dit verdrag plaatsvindt.

Op grond van de COTIF is een Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorvervoer (OTIF) opgericht, die rechtspersoonlijkheid heeft en gevestigd is te Bern. Als organen van die organisatie kent het verdrag onder andere de Algemene Vergadering, die uit vertegenwoordigers van de lidstaten bestaat en onder meer beslissingen neemt over voorstellen tot wijziging van het verdrag, de Herzieningscommissie, die eveneens uit vertegenwoordigers van de lidstaten bestaat en belast is met het opstellen van voorstellen tot wijziging van het verdrag, alsmede het Comité van Beheer, die uit vertegenwoordigers van 12 lidstaten bestaat en onder andere belast is met het financiële toezicht.

Het verdrag bevat een Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten van de OTIF, alsmede een naderhand ingevoegd Aanvullend mandaat voor de controle van de boekhouding (Trb. 1991, 142). Daarnaast bevat het verdrag nog twee bijlagen, te weten:

- aanhangsel A inhoudende de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV), en
- aanhangsel B inhoudende de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM).

Het verdrag is gewijzigd bij het op 20 december 1990 te Bern totstandgekomen Protocol tot wijziging van de COTIF (Trb. 1991, 142). Bij de op 26 november 1993 te Bern totstandgekomen Bijkomende bepalingen tot uitlegging van de CIV en de CIM (Trb. 1994, 160) zijn de partijen een nadere uitleg met betrekking tot enkele begrippen uit de CIV en de CIM overeengekomen. Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden zijn het Protocol en de Bijkomende bepalingen parlementair goedgekeurd (Kamerstukken II 1991/92, 22 578, nrs. 276 en 1, en Kamerstukken II 1994/95, 24 048, nrs. 177 en 1).

In november 1995 is op de derde Algemene Vergadering besloten tot een algehele herziening van de COTIF en werd de Herzieningscommissie met deze taak belast. Op 3 juni 1999 zijn in Litouwen tijdens de vijfde Algemene Vergadering de voorstellen van de Herzieningscommissie, vervat in een (ontwerp-) Protocol waarbij het verdrag wordt gewijzigd, aangenomen. Dit Protocol dat de COTIF, het Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten van de OTIF, alsmede de CIV en de CIM wijzigt en dat nieuwe aanhangsels aan de COTIF toevoegt, wordt hierbij ter goedkeuring voorgelegd.

#### 1.2. Aanleiding

Aanleiding voor de wijziging van de COTIF vormde de richtlijn nr. 91/440/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (PbEG L 237, blz. 25 e.v.). Deze richtlijn beoogt een scheiding aan te

brengen tussen het beheer van de (spoorweg)infrastructuur en de exploitatie van de vervoerdiensten, alsmede het verzekeren van de vrijheid van exploitatie en het recht op toegang tot de spoorwegnetten van de lidstaten van de Europese Unie aan internationale samenwerkingsverbanden en spoorwegondernemingen, die internationaal gecombineerd goederenvervoer verrichten.

De huidige COTIF is met deze gewijzigde situatie niet in overeenstemming, omdat de COTIF nog uitgaat van de situatie dat het beheer van de infrastructuur en de exploitatie van de vervoerdiensten in handen zijn van één onderneming, doorgaans de nationale spoorwegmaatschappij, die nauwe banden onderhoudt met de nationale overheid. Deze positie van de nationale spoorwegmaatschappij heeft ertoe geleid dat krachtens de huidige CIV en CIM op de spoorwegmaatschappij de plicht rust iedere reiziger respectievelijk de aangeboden goederen tegen een vast tarief en op vaste voorwaarden te vervoeren. Als gevolg van de genoemde richtlijn zal de COTIF afzonderlijke regelingen moeten bevatten van, enerzijds, de overeenkomst tot vervoer van reizigers of goederen en, anderzijds, van de overeenkomst tot gebruik van de infrastructuur. Dit betekent onder andere dat, anders dan onder de huidige COTIF, er los van de aansprakelijkheid van de vervoerder een afzonderlijke aansprakelijkheid zal worden ingevoerd van de beheerder van de infrastructuur in het kader van vervoer. In dit verband kan opgemerkt worden dat vooruitlopend op deze algehele herziening in de vorengenoemde Bijkomende bepalingen tot uitlegging van de CIV en de CIM van 1993 een overgangsregeling is uitgewerkt. Deze behelst een nadere uitleg van het begrip «spoorweg» in de CIV en de CIM in het geval van scheiding van het beheer van de infrastructuur en de exploitatie van de vervoerdiensten. Voorts zal als gevolg van de richtlijn ook de genoemde vervoerplicht dienen te vervallen.

Verder hebben de op grond van de voornoemde richtlijn nr. 91/440/EEG teweeggebrachte veranderingen in de verhouding tussen de nationale overheden en de spoorwegondernemingen tot gevolg dat de uitoefening van (overheids)taken door de nationale spoorwegondernemingen, zoals dit tot nu toe plaatsvond door bijvoorbeeld het stellen van technische voorschriften waaraan de toelating van spoorwagematerieel van andere (buitenlandse) ondernemingen op de nationale spoorwegnetten getoetst wordt, hiermee niet meer in overeenstemming is. Om de beoogde liberalisering en toegang tot elkaars spoorwegnetten te garanderen, dienen de staten deze taken op zich te nemen.

Voorts heeft deze richtlijn het ontstaan van nieuwe rechtsbetrekkingen tot gevolg gehad zoals, op basis van artikel 10 van die richtlijn, de overeenkomst tot de benutting van de infrastructuur in het kader van de toegang tot de spoorwegnetten. Ook hiervoor werd het wenselijk geacht internationaal uniforme regels vast te stellen.

### *1.3. Omvang en strekking van de wijziging*

De wijziging van de COTIF heeft tot gevolg dat de reikwijdte van het verdrag en in dat kader het werkterrein van de OTIF aanzienlijk zal worden verbreed. In de huidige COTIF is het werkterrein beperkt tot het opstellen van een uniform rechtsregiem voor het vervoer van personen en goederen, dat overigens alleen van toepassing is op (door de lidstaten) ingeschreven spoorlijnen.

Na de wijziging wordt dit werkterrein het bevorderen, het verbeteren en het vergemakkelijken van het internationale spoorvervoer. Hierbij wordt het stelsel van ingeschreven lijnen verlaten. Het is de bedoeling dat de OTIF zich in de toekomst met alle aspecten van het internationale spoorvervoer zal gaan bezighouden.

Deze beoogde verbreding van het werkterrein heeft geresulteerd in een veelheid aan onderwerpen, die in de diverse (deels nieuwe) aanhangsels worden geregeld. Nieuw is met name de technische harmonisatie, gericht op een vrije circulatie van spoorwegmaterieel en een onbelemmerde toegang tot de nationale spoorwegnetten, en de (civielrechtelijke) regeling van het gebruik van de infrastructuur .

#### *1.4. De relatie met de Europese Unie (EU)*

De herziening van de COTIF is, voor wat betreft onderdelen waar raakvlakken bestaan met het werkterrein van de EU, in nauw overleg met de EU opgesteld.

Allereerst is bij de beraadslagingen over de vormgeving van de technische harmonisatie een vertegenwoordiger van de EU-Commissie (toen: DG VII) intensief betrokken geweest, teneinde eventuele strijdigheid met toekomstige EU-regelgeving te voorkomen. De reden hiervoor is dat ingevolge artikel 155 van het op 25 maart 1957 te Rome totstandgekomen Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap (EG; laatstelijk gewijzigd bij het op 2 oktober 1997 te Amsterdam totstandgekomen Verdrag van Amsterdam houdende wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie, de Verdragen tot oprichting van de Europese Gemeenschappen en sommige bijbehorende Akten; Trb. 1998, 11 en 13) de Gemeenschap ook bevoegd is op het gebied van de harmonisatie van de technische normen alle maatregelen te treffen die nodig kunnen blijken om de interoperabiliteit van de transeuropese netwerken te verzekeren. Van deze bevoegdheid had de Gemeenschap ten tijde van de beraadslagingen reeds gedeeltelijk gebruik gemaakt door voor de interoperabiliteit van het hoge-snelheidsspoorwegsysteem voorschriften te geven (zie richtlijn nr. 96/48/EG van de Raad van de Europese Unie van 23 juli 1996 (PbEG L 235) betreffende de interoperabiliteit van het transeuropees hoge-snelheidsspoorwegsysteem). Ook bestond toen het voornemen om binnen afzienbare tijd met voorstellen te komen voor de technische harmonisatie inzake het conventionele spoorvervoer in de EU.

Naderhand heeft de EU-Commissie haar voorstellen voor een daartoe strekkende richtlijn bekend gemaakt, die inmiddels hebben geleid tot richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele transeuropese spoorwegsysteem (PbEG L 110, blz. 1 e.v.). Dit betekent dat thans de technische harmonisatie voor het spoorvervoer (zowel over het hoge-snelheidssysteem als over conventionele spoorwegen) volledig tot de bevoegdheid van de Europese Gemeenschap (hierna te noemen de EG) behoort. Het gevolg hiervan is dat na de inwerkingtreding van de verdragswijziging de lidstaten van de OTIF, die tevens lidstaten van de EU zijn, niet meer bevoegd zijn zelfstandig over de technische harmonisatie te beslissen in het daarvoor bevoegde orgaan van de OTIF, te weten de Commissie van technische deskundigen. Dit heeft reeds thans tot gevolg dat de beslissingen in EU-verband afgestemd zullen moeten worden, met het oog op het innemen van een gemeenschappelijk EU-standpunt. Voorts heeft de EG de mogelijkheid om tot de gewijzigde COTIF toe te treden (zie 2.1, onder E). Bij een eventuele toetreding zullen de rechten en plichten van de EU-lidstaten op grond van de COTIF door de EG overgenomen worden, voor zover deze tot de bevoegdheid van de EG behoren. Dit heeft onder andere tot gevolg dat de EG in de plaats van de EU-lidstaten zal gaan deelnemen aan de werkzaamheden van de Commissie van technisch deskundigen met het aantal stemmen dat gelijk is aan het aantal EU-lidstaten.

In dit verband kan nog het volgende worden vermeld. Op 23 januari 2002 is door de EU-Commissie het «tweede spoorwegpakket» gepresenteerd. Dit pakket behelst vijf voorstellen om tot een geïntegreerde Europese spoorverkeersruimte te komen (zie: documenten COM (2002) 18, 21 22, 23, 24 en 25).

Een van deze voorstellen betreft een aanbeveling voor een besluit van de Europese Raad teneinde de EU-Commissie toe te staan te onderhandelen over de voorwaarden voor toetreding van de EG tot de (gewijzigde) COTIF. De reden hiervoor is dat volgens die Commissie het vaststellen van technische specificaties voor de interoperabiliteit tot de exclusieve bevoegdheid van de EG behoort, zodat het van essentieel belang is dat de EG zich bij de COTIF aansluit om binnen de OTIF haar bevoegdheid op spoorweggebied te kunnen uitoefenen. Overigens heeft, ongeacht een eventuele toetreding, de EU het expliciete recht van voordracht van technische normen en voorschriften. Gelet hierop zal de EU nauwer bij de toekomstige werkzaamheden van de OTIF op het gebied van de technische harmonisatie betrokken worden. Hierdoor is er sprake van een samenwerking tussen de EU en de OTIF, waarbij eventuele onderlinge tegenstrijdigheid van (toekomstige) EU-regelingen en regelingen van de OTIF niet voor de hand ligt (zie ook 2.8.).

Voorts wordt in de nieuwe CIM expliciet de status van de vrachtbrief als douanedocument geregeld. Deze vrachtbrief geldt als douanedocument in het (goederen)verkeer per spoor tussen de EU-lidstaten en in het verkeer met de aangesloten EFTA-staten (Noorwegen en Zwitserland) en de Visegradstaten, zijnde Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije, waarvoor de vereenvoudigde douaneprocedure geldt. Met betrekking tot dit onderwerp heeft afstemming plaatsgevonden tussen de EU-lidstaten en de Commissie (DG XXI) van de EU.

Tenslotte is ten aanzien van de infrastructuur besloten dat de OTIF zich zal beperken tot de regeling van de civielrechtelijke aspecten van het gebruik. Ook hieraan lag afstemming met de EU-Commissie (DG VII) en tussen de EU-lidstaten onderling ten grondslag.

De reden hiervoor is dat de Gemeenschap ter uitvoering van artikel 71 EG reeds op grond van richtlijn nr. 91/440/EEG en naderhand ter uitwerking van deze richtlijn in de richtlijnen nr. 95/18/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 (PbEG L 143) betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en nr. 95/19/EG van de Raad van de Europese Unie van 19 juni 1995 (PbEG L 143) inzake de toewijzing van spoorweg-infrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur, de publiekrechtelijke aspecten van het gebruik van de infrastructuur regelt. Overigens is de richtlijn 95/19/EG naderhand vervangen door richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (PbEG L 75, blz. 29 e.v.) en is richtlijn 91/440/EEG ingrijpend gewijzigd door richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van spoorwegen in de Gemeenschap (PbEG L 75/1). Weliswaar schrijft artikel 10 van richtlijn nr. 91/440/EEG, zoals gewijzigd bij richtlijn 2001/12/EG, voor dat terzake van de toegang een overeenkomst moet worden afgesloten, maar de inhoud van deze overeenkomst wordt niet nader uitgewerkt. Volgens de opvatting van de Commissie betekent dit dat de lidstaten bevoegd zijn zelf hiervoor nadere voorschriften te stellen dan wel deze bevoegdheid in internationaal verband uit te oefenen.

### 1.5. De relatie met de nationale wetgeving

Het Algemeen Reglement Vervoer (Besluit van 20 december 1966, houdende vaststelling van een algemeen reglement voor het vervoer op de spoorwegen, Stb. 556), dat op de Spoorwegwet gebaseerd is, bevat een regeling voor de overeenkomst van binnenlands goederenvervoer per spoor. Gelet op het belang van een zo groot mogelijke eenvormigheid tussen nationale en internationale bepalingen, zijn bij die regeling de bepalingen van de huidige CIM zoveel mogelijk gevolgd. In afdeling 5 van titel 2 Boek 8 (Verkeersmiddelen en vervoer) van het Burgerlijk Wetboek is de overeenkomst van binnenlands vervoer van personen per spoor geregeld.

De regeling van de overeenkomst van binnenlands goederenvervoer per spoor zal ook in Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek worden opgenomen. Teneinde bij het opstellen van de regeling in Boek 8 BW rekening te kunnen houden met de bepalingen van de nieuwe CIM, is eerst het resultaat van de herziening van de CIM afgewacht. Het ontwerp voor een dergelijke regeling zal te zijner tijd bij afzonderlijk wetsvoorstel ingediend worden.

Voor zover voor de toepassing van de technische harmonisatie uitvoeringsmaatregelen nodig zullen zijn, zullen deze in de nieuwe Spoorwegwet worden genomen. Bij de voorbereiding van de nieuwe wet is hiermee rekening gehouden. Het wetsontwerp terzake is in de Tweede Kamer behandeld (Kamerstukken II 2000/01, 27 482) en ligt thans bij de Eerste Kamer ter behandeling.

## 2. Protocol van 3 juni 1999

Bij het Protocol van 3 juni 1999 wordt de huidige COTIF van 1980 ingrijpend herzien. In feite is inhoudelijk een nieuw verdrag met nieuwe bijlagen tot stand gekomen. Met het oog op de rechtscontinuïteit wordt echter artikel 20, eerste lid, van de COTIF 1980 toegepast, zodat formeel sprake is van een wijziging van de huidige COTIF. Wel zijn uit een oogpunt van overzichtelijkheid de volledige gewijzigde teksten van de COTIF en de bestaande bijlagen, alsmede de teksten van de nieuwe bijlagen, bij het Protocol van 1999 gevoegd. Na deze wijziging zal de COTIF omvatten:

- het Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten van de OTIF;
- de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (CIV; aanhangsel A);
- de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM; aanhangsel B);
- het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID; aanhangsel C);
- de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomsten inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer (CUV; aanhangsel D);
- de Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (CUI; aanhangsel E);
- de Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer (APTU; aanhangsel F);
- de Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (ATMF; aanhangsel G).

In de preambule worden de overwegingen vermeld die aan het protocol ten grondslag liggen. Met name gaat het om de noodzaak en de doelmatigheid van de behartiging van alle vraagstukken die verband houden met het internationaal spoorwegvervoer zoveel mogelijk in de OTIF te concentreren. In de preambule worden ook de sinds 1980 in de diverse lidstaten opgetreden politieke, economische en juridische veranderingen, bijvoorbeeld naar aanleiding van de eerder genoemde richtlijn nr. 91/440/EEG van 29 juli 1991, vermeld.

In artikel 1 van het Protocol is tot uitdrukking gebracht dat er geen sprake is van een nieuw verdrag dat de huidige COTIF vervangt, maar van een wijziging van het huidige verdrag. Artikel 6 bevat bepalingen inzake het overgangsrecht. Dit heeft tot doel de gevolgen van de overgang van de huidige COTIF naar de nieuwe, gewijzigde COTIF voor de bevoegdheden c.q. termijnen van bepaalde organen dan wel de bestaande rechtsverhoudingen te regelen. Zo wordt ondermeer in paragraaf 8 van genoemd artikel bepaald dat de overeenkomsten die onder de werking van de bepalingen van de huidige CIV en CIM zijn afgesloten, ook na het van kracht worden van de nieuwe CIM en CIV nog op basis van die oude bepalingen worden afgewikkeld. Daarentegen zijn ingevolge paragraaf 9 de (dwingendrechtelijke) bepalingen van de CUV en de CUI een jaar nadat ze in werking zijn getreden van toepassing op de op het tijdstip van inwerkingtreding reeds bestaande overeenkomsten.

## *2.1. Het herziene Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF)*

### *A. Werkterrein*

De belangrijkste wijziging betreft – zoals hiervoor is vermeld – de uitbreiding van het werkterrein van de OTIF (artikel 2). Opgemerkt kan worden dat de opheffing van belemmeringen bij grensovergang (artikel 2, paragraaf 1, onder b) niet als een absoluut doel is geformuleerd. Hierbij zal rekening moeten worden gehouden met bijzondere openbare belangen, waarbij gedacht is aan de bestrijding van illegale immigratie en de smokkel van verdovende middelen.

In verband met dit ruime werkterrein is de verplichting voor de lidstaten opgenomen om in beginsel hun internationale samenwerking op spoorweggebied in de OTIF te concentreren, voor zover een samenhang bestaat met het werkterrein van de OTIF en om alle maatregelen te nemen, teneinde bestaande verdragen en afspraken aan te passen (artikel 3, paragraaf 1.)

Voor de lidstaten van de EU geldt echter dat de verplichting tot concentratie van de internationale samenwerking in de OTIF geen voorrang heeft boven de verplichtingen die zij als lidstaten van de EU hebben (artikel 3, paragraaf 2). Hiermee blijft de EU-samenwerking op bepaalde terreinen van het spoorvervoer onaangetaast.

Voorts heeft de OTIF de mogelijkheid om taken van andere internationale organisaties over te nemen (artikel 4). Evenzo kunnen taken van de OTIF aan andere internationale organisaties worden overgedragen. Tenslotte hebben de lidstaten de verplichting om alle maatregelen te nemen, teneinde het internationaal spoorwegvervoer te vergemakkelijken en te bevorderen (artikel 5).

### *B. Organen/bevoegdheden*

Aan de bestaande organen van de OTIF zoals de Algemene Vergadering, de Herzieningscommissie en de Commissie van Deskundigen voor het vervoer van gevaarlijke goederen, worden in de gewijzigde COTIF nieuwe

organen toegevoegd zoals de Commissies voor Vergemakkelijking van het spoorwegvervoer en voor Technische vraagstukken (artikel 13, paragraaf 1). Deze commissies houden verband met de uitbreiding van het werkterrein. Tevens kunnen voor een bepaalde periode commissies met een bepaalde taak ingesteld worden (artikel 13, paragraaf 2).

Thans kent de COTIF de functie van Directeur-Generaal, maar deze heeft slechts de leiding over het secretariaat (OCTI), dat een orgaan van de OTIF is. Deze functie keert in de gewijzigde regeling niet terug, maar is vervangen door de functie van Secretaris-Generaal, die naast de leiding over het secretariaat en een aantal bijzondere taken de organisatie naar buiten zal vertegenwoordigen. Tengevolge hiervan zal het OCTI als orgaan van de OTIF verdwijnen.

Overigens is in grote lijnen de huidige bevoegdheidsverdeling tussen de diverse organen overgenomen (artikelen 14 – 21), zij het dat de benoeming van de Secretaris-Generaal door de Algemene Vergadering zal geschieden.

Wel zijn in de gewijzigde COTIF de (zittings)termijnen van de diverse organen teruggebracht van zes naar drie jaar. Zo zal om de drie jaar een Algemene Vergadering gehouden worden, waarbij de Secretaris-Generaal en de leden van het Comité van Beheer ook voor een periode van drie jaar worden benoemd. Aan deze verkorting van de vergaderfrequentie van de Algemene Vergadering lag de overweging ten grondslag de lidstaten nauwer bij de werkzaamheden van de OTIF te betrekken.

### *C. Financiering*

In de gewijzigde COTIF is een nieuw stelsel van financiering van de uitgaven opgenomen (artikel 26). Samengevat komt de daarin neergelegde verdeelsleutel voor de vaststelling van de jaarlijkse bijdragen voor de lidstaten erop neer, dat 2/5 van de totale uitgaven op basis van de bijdragesleutel van de VN (welvaartscomponent) over de lidstaten worden verdeeld en 3/5 van de totale uitgaven over de lidstaten op basis van de lengte van de eigen spoorwegnetten. Hierbij is de minimumbijdrage vastgesteld op 0,25% en de maximumbijdrage op 15%.

Het huidige systeem (artikel 11 van de COTIF van 1980) gaat uit van een verdeling op basis van de lengte van de spoorwegnetten. Hiertegen bestaan bezwaren, omdat lidstaten met grote spoorwegnetten en een lager welvaartsniveau (voormalige Oostblokstaten) relatief meer betalen dan de Westeuropese staten. Het nieuwe systeem, waarin de welvaartscomponent voor 40% meetelt, is een compromis om aan deze bezwaren tegemoet te komen.

Voor Nederland betekent dit dat de jaarlijkse bijdrage, die nu ongeveer 50 000 Zwitserse Franken (31 197 Euro) bedraagt, zal stijgen naar ongeveer 65 000 Zwitserse Franken (40 556 Euro).

### *D. Wijziging verdrag, alsmede aanhangsels en bijbehorende bijlagen*

De in titel VI neergelegde regeling met betrekking tot het wijzigen van het verdrag, alsmede van de aanhangsels en de bijbehorende bijlagen komt in grote lijnen overeen met de huidige.

De Algemene Vergadering neemt besluiten die aan een goedkeuringsprocedure in de lidstaten moeten worden onderworpen. Deze herzieningsprocedure is van toepassing op het basisverdrag, het Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten, alsmede de in artikel 33, paragraaf 4, van het verdrag genoemde bepalingen in de diverse aanhangsels. Deze bepalingen hebben betrekking op de reikwijdte, de aansprakelijkheid, de schadevergoeding, de bewijslast en de rechterlijke competentie. Daarnaast zijn de diverse commissies bevoegd besluiten te nemen met betrekking tot het wijzigen van de (overige) bepalingen van de tot hun



bevoegdheid behorende aanhangsels en de bijbehorende bijlagen. Niettemin is als nieuwe regeling opgenomen dat 1/3 van de in die commissies aanwezige lidstaten kan verlangen dat het voorstel tot wijziging van de (overige) bepalingen van het betreffende aanhangsel of de bijbehorende bijlage ter beslissing aan de Algemene Vergadering wordt voorgelegd.

Ook de regeling van de inwerkingtreding van de wijzigingen waarover de Algemene Vergadering of de diverse commissies een besluit hebben genomen is gebaseerd op het huidige stelsel (artikel 20 en 21 van de COTIF van 1980), zij het met enige aanpassingen.

De bij besluit van de Algemene Vergadering vastgestelde wijzigingen van het verdrag treden 12 maanden na goedkeuring door 2/3 van de lidstaten, voor alle lidstaten in werking, met uitzondering van de lidstaat die voor de inwerkingtreding heeft verklaard de wijziging(en) niet goed te keuren (artikel 34, paragraaf 2).

De bij besluit van de Algemene Vergadering vastgestelde wijzigingen van een aanhangsel, worden 12 maanden na goedkeuring door de helft van de lidstaten van kracht voor alle lidstaten, met uitzondering van de lidstaat die voor de van kracht wording heeft verklaard de wijziging(en) niet goed te keuren of een voorbehoud tegen de wijziging heeft gemaakt (artikel 34, paragraaf 3).

Keurt een lidstaat een wijziging van het verdrag niet goed of maakt hij daartegen een voorbehoud dan kan de Algemene Vergadering bepalen dat deze wijziging zo belangrijk is dat in dat geval het lidmaatschap van de desbetreffende lidstaat beëindigd dient te worden (artikel 34, paragraaf 6). Gaat het om een wijziging van een van de aanhangsels dan wordt de toepassing van het desbetreffende aanhangsel in het vervoer met die lidstaat opgeschort (artikel 34, paragraaf 7). Dit laatste komt overeen met de regeling in artikel 20, paragraaf 3 van de COTIF van 1980. Deze regeling heeft tot doel het verzekeren van de internationale rechtseenheid, doordat vermeden wordt dat tussen de lidstaten verschillende versies van het verdrag of van de aanhangsels van toepassing zouden zijn.

De wijzigingen waartoe de Algemene Vergadering heeft besloten, zullen hier te lande in overeenstemming met artikel 91, eerste lid, van de Grondwet ter goedkeuring aan de Staten-Generaal worden aangeboden. Indien een wijziging in werking treedt, wordt deze van kracht voor de lidstaten die niet hebben aangegeven dat zij de wijziging afkeuren of daartegen een voorbehoud maken. Een eventueel hier te lande nog lopende procedure, behoeft in dat geval niet meer te worden voortgezet en de wijziging, die dan ook voor het Koninkrijk der Nederlanden zal gelden, komt tot stand door middel van een besluit in de zin van artikel 92 van de Grondwet.

Gelet op de termijn waarna de wijzigingen voor alle lidstaten in werking treden is het niet nodig om een wetsvoorstel met een machtigingsbepaling voor deze eventuele wijzigingen in te dienen. Bij wijzigingen van aanhangsels kan zo nodig ook nog een voorbehoud worden gemaakt (artikel 34, paragraaf 3 juncto artikel 42, paragraaf 1, eerste zin). Gebruikmaking van artikel 92 van de Grondwet uitsluitend in de – theoretische – situatie dat een goedkeuringsprocedure niet afgerond kan worden, houdt in dat elke wijziging eerst ter parlementaire goedkeuring wordt voorgelegd. Onder een machtigingsbepaling zoals bedoeld in artikel 7, onderdeel a, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen is dat niet meer het geval. Besluiten van de diverse commissies, die betrekking hebben op het wijzigen van de aanhangsels of de bijbehorende bijlagen, treden na een periode van 12 respectievelijk 6 maanden voor alle lidstaten in werking, tenzij een lidstaat hiertegen bezwaar maakt (artikel 35, paragraaf 3).

In het geval van het RID en de technische bijlagen bij het aanhangsel APTU is de termijn verkort naar 6 maanden. Bij het RID is dit gedaan

omwille van de aansluiting bij de termijnen van de op 30 september 1957 te Genève totstandgekomen Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR; Trb. 1959, 81), en bij de technische bijlagen om sneller op de technische ontwikkelingen te kunnen inspelen.

Indien 1/4 van de lidstaten een bezwaar tegen een wijziging maakt, treedt die wijziging niet in werking. Mocht een wijziging wel in werking treden, maar een lidstaat heeft daartegen een bezwaar gemaakt, wordt de toepassing van het desbetreffende aanhangsel in het vervoer met die lidstaat opgeschort (vergelijk artikel 21 van de COTIF van 1980), met dien verstande dat indien het de technische bijlagen van de APTU betreft, alleen de toepassing van de aangenomen technische norm of het aangenomen technische voorschrift wordt opgeschort. Hieraan lag de overweging ten grondslag dat anders de basis voor de vrije circulatie van spoorwegmaterieel, neergelegd in deze twee bijlagen, van en naar die betreffende lidstaat zou wegvallen. Dit belang werd zwaarder geoordeeld dan het belang van de (internationale) rechtseenheid.

Aangezien de wijzigingen van de aanhangsels en de bijbehorende bijlagen, waarover de verschillende commissies besluiten nemen, betrekking hebben op bepalingen die uitvoerend van aard zijn, behoeven deze wijzigingen 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.

### *E. Toetreding*

Naast de toetreding van nieuwe lidstaten (artikel 37), een regeling die de huidige COTIF ook kent, is als nieuwe regeling de toetreding van regionale organisaties voor economische integratie (artikel 38) opgenomen. Hierbij is gedacht aan een eventuele, toekomstige toetreding van de Europese Gemeenschap als lid. Dit is gedaan met het oog op de uitbreiding van het werkterrein van de OTIF op het gebied van de technische harmonisatie, een gebied dat ook de Europese Gemeenschap tot haar bevoegdheid rekent (zie hiervoor: 1.4. De relatie met de Europese Unie).

### *2.2. Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten van de OTIF*

De tekst van dit protocol is ontleend aan de huidige tekst, zij het met redactionele aanpassingen en een andere systematische indeling. Ten opzichte van de oorspronkelijke tekst, is een materiële wijziging aangebracht. Dit betreft de uitzondering in artikel 1, paragraaf 1, onder b. Deze is verruimd tot alle civielrechtelijke procedures.

Het protocol bevat op het gebied van de voorrechten en de immuniteiten de gebruikelijke bepalingen over bijvoorbeeld de vrijstelling van douanerechten en de positie van de personeelsleden van de OTIF.

### *2.3. De Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers (CIV; aanhangsel A)*

#### *A. Reikwijdte*

Een van de belangrijkste wijzigingen van de CIV betreft het toepassingsgebied. De CIV is van toepassing op elke overeenkomst betreffende internationaal vervoer per spoor van reizigers tussen lidstaten (artikel 1). Dit hangt samen met het verlaten van het systeem van ingeschreven lijnen.

Voorts is de CIV van toepassing op aansluitend binnenlands vervoer over de weg of over binnenwateren, mits dit vervoer deel uitmaakt van de overeenkomst. Tenslotte is de CIV ook van toepassing op aansluitend

vervoer over zee dan wel grensoverschrijdend vervoer over binnenwateren, mits dit vervoer deel uitmaakt van de overeenkomst en voor zover dit aansluitende vervoer plaatsvindt op ingeschreven lijnen.

#### *B. Vervoerplicht*

De algemeen geldende vervoerplicht wordt afgeschaft. Hieraan ligt de vrijheid van exploitatie voor de spoorwegondernemingen ten grondslag die in de EU-lidstaten geldt op grond van de reeds genoemde richtlijn nr. 91/440/EEG. Wel opent artikel 4, paragraaf 3, de mogelijkheid dat twee of meer lidstaten voor hun bilaterale vervoer een dergelijke plicht kunnen afspreken. Bij de in het artikel opgenomen beperking is gedacht aan de genoemde richtlijn.

#### *C. Dwingend recht*

Als gevolg van de liberalisering van het spoorwegrecht door meergenoemde EU-richtlijn is de contractsvrijheid verruimd, zodat de CIV en ook de hierna te bespreken CIM aanzienlijk minder gedetailleerde regels bevatten dan de huidige regelingen. Dit maakte echter nodig -anders dan in het huidige stelsel waarbij het CIV- en CIM-regiem rechtstreeks zijn opgelegd - dat uitdrukkelijk bepaald wordt dat de regelingen van dwingend recht zijn. In afwijking van de huidige CIV is het de vervoerder echter wel toegestaan zijn aansprakelijkheid uit te breiden.

#### *D. Vervoerovereenkomst*

De vervoerovereenkomst komt tot stand door wilsovereenstemming tussen partijen. Voor de toepasselijkheid van het CIV-regiem is niet langer nodig dat er een vervoerbewijs is. Ontbreken van een dergelijk bewijs tast de geldigheid van de vervoerovereenkomst niet aan. Het vervoerbewijs dient als bewijs voor het bestaan en de inhoud van de vervoerovereenkomst (artikel 6).

#### *E. Aansprakelijkheid*

Het huidige stelsel van aansprakelijkheid van de vervoerder voor dood of letsel van de reiziger is in wezen ongewijzigd overgenomen (artikel 26). Op twee punten zijn ter bescherming van de reiziger evenwel de gronden voor de bevrijding van aansprakelijkheid aangescherpt. Niet meer geldt als ontheffingsgrond «gedrag van de reiziger, dat niet overeenkomt met het normale gedrag van een reiziger». Voorts is uitdrukkelijk bepaald dat de vervoerder zich niet van aansprakelijkheid kan bevrijden, indien het ongeval is veroorzaakt door een andere onderneming die dezelfde infrastructuur gebruikt. De vervoerder heeft een regresrecht op de veroorzaker van het ongeval.

Voorts is de vervoerder (beperkt) aansprakelijk voor vertraging (artikel 32). Deze nieuwe bepaling is ontleend aan een regeling die een aantal spoorwegondernemingen reeds in de praktijk op basis van onderlinge afspraken toepast.

Aangezien het vervoer van bagage gelijk kan worden gesteld met het vervoer van goederen, zijn de bepalingen omtrent de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade, verlies of vertraging in de aflevering van de bagage (artikel 36) ontleend aan de gewijzigde CIM.

Deze regeling is van overeenkomstige toepassing op het vervoer van voertuigen (artikel 47).

In hoofdstuk IV van de CIV zijn de verschillende schadelimieten verhoogd. De maximale schadevergoeding bij overlijden van de reiziger is verhoogd van 70 000 rekeneenheden tot 175 000 rekeneenheden (= SDR's) (artikel

30). Bij deze verhoging is aansluiting gezocht bij het op 29 maart 1990 te Londen totstandgekomen Protocol tot wijziging van het Verdrag van Athene van 13 december 1974 met betrekking tot het vervoer van passagiers en hun bagage over zee (zie Bundel Transport). Het Koninkrijk der Nederlanden is geen partij bij het verdrag en het wijzigingsprotocol.

Voor persoonlijke voorwerpen of handbagage is de maximale schadevergoeding verhoogd van 700 rekeneenheden tot 1400 rekeneenheden (artikel 34). Voor bagage is de maximale schadevergoeding 80 rekeneenheden per kilogram met een maximum van 1200 rekeneenheden (artikel 41); thans bedraagt de maximale schadevergoeding de helft van deze bedragen.

Aan de verhoging van deze bedragen, die uit 1980 dateren, lag uit een oogpunt van klantvriendelijkheid een aanpassing aan de sedertdien opgetreden waardevermindering van de diverse valuta die van deze rekeneenheid deel uitmaken ten grondslag. Aangezien het maximum schadebedrag voor vervoerde voertuigen in 1990 reeds was verhoogd tot 8000 rekeneenheden, was een verdere verhoging, meer in overeenstemming met de huidige waarde van voertuigen, niet haalbaar.

#### *F. Contractuele, opvolgend en uitvoerend vervoerder*

In de CIV is voor het personenvervoer een regeling opgenomen van de opvolgende en de uitvoerende vervoerder, die in de huidige CIV ontbreekt. Wordt de reiziger op grond van één vervoerovereenkomst door opvolgende vervoerders vervoerd, dan is ingeval van dood of letsel van de reiziger naast de contractuele vervoerder die vervoerder aansprakelijk, op wiens deel van het vervoertraject het ongeval dat tot schade heeft geleid, heeft plaatsgevonden.

Heeft de vervoerder het vervoer van de reiziger niet zelf uitgevoerd, maar uitbesteed aan een uitvoerende vervoerder dan zijn beiden hoofdelijk aansprakelijk (artikel 26).

Analoog aan de nieuwe regeling in het goederenvervoer is met het oog op het vervoer van bagage in de CIV een regeling opgenomen voor de opvolgende en de uitvoerende vervoerder. In de huidige CIV ontbreekt hier een regeling voor de uitvoerende vervoerder. Wordt de bagage op basis van één vervoerovereenkomst door meerdere elkaar opvolgende vervoerders vervoerd, dan wordt iedere opvolgende vervoerder door het overnemen van de bagage met het bagagebewijs partij bij de vervoerovereenkomst en is iedere opvolgende vervoerder voor het gehele traject aansprakelijk naast de contractuele vervoerder (artikel 38).

Besteedt de contractuele vervoerder het vervoer uit aan een uitvoerende vervoerder, dan is deze laatste slechts aansprakelijk voor dat deel van het vervoer dat hij zelf uitvoert. De contractuele vervoerder blijft voor het hele vervoertraject aansprakelijk. De uitvoerende en de contractuele vervoerder zijn hoofdelijk aansprakelijk (artikel 9). De nieuwe regeling van de uitvoerende vervoerder is ontleend aan het op 18 september 1961 te Guadalajara totstandgekomen Protocol, ter aanvulling van het Verdrag van Warschau, tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer verricht door een ander dan de contractuele vervoerder (Trb. 1962, 37) en aan de Hamburg-Rules van 31 maart 1978 betreffende het vervoer van goederen over zee (zie Bundel Transport).

#### *G. Beheerder spoorweginfrastructuur*

De vervoerder is aansprakelijk voor personen van wier diensten hij bij de uitvoering van de vervoerovereenkomst gebruik maakt. In de nieuwe regeling is uitdrukkelijk bepaald dat de beheerder van de infrastructuur een persoon is van wiens diensten de vervoerder bij de uitvoering van de vervoerovereenkomst gebruikt maakt (artikel 51). De vervoerder is

derhalve aansprakelijk, als door de fout van de beheerder van de infrastructuur de reiziger schade lijdt. Door deze regeling verschilt het nieuwe stelsel materieel niet van het oude stelsel, waarin de exploitatie van de vervoerdiensten en het beheer van de infrastructuur in handen was van de spoorwegmaatschappij.

#### *H. Derdenwerking*

Evenals de huidige CIV bepaalt de nieuwe regeling dat een vordering tot schadevergoeding altijd door de CIV wordt beheerst ongeacht de grond waarop de vordering is gebaseerd (artikel 52). De vervoerder en zijn hulppersonen komen derhalve de verweren en limieten van de CIV toe.

#### *2.4. De Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM; aanhangsel B)*

##### *A. Reikwijdte*

Evenals bij de CIV is een van de belangrijkste wijzigingen van de CIM de wijziging van het toepassingsgebied. De CIM is van toepassing op internationaal vervoer van goederen per spoor van de ene lidstaat naar de andere lidstaat (artikel 1). Bovendien kunnen partijen afspreken dat het vervoer van goederen tussen een lidstaat en een niet-lidstaat eveneens door de CIM wordt beheerst. Dit hangt samen met het verlaten van het systeem van ingeschreven lijnen.

Voorts is de CIM van toepassing op aansluitend binnenlands vervoer over de weg of over binnenwateren, mits dit vervoer deel uitmaakt van de overeenkomst. Tenslotte is de CIM ook van toepassing op aansluitend vervoer over zee dan wel grensoverschrijdend vervoer over binnenwateren, mits dit vervoer deel uitmaakt van de overeenkomst en voor zover dit aansluitend vervoer plaatsvindt op ingeschreven lijnen.

##### *B. Vervoerplicht*

Om dezelfde reden als in de CIV is in de CIM de vervoerplicht afgeschaft. Anders dan in de CIV ontbreekt in de CIM de mogelijkheid om bilateraal een vervoerplicht af te spreken.

##### *C. Dwingend recht*

Om de reden als hierboven aangegeven in 2.3, onderdeel C, is in artikel 5 van de CIM uitdrukkelijk bepaald dat de regeling van dwingend recht is. Ook hier bestaat de mogelijkheid de aansprakelijkheid van de vervoerder uit te breiden.

##### *D. Vervoerovereenkomst*

Verlaten is het stelsel waarbij de vervoerovereenkomst tot stand komt door het aannemen van de goederen door de vervoerder vergezeld van een vrachtbrief. De overeenkomst komt tot stand door wilsovereenstemming tussen partijen. Ontbreken van de vrachtbrief tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan. De vrachtbrief dient behalve als bewijs voor het bestaan van de overeenkomst en de inhoud daarvan, als douanedocument. De aanwezigheid van de vrachtbrief waarborgt een vereenvoudigde grensprocedure binnen de EU-, EFTA- en Visegrad-landen.

##### *E. Aansprakelijkheid*

Het huidige systeem van de aansprakelijkheid van de vervoerder voor

verlies, beschadiging of vertraging in de aflevering is in wezen ongewijzigd overgenomen (artikel 23).

De maximale schadevergoeding voor verlies is hetzelfde gebleven (artikel 30). Een verhoging van dit bedrag werd niet wenselijk geacht, anders zou een nog grotere discrepantie ontstaan met het internationale wegvervoer (zie het op 19 mei 1956 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg; Trb. 1975, 84) en de internationale binnenvaart (zie het op 22 juni 2001 te Boedapest totstandgekomen Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI); Trb. 2001, 124). Wel is de mogelijkheid van een hogere schadevergoeding op basis van partijafpraak opgenomen (artikel 34).

#### *F. Contractuele, opvolgend en uitvoerend vervoerder*

De CIM kent in de artikelen 26 en 27 dezelfde regeling voor de contractuele, opvolgende en uitvoerende vervoerder zoals hierboven onder 2.3, onder F, voor het vervoer van bagage staat beschreven.

*G. Beheerder spoorweginfrastructuur* Ook hier wordt de beheerder van de spoorweginfrastructuur aangemerkt als hulppersoon van de vervoerder (artikel 40).

#### *H. Derdenwerking*

Artikel 41 van de CIM bevat een met artikel 52 van de CIV een vergelijkbare regeling; verwezen moge worden naar de hierboven bij 2.3, onder H, opgemerkte.

#### *2.5. Het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID; aanhangsel C)*

Dit nieuwe aanhangsel krijgt een publiekrechtelijk karakter. Thans is het RID een bijlage van de CIM, zodat de reikwijdte ervan beperkt is tot de partijen bij de vervoerovereenkomst. Dit werd als onbevredigend ervaren, daar ook derden bij het vervoer van gevaarlijke goederen betrokken zijn waarvoor ook bepaalde verplichtingen behoren te gelden.

Aan dit aanhangsel zal een bijlage worden gevoegd, die de technische voorschriften zal bevatten (artikel 6). Hierbij is voor de constructie gekozen dat deze bijlage als inhoud zal krijgen de op het tijdstip van inwerking-treding van het Protocol van 3 juni 1999 vastgestelde voorschriften van het RID. Overigens zijn deze technische voorschriften onlangs, overeenkomstig artikel 19, paragraaf 4, van de huidige COTIF, herzien en per 1 juli 2001 in werking getreden (zie de Regeling van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 5 november 2001, nr. DGG-J/J-01/004 659, Directoraat-Generaal Goederenvervoer (Stcrt. 2001, 222) tot wijziging van de Regeling vervoer over de spoorweg van gevaarlijke stoffen).

Aangezien de bijlage van uitvoerende aard is, behoeft zij op grond van artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, behoudens het bepaalde in artikel 8 van die wet. Wijzigingen van de bijlage zullen op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet eveneens geen parlementaire goedkeuring behoeven, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring van de wijzigingen voorbehouden.

#### *2.6. De Uniforme Regelen betreffende de overeenkomsten inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer (CUV; aanhangsel D)*

Dit nieuwe aanhangsel regelt de overeenkomst voor het gebruik van

wagons van derden als vervoermiddel in het kader van internationaal vervoer. Dit kunnen zowel wagons van andere spoorwegmaatschappijen zijn als van particuliere verhuurbedrijven.

Thans wordt in een bijlage van de huidige CIM, namelijk het Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van wagons van particulieren (RIP), alleen het gebruik van particuliere wagons als vervoermiddel gedeeltelijk geregeld. Het over en weer gebruiken van elkaars materieel door de spoorondernemingen geschiedt thans op basis van onderlinge afspraken.

De CUV beperkt zich tot een regeling van de aansprakelijkheid van de vervoerder jegens degene die de wagon ter beschikking stelt, en van deze laatste jegens de vervoerder. De regeling van de aansprakelijkheid is niet van dwingend recht, zodat partijen de mogelijkheid hebben afwijkende afspraken te maken. Hierop is één uitzondering gemaakt. Indien de schade aan de wagon het gevolg is van opzet of bewuste roekeloosheid, is uitdrukkelijk bepaald dat geen beroep op beperking van aansprakelijkheid mogelijk is. Deze regeling is van dwingend recht (artikel 4, paragraaf 5, en artikel 7 juncto artikel 5).

#### *2.7. De Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer (CUI; aanhangsel E)*

Dit nieuwe aanhangsel regelt de verhouding tussen de vervoerder en de beheerder van de infrastructuur, waarbij het uitgangspunt is dat partijen een gebruiksovereenkomst sluiten. Daarbij beperkt het aanhangsel zich tot een regeling van de aansprakelijkheid over en weer.

De beheerder is jegens de vervoerder en diens hulppersonen aansprakelijk voor personenschade, zaakschade en de zogenoemde vermogensschade, dat is de schadevergoeding die de vervoerder op grond van de CIV of CIM moet vergoeden. De vervoerder is jegens de beheerder en diens hulppersonen aansprakelijk voor personenschade en zaakschade veroorzaakt door de door de spoorwegonderneming vervoerde zaken of personen tijdens het gebruik van de infrastructuur. Voor de regeling van de aansprakelijkheid voor personenschade is aansluiting gezocht bij de regeling in de CIV en voor zaakschade bij de regeling in de CIM, met dien verstande dat voor zaakschade geen regeling is opgenomen voor de limitering van de aansprakelijkheid. Dit laatste is met het oog op de gelijkwaardigheid van partijen aan hen overgelaten. De regeling is krachtens artikel 4 van de CUI van dwingend recht.

#### *2.8. De Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer (APTU; aanhangsel F)*

Dit nieuwe aanhangsel regelt de procedures inzake het aannemen respectievelijk het verbindendverklaren van technische normen en voorschriften. Het doel hiervan is het bevorderen van de vrije circulatie van spoorwegmaterieel en het waarborgen van de veiligheid, waarbij rekening wordt gehouden met het milieu (artikel 3).

Aan deze regeling ligt de gedachte ten grondslag dat een onderscheid gemaakt dient te worden tussen het opstellen van normen en voorschriften, enerzijds, en het aannemen danwel het verbindendverklaren, anderzijds.

Het eerste aspect is een aangelegenheid van de bestaande normeringsinstituten zoals de Europese Commissie voor normalisatie (CEN), het Europees Comité voor elektro technische normalisatie (CENELEC) en het Europees normalisatie-instituut voor telecommunicatie (ETSI), alsmede het bedrijfsleven zoals spoorwegondernemingen en producenten van

rollend materieel (artikel 4). Daarentegen is het tweede aspect een overheidstaak. Gelet hierop krijgt de – nieuw in te stellen – Commissie van technische deskundigen bij de OTIF het tweede aspect tot taak (artikelen 5 en 6). Deze commissie beslist op voordracht van de instituten en organisaties die zich met het eerste aspect bezighouden. Uitdrukkelijk is hierbij vastgelegd dat ook een regionale economische gemeenschap een voordracht kan doen. Hierbij is met name gedacht aan de EU, die zoals eerder opgemerkt, de technische harmonisatie ook tot haar bevoegdheid rekent. Hierdoor zal de OTIF als het ware in het verlengde van de EU kunnen gaan opereren op het gebied van de technische harmonisatie en biedt deze aan de EU een ruimer – geografisch kader – om EU-normen en voorschriften te exporteren.

De aangenomen technische normen en voorschriften worden in de bijlagen van dit aanhangsel vastgelegd (artikel 8). Het is de bedoeling dat in de periode voor de inwerkingtreding van de gewijzigde COTIF deze door het OCTI in samenwerking met de lidstaten zullen worden opgesteld. Hierbij zal uit een oogpunt van continuïteit in de eerste plaats worden aangesloten bij hetgeen reeds door de spoorwegondernemingen in internationaal verband is ontwikkeld en op basis van onderlinge afspraak wordt toegepast.

Tenslotte is in het Protocol 1999 een voorziening opgenomen, die regelt dat binnen drie maanden na inwerkingtreding van de gewijzigde COTIF de Commissie van technische deskundigen bijeen zal worden geroepen (artikel 6, paragraaf 2) met het oog op het aannemen van de bijlagen bij de APTU. Aangezien de bijlagen van uitvoerende aard zijn, behoeven zij op grond van artikel 7, onderdeel b, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, behoudens het bepaalde in artikel 8 van die wet. Wijzigingen van de bijlagen zullen op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet eveneens geen parlementaire goedkeuring behoeven, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht tot goedkeuring van de wijzigingen voorbehouden.

Ingevolge artikel 10 van de APTU zullen de bijlagen, bij inwerkingtreding, in de plaats komen van de bepalingen van het op 21 oktober 1882 te Bern totstandgekomen Verdrag inzake Technische Eenheid (Stb. 1948, 1503). De situatie is denkbaar dat de verdragsstaten bij dat verdrag niet dezelfde zijn als de staten die tot de bijlagen toetreden. De gevolgen hiervan worden geregeld in artikel 11, waarin ook de verhouding tot andere internationale afspraken aan de orde komt.

### *2.9. De Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer (ATMF; aanhangsel G)*

Dit nieuwe aanhangsel regelt de toelating van spoorwegmaterieel. Uitgangspunt is dat in het internationaal verkeer uitsluitend voertuigen gebruikt mogen worden die overeenkomstig de voorschriften van deze bijlage zijn toegelaten (artikel I).

De toelating heeft tot doel vast te stellen of voldaan wordt aan:

- a. de bouwvoorschriften van de APTU;
- b. de bouw- en uitrustingsvoorschriften van het RID (artikel 3).

De procedure van de toelating is in één of twee fasen, namelijk een bedrijfsvergunning voor een bepaald voertuig of toelating van een prototype met vervolgens een bedrijfsvergunning (vereenvoudigde procedure) voor een voertuig dat in overeenstemming met dat prototype is (artikel 4).



De bevoegdheid tot toelating is een taak van nationale – bij wet aangegeven – ambtenaren met mogelijkheid van overdracht aan erkende instellingen (artikel 5).

Ten bewijze van de toelating worden certificaten afgegeven, waarvan het model door de Commissie van technische deskundigen wordt vastgesteld (artikelen 11 en 12). Tevens dienen de voertuigen voorzien te zijn van – door de genoemde Commissie vast te stellen – voorgeschreven tekens en opschriften (artikel 14).

Een belangrijke peiler van dit aanhangsel is het beginsel van de onderlinge erkenning (artikel 6). Met andere woorden: toegelaten voertuigen dienen zonder een nieuw onderzoek en een nieuwe toelating te worden toegelaten. Wel bestaat de mogelijkheid om voertuigen stil te zetten dan wel terug te sturen, wanneer blijkt dat de voorschriften niet zijn nageleefd (artikel 17).

Daarnaast bestaat de bevoegdheid van de afgeevende instantie om de verleende toelating in te trekken dan wel te schorsen, indien de voorschriften niet worden nageleefd.

Het voorgaande is van overeenkomstige toepassing op «overig spoorwegmaterieel», dat wil zeggen infrastructuur incl. verkeersleidings- en veiligheidssystemen (artikel 3, paragraaf 3).

Van de verleende toelatingen (voor voertuigen) wordt een internationaal registratiesysteem opgezet met als verplichting voor de verlenende instanties om hiervan melding te doen. Omgekeerd worden aan onder andere de verdragsstaten, de beheerders van de spoorweg-infrastructuur en de producenten informatie uit dit systeem gegeven. De voorwaarden waaronder en voor welke doeleinden informatie verstrekt zal worden zullen nog door de Herzieningscommissie vastgesteld moeten worden (artikel 13).

### **3. Koninkrijkspositie**

Het Protocol van 3 juni 1999 zal evenals de COTIF wat het Koninkrijk betreft, alleen van toepassing zijn op Nederland.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
D. A. Benschop

De Minister van Justitie,  
A. H. Korthals

**Lijst van afkortingen bij de toelichtende nota van het Protocol van 3 juni 1999 inzake de herziening van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980 (Protocol 1999); Vilnius, 3 juni 1999 (Trb. 2000, 70 en Trb. 2002, 25)**

Pagina	Afkorting	Omschrijving
1	COTIF	Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer; Bern, 9 mei 1980
1	OTIF	Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorvervoer
1	CIV	Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage
1	CIM	Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen
5	CIV	Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van reizigers
5	CIM	Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen
5	RID	Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen
5	CUV	Uniforme Regelen betreffende de overeenkomsten inzake het gebruik van voertuigen in het internationale spoorwegverkeer
5	CUI	Uniforme Regelen betreffende de overeenkomst inzake het gebruik van de infrastructuur in het internationale spoorwegverkeer
5	APTU	Uniforme Regelen betreffende de verbindendverklaring van technische normen en de aanneming van uniforme technische voorschriften die van toepassing zijn op spoorwegmaterieel bestemd voor gebruik in internationaal verkeer
5	ATMF	Uniforme Regelen betreffende de technische toelating van spoorwegmaterieel dat wordt gebruikt in internationaal verkeer
6/7	OCTI	Centraal Bureau voor het internationale spoorwegvervoer, secretariaat van OTIF
8	ADR	Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg; Genève, 30 september 1957
10	SDR	Rekeneenheden
12	CMNI	Verdrag van Boedapest inzake de Overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren; Boedapest, 22 juni 2001
13	RIP	Reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van wagons van particulieren
14	CEN	Europese Commissie voor normalisatie
14	CENELEC	Europees Comité voor elektro technische normalisatie
14	ETSI	Europees normalisatie-instituut voor telecommunicatie