

*Europese Overeenkomst, op 30 september 1957 te Genève tot stand gekomen, betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg*

BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN

Nr. 1

Ter griffie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen: 22 juli 1963.

De wens, dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens de Kamer of door ten minste dertig leden der Kamer te kennen worden gegeven uiterlijk op 21 augustus 1963.

's-Gravenhage, 18 juli 1963.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 60, lid 2, en onder verwijzing naar artikel 61, lid 3, van de Grondwet, de Raad van State gehoord, heb ik de eer u Hoogedelgestreng hiernevens de tekst, alsmede de vertaling in het Nederlands, over te leggen van de op 30 september 1957 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de weg (ADR), met Protocol van ondertekening en Bijlagen, (*Trb.* 1959, 81 en 171)<sup>1)</sup>.

Een toelichtende nota bij deze overeenkomst gelieve u Hoogedelgestreng hiernevens aan te treffen.

Wat het Koninkrijk der Nederlanden betreft, zal de overeenkomst alleen voor Nederland gelden.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
J. LUNS.

**Toelichtende nota**

Vóór het tot stand komen van het onderhavige verdrag bleef in Europa de regeling van het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen beperkt tot het vervoer per spoor, laatstelijk geregeld bij het op 25 oktober 1952 te Bern gesloten Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (CIM) (*Trb.* 1954, 94), meer in het bijzonder in bijlage I van dat verdrag, omtrent de stoffen en voorwerpen, die van dit vervoer zijn uitgesloten of voorwaardelijk ten vervoer worden toegelaten (RID) (*Trb.* 1961, 158). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg was echter uitsluitend onderworpen aan nationale voorschriften voor zover deze althans bestonden.

De grote verscheidenheid van nationale reglementen, die doorgaans slechts enkele categorieën van gevaarlijke stoffen bestrijken, veroorzaakte enerzijds onzekerheid, moeilijkheden en belemmeringen en leidde anderzijds tot een zekere ongebondenheid. Deze uit een oogpunt van veiligheid onbevredigende toestand behoefde, mede gezien de toenemende produktie van en handel in gevaarlijke stoffen, dringend verbetering. Hiertoe werd in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties een regeling ontworpen, welke in het onderhavige verdrag (ADR) is vervat.

Het ADR bestaat uit een raamverdrag met een tweetal bijlagen (A en B) en een Protocol van ondertekening, welke wezenlijke bestanddelen van het verdrag vormen.

De kern van de regeling is te vinden in artikel 2 van het verdrag, dat, analoog aan de desbetreffende bepalingen van de CIM, het internationale vervoer over de weg van sommige gevaarlijke stoffen geheel verbiedt en dit voor de overige gevaarlijke stoffen slechts toestaat indien aan bepaalde voorwaar-

<sup>1)</sup> Nedergelegd ter griffie, ter inzage van de leden.

Aan  
de Heer Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal

den is voldaan. Welke stoffen dit zijn, resp. welke voorwaarden worden gesteld, is nader bepaald in de bijlagen A en B. Bijlage A bevat voorschriften ten aanzien van de stoffen zelf, de verpakking en de etikettering, de wijze van verzending, de aanduidingen in de vrachtbrief, de samenlading en de ledige emballage. Bijlage B bevat technische voorschriften voor voertuigen, waaronder mede begrepen laadkisten, welke gevaarlijke stoffen vervoeren, alsmede voorschriften betreffende het deelnemen aan het wegverkeer door deze voertuigen.

Artikel 4 houdt enige mogelijkheden tot afwijking van de gestelde hoofdregel in, terwijl artikel 5 bepaalt, dat het onderhavige vervoer blijft onderworpen aan de nationale en internationale voorschriften betreffende, in algemene zin, het wegverkeer, het internationale wegvervoer of de internationale uitwisseling van goederen.

In het belang van handel en vervoer en van de veiligheid is gestreefd naar gelijkheid van de voorschriften in de Bijlagen aan die, welke gelden voor het vervoer per spoor. Ten einde te voorkomen, dat deze gelijkheid op den duur weer verloren gaat, is in de regeling van de speciale procedure tot herziening der bijlagen mede aan de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties de bevoegdheid verleend wijzigingsvoorstellen in te dienen en, zo nodig, het tijdstip der inwerkingtreding van wijzigingen vast te stellen.

In het algemeen zullen herzieningen, zowel van het verdrag zelf als van de bijlagen, ingevolge artikel 13 kunnen worden vastgesteld door een bijzondere conferentie. Tot het bijeenroepen van deze conferentie zal — niet eerder dan drie jaar en vier maanden na de inwerkingtreding van het verdrag — kunnen worden overgegaan, indien één der partijen daartoe een verzoek heeft ingediend en tenminste één vierde der partijen zich met het houden van de conferentie akkoord heeft verklaard.

Daarnaast is iedere partij bevoegd, voorstellen in te dienen tot wijziging van de bijlagen. Deze voorstellen zullen zijn aangevaard indien niet binnen drie maanden een bepaald aantal partijen zich tegen die voorstellen zal hebben verklaard. De wijzigingen zullen vervolgens automatisch in werking treden, hetzij na verloop van nogmaals drie maanden, hetzij — ingeval van soortgelijke wijzigingen van andere, het vervoer van gevaarlijke stoffen betreffende verdragen — op een door de Secretaris-Generaal der Verenigde Naties te bepalen tijdstip.

Geschillen met betrekking tot de interpretatie of de toepassing van het Verdrag, welke niet door partijen onderling kunnen worden geregeld, zullen volgens artikel 11 op verzoek van één der partijen worden onderworpen aan bindende arbitrage door één of meer scheidslieden. Elke staat kan echter ingevolge artikel 12 bij de ondertekening, resp. de bekrachtiging of de toetreding, verklaren, dat hij zich niet gebonden acht aan deze regeling. Van deze mogelijkheid wordt voor Nederland geen gebruik gemaakt.

Ten einde te zijner tijd, indien een mondiaal verdrag betreffende de regeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen

wordt gesloten, de nodige aansluiting bij dat verdrag te waarborgen, is in artikel 9, lid 2, bepaald, dat de met zulk een verdrag strijdige bepalingen van het onderhavige Europese Verdrag voor wat betreft de betrekkingen tussen de partijen, die tevens bij het mondiale verdrag partij zijn, automatisch zullen zijn vervallen en ipso facto vervangen door de desbetreffende bepalingen van het mondiale verdrag.

Het Protocol van ondertekening bevat onder meer een regeling van de voorwaarden waaraan het vervoer van gevaarlijke goederen over zee tussen het Europese vasteland en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland voorlopig zal dienen te voldoen. De voor dit vervoer bestaande Britse voorschriften verschillen in belangrijke mate van de regelingen in bijlage A van het verdrag. Het is niet mogelijk gebleken, deze voorschriften op korte termijn bij het ADR aan te passen, doch de Britse regering heeft zich verbonden tot indienen van een tekst voor een speciaal aanhangsel bij bijlage A, waarin een afzonderlijke regeling voor dit vervoer zal zijn vervat. Een dergelijk aanhangsel zal te zijner tijd ook aan bijlage I van de CIM worden toegevoegd. Tot de inwerkingtreding van deze afzonderlijke regeling zal het vervoer over zee naar en van Engeland zowel aan de regeling van bijlage A van het ADR als aan de Britse voorschriften onderworpen zijn.

Door Frankrijk is een voorbehoud gemaakt ten aanzien van de bepaling in artikel 4, lid 2, betreffende het gebruik der ten tijde van de inwerkingtreding van het verdrag in dienst zijnde voertuigen, welke niet aan alle vereisten van bijlage B voldoen, ten behoeve van het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen. Ingevolge deze bepaling zouden genoemde voertuigen gedurende een overgangstermijn van drie jaar nog voor dit vervoer gebruikt mogen worden, zelfs indien zij niet voldoen aan de eisen, welke door de nationale wetgevingen aan deze voertuigen worden gesteld. Dit wordt door Frankrijk, waar men — in tegenstelling tot b.v. Nederland — reeds een uitvoerige regeling in deze kent, voor het eigen grondgebied uit een oogpunt van veiligheid onaanvaardbaar geacht. In het Protocol van ondertekening is dan ook een verklaring opgenomen, dat Frankrijk zich het recht voorbehoudt, het vervoer van gevaarlijke stoffen op Frans grondgebied met voertuigen uit andere landen niet toe te staan, indien deze voertuigen niet voldoen aan hetzij de voorwaarden, gesteld in bijlage B van het ADR, hetzij de desbetreffende Franse reglementen.

*De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,*

E. G. STIJKEL.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

J. LUNS.