

Y-523

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Στο σχέδιο νόμου για την κύρωση της «Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9<sup>ης</sup> Μαΐου 1980 με το περιεχόμενο του τροποποιητικού Πρωτοκόλλου της 3<sup>ης</sup> Ιουνίου 1999 (COTIF 1999)»

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

#### ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΟΤΙΦ

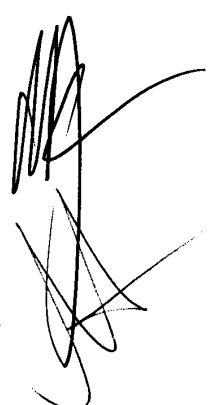
Ο Οργανισμός Διεθνών Σιδηροδρομικών Μεταφορών (ΟΤΙΦ), αποτελεί ένα Διακρατικό Οργανισμό που ιδρύθηκε στη Βέρνη και αριθμεί περίπου 42 μέλη-κράτη από την Ευρώπη, Ασία και Βόρεια Αφρική.

Σκοπός του ΟΤΙΦ, όπως προκύπτει από το βασικό κείμενο που τον διέπει, δηλαδή την σύμβαση για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές της 9/5/1980, είναι η κατάρτιση ενός ενιαίου θεσμικού πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές. Η χώρα μας έγινε μέλος της Σύμβασης αυτής το 1986.

Το νομικό καθεστώς που διέπει τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές εμπεριέχει Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με τη Σύμβαση της Διεθνούς Μεταφοράς Επιβατών και Αποσκευών (CIV), τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με τη Σύμβαση της Διεθνούς Μεταφοράς Εμπορευμάτων (CIM), οι οποίοι μαζί με τα Παραρτήματα τους (Κανονισμός για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Εμπορευμάτων (RID), Κανονισμός για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Ιδιωτικών Βαγονιών (RIP), Κανονισμός για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Εμπορευματοκιβωτίων (RICO), Κανονισμός για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Δεμάτων Εξπρές (RIEX)- ο τελευταίος έχει καταργηθεί σήμερα), αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της Σύμβασης.

Η Σύμβαση αυτή, ρυθμίζει τις σχέσεις τόσο μεταξύ των Σιδηροδρόμων και των χρηστών του σιδηροδρόμου, όσο και τις σχέσεις των σιδηροδρόμων μεταξύ τους.

Ο ρόλος, η δομή και οι δραστηριότητες του ΟΤΙΦ καθορίζονται από την παραπάνω Σύμβαση και η λειτουργία του διασφαλίζεται από πέντε όργανα:

- 
- **Γενική Συνέλευση:** Αποτελεί το κύριο όργανο και εκπροσωπούνται όλα τα κράτη – μέλη
  - **Διοικητική Επιτροπή:** Όργανο που επιτελεί διοικητικές λειτουργίες και απαρτίζεται από εκπροσώπους 12 κρατών – μελών
  - **Επιτροπή Εμπειρογνομόνων:** Αρμόδια για τα θέματα Μεταφοράς Επικινδύνων Εμπορευμάτων, κα τεχνικά θέματα
  - **Κεντρικό Γραφείο (ΟCTI):** Το Κεντρικό Γραφείο έχει την επιμέλεια των θεμάτων γραμματειακής υποστήριξης του ΟΤΙΦ, αλλά ουσιαστικά αποτελεί το κινητήριο μοχλό του
  - **Αναθεωρητική Επιτροπή:** Αρμόδια για θέματα αναθεώρησης της Σύμβασης

Η παραπάνω Σύμβαση τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του **VILNIUS** την **3/6/1999**, ονομάζεται επίσης **COTIF 1999**, και βρίσκεται στη διαδικασία επικύρωσης από τα συμβαλλόμενα μέρη. Η χώρα μας υποχρεούται να επικυρώσει το πρωτόκολλο

Οι βασικοί λόγοι τροποποίησης της Σύμβασης ήταν:

- Η ανάπτυξη της Κοινοτικής Νομοθεσίας σε θέματα όπως η διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων, η οδηγία για τη πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή, η μεταφορά επικινδύνων υλικών κλπ,
- Η αναγκαιότητα ανάπτυξης της **COTIF 1980** κυρίως όσον αφορά τους ενιαίους νομικούς κανόνες **CIV** και **CIM**,
- Το γεγονός ότι η ασφάλεια κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων απαιτεί την μετατροπή του **RID** σε ένα καθεστώς δημόσιου δικαίου (συμβάσεων σχετικών με τον Κανονισμό που αφορά τις Διεθνείς Μεταφορές για τη μεταφορά επικινδύνων υλικών με σιδηρόδρομο),
- Το γεγονός ότι πολιτικές, οικονομικές και νομικές αλλαγές επήλθαν σε μεγάλο αριθμό κρατών – μελών της Σύμβασης που απαιτούν τη θέσπιση και ανάπτυξη ενιαίων κανόνων που να καλύπτουν και άλλους τομείς που είναι σημαντικοί για τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά, (συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών πρότυπων που αφορούν την καταχώρηση και την τεχνική αποδοχή /έγκριση τύπου του σιδηροδρομικού υλικού στη βάση της αμοιβαίας αναγνώρισης),
- Η ανάγκη καθορισμού σχέσεων μεταξύ κατόχων τροχαίου υλικού και διαχειριστών υποδομής, και
- Η βεβαιότητα ότι το συμφέρον των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών και ο εκσυγχρονισμός των πολυμερών συμβάσεων που υφίστανται στον τομέα απαιτεί να είναι ενιαίοι και ενσωματωμένοι στη Σύμβαση

Αποτέλεσμα του σκεπτικού αυτού είναι το Πρωτόκολλο του Vilnius, που είναι μια αρκετά βελτιωμένη Σύμβαση με επτά νέα Παραρτήματα.

Τα **Παραρτήματα** αυτά είναι:

- **A. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Επιβατών και Αποσκευών CIV.**  
Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:  
Κατ' αρχήν, η εφαρμογή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων είναι ανεξάρτητοι από το σύστημα εγγεγραμμένων γραμμών.  
Στο μέλλον, η διεθνής σιδηροδρομική μεταφορά θα εκλαμβάνεται ως συναινετική σύμβαση ( formal contract) όπως στην περίπτωση των θαλάσσιων μεταφορών σύμφωνα με την Σύμβαση της Αθήνας (1974) και τις αεροπορικές μεταφορές σύμφωνα με την Σύμβαση της Βαρσοβίας.  
Επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα μέρη μεγαλύτερη συμβατική ελευθερία (υποχρέωση μεταφοράς, υποχρεωτικά κόμιστρα).  
Αυξάνουν τα ποσά που αφορούν την ευθύνη του μεταφορέα (με εξαίρεση την απώλεια και βλάβη των μεταφερομένων οδικών οχημάτων).

Καθορίζεται η έννοια του υποκαθιστώντος μεταφορέα ακολουθώντας το παράδειγμα της Σύμβαση της Αθήνας (1974).

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος ως προς τον πελάτη ακόμη και στη περίπτωση ζημιών που το αίτιο γι' αυτές ευρίσκεται εντός των ορίων της δικαιοδοσίας του διαχειριστή της υποδομής.

Προβλέπονται διατάξεις για αυστηρή και αντικειμενική ευθύνη εκ μέρους του μεταφορέα στις περιπτώσεις ακύρωσης τρενών, καθυστερήσεων ή ανταποκρίσεων με πολύ λίγες περιπτώσεις εξαιρέσεων από αυτή την ευθύνη.

➤ **Β. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Εμπορευμάτων CIM.**

Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:

Κατ' αρχήν, η εφαρμογή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων είναι ανεξάρτητοι από το σύστημα εγγεγραμμένων γραμμών.

Δίδεται η δυνατότητα επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της σύμβασης όταν ο τόπος προορισμού ή ο τόπος αναχώρησης βρίσκεται εντός Κράτους –Μέλους. Αυτό επιτρέπει μια απ'ευθείας σύμβαση μεταφοράς σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM, για μεταφορές από Ανατολή προς Δύση με κράτη που εφαρμόζουν στην Σύμβαση που αφορά στη Διεθνή Κυκλοφορία Αγαθών με σιδηρόδρομο (SMGS).

Η σύμβαση μεταφοράς θα εκλαμβάνεται ως συναινετική σύμβαση (actual, formal contract), το σιδηροδρομικό έγγραφο μεταφοράς είναι η μόνη επίσημη απόδειξη. Με αυτό το διεθνές δίκαιο για τη μεταφορά εμπορευμάτων με σιδηρόδρομο ακολουθεί την λύση που εφαρμόζεται στα άλλα μέσα μεταφοράς (CMR, Κανόνες του Αμβούργου, Σύμβαση της Βαρσοβίας).

Επιτρέπουν στα συμβαλλόμενα μέρη μεγαλύτερη συμβατική ελευθερία (υποχρέωση μεταφοράς, υποχρεωτικά κόμιστρα) ειδικότερα σε σχέση με τον καθορισμό του δρομολογίου, τους περιορισμούς των χρόνων παράδοσης και των όρων πληρωμής.

Διατηρείται το μέγιστο ποσό ευθύνης για 17 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα. Ο μεταφορέας μπορεί ωστόσο να επεκτείνει την ευθύνη του στο μέλλον.

Το νομικό καθεστώς του υποκαθιστώντος μεταφορέα ρυθμίζεται ακολουθώντας το παράδειγμα των Κανόνων του Αμβούργου.

Ειδικές διατάξεις εμπεριέχονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM που συμβαδίζουν με τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στους Κανονισμούς που αφορούν στους Διεθνείς μεταφορείς ιδιοκτήτες ιδιωτικών βαγονιών (RIP) τόσο για την μεταφορά εμπορευμάτων όσο και για τη βάση ευθύνης και αποζημίωσης. Αυτές οι ειδικές διατάξεις έχουν εφαρμογή και για την μεταφορά διατροπικών μεταφορικών μονάδων.

Μειώνεται το πεδίο εξαίρεσης της ευθύνης σε σχέση με τη θαλάσσια – σιδηροδρομική κυκλοφορία και ειδικότερα δεν υπάγεται στις εξαιρέσεις το ναυτικό σφάλμα.

➤ **Γ. Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων και Υλικών RID.**

Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:

Ο Κανονισμός που αφορά τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά Επικινδύνων Εμπορευμάτων και Υλικών **RID** γίνεται παράρτημα της COTIF. Η εφαρμογή των RID δεν εξαρτάται πλέον από την ύπαρξη μίας σύμβασης CIM

Με το προσάρτημα RID επιτυγχάνεται νομική σαφήνεια με τον καθορισμό των ορισμών και όρων των υποχρεώσεων των συμμετεχόντων στην μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων και υλικών. Στο ίδιο προσάρτημα δημιουργείται η νομική βάση που αφορά της συμπληρωματικές μεταφορές των θαλάσσιων οδών. Μελλοντικά στο προσάρτημα αυτό θα προστεθούν διοικητικές διαδικασίες, σύμβουλοι ασφάλειας και ενιαίο σύστημα αναφορών για ατυχήματα ή περιστατικά. Ακόμα θα περιληφθούν νέοι λεπτομερείς κανονισμοί που αφορούν στην μεταφορά χειραποσκευών, αποσκευών και οδικών οχημάτων που μεταφέρονται με σιδηροδρομικά οχήματα.

- **Δ.** Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες που απορούν συμβόλαιο χρήσης Βαγονιών για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά **CUV**.  
Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:  
Γίνεται ξεκάθαρη η διαφορά μεταξύ της τεχνικής αποδοχής και της σύμβασης για χρήση σιδηροδρομικών οχημάτων.
- **Ε.** Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες σχετικά με συμβόλαιο χρήσης της υποδομής για τη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά **CUI**.  
Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:  
Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες **CUI** δεν θίγουν τις διατάξεις του Δημόσιου Δικαίου π.χ. τις διατάξεις των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν την πρόσβαση και περιοριστικά ρυθμίζουν τις σχέσεις μεταξύ διαχειριστή υποδομής και μεταφορέα, διαφόρων προσώπων (βοηθοί) που χρησιμοποιούν ο διαχειριστής της υποδομής ή ο μεταφορέας.  
Τα δικαστήρια των κρατών που έχει την έδρα του ο διαχειριστής της υποδομής είναι αυτά που προσδιορίζονται ότι έχουν την αρμοδιότητα εκδίκασης μιας υπόθεσης, εκτός και αν ορίζεται διαφορετικά στη σύμβαση (litigation agreements)
- **Στ.** Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες σχετικά με την Αξιολόγηση Τεχνικών Προτύπων και της υιοθέτησης Τεχνικών Προδιαγραφών κατάλληλων για το Σιδηροδρομικό Υλικό που χρησιμοποιείται στη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά **APTU**.  
Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:  
Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες **APTU** συνομολογούν τη διαδικασία για επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών διαδικασιών που αφορούν το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη Διεθνή Κυκλοφορία.  
Τα επικυρωμένα τεχνικά πρότυπα και οι υιοθετημένες τεχνικές διαδικασίες θα ενσωματωθούν ως παραρτήματα στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες **APTU**.  
Ο σκοπός των Ενιαίων Νομικών Κανόνων **APTU** είναι να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των τεχνικών συστημάτων και στοιχείων που είναι απαραίτητα στη Διεθνή Σιδηροδρομική Κυκλοφορία.  
Τα επικυρωμένα τεχνικά πρότυπα και οι υιοθετημένοι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες πρέπει να συνεισφέρουν στη διασφάλιση της ασφάλειας και διαθεσιμότητας της Διεθνούς Κυκλοφορίας και πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημόσια υγεία.  
Η κατάρτιση των τεχνικών προτύπων και ενιαίων τεχνικών διαδικασιών παραμένουν στη δικαιοδοσία των εθνικών και διεθνών οργανισμών

τυποποίησης (CEN, CENELEC, ETSI κλπ) ή των διεθνών οργανισμών που ασχολούνται με το σιδηροδρομικό υλικό όπως ο UIC και OSJD.

- **Z.** Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες της Τεχνικής Πιστοποίησης του Σιδηροδρομικού Υλικού που χρησιμοποιείται στη Διεθνή Σιδηροδρομική Μεταφορά **ATMF**. Τα βασικά σημεία αλλαγής αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων που επιφέρει το Πρωτόκολλο του Vilnius είναι:
- Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες **ATMF** εισάγουν διαδικασίες σύμφωνα με τις οποίες τα σιδηροδρομικά οχήματα και το σιδηροδρομικό υλικό γίνεται αποδεκτό για χρήση στη Διεθνή Κυκλοφορία.
- Η τεχνική αποδοχή γίνεται αρμοδιότητα των εθνικών αρχών (ή διεθνών αρχών όπου απαιτείται) σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία κάθε κράτους – μέλους.
- Οι παραπάνω αρχές επιτρέπεται να μεταβιβάζουν τις αρμοδιότητες αυτές σε κατάλληλες αρχές, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών που έχουν αρμοδιότητα τεχνικής αποδοχής, ωστόσο απαγορεύεται η δημιουργία μονοπωλίου προς όφελος εταιρειών που βρίσκονται σε ανταγωνισμό.
- Η τεχνική αποδοχή πραγματοποιείται είτε με τη χορήγηση αποδοχής προς εκμετάλλευση σε ένα μεμονωμένο όχημα ή χορήγηση (σε δύο στάδια ) αποδοχής έγκρισης τύπου για το δεδομένο τύπο κατασκευής που ακολουθείται από χορήγηση αποδοχής προς εκμετάλλευση για όλα τα μεμονωμένα οχήματα της ίδιας κατασκευαστικής σειράς (συμφωνία κατασκευαστικού τύπου) ακολουθώντας απλουστευμένες διαδικασίες.
- Η τεχνική αποδοχή πραγματοποιείται στη βάση των υιοθετημένων τεχνικών προτύπων και τεχνικών προδιαγραφών που είναι σύμφωνοι με τις διατάξεις των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.
- Η τεχνική αποδοχή που χορηγείται από τις αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους αναγνωρίζεται από τις αρχές, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής χωρίς ανάγκη τεχνικού επανελέγχου και τεχνικής αποδοχής εκ νέου.
- Η τεχνική αποδοχή θα αποδεικνύεται μέσω πιστοποιητικών που θα σχεδιαστούν σύμφωνα με ενιαία υποδείγματα.
- Τα οχήματα δεν θα ακινητοποιούνται ούτε θα απορρίπτονται από αρχές, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και διαχειριστές υποδομής άλλων κρατών εκτός εάν στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες ATMF, APTU ή στις διατάξεις τις σχετικές με την κατασκευή ή τον εξοπλισμό του RID δεν αναφέρονται.
- Ο ΟΤΙΦ θα δημιουργήσει μια βάση δεδομένων σιδηροδρομικών οχημάτων που έχουν έγκριση τεχνικής αποδοχής για Διεθνή σιδηροδρομική Κυκλοφορία.

## 2. Η ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΨΗΦΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΝΟΜΟΥ

Σύμφωνα με το άρθρο έκτο του Ν. 1593/86 με τον οποίο κυρώθηκε ή ισχύουσα Σύμβαση COTIF 1980:

«Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης COTIF, εφόσον αυτές έχουν αποφασισθεί από τη Γενική Συνέλευση του άρθρου 6 της Σύμβασης για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές, και σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ.2 αυτής, κυρώνονται με Προεδρικό Διάταγμα» και επομένως το «Πρωτόκολλο 1999», εφόσον πρόκειται για απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, θα έπρεπε να κυρωθεί με Προεδρικό Διάταγμα»

Η νέα Σύμβαση COTIF 1999 («Πρωτόκολλο 1999») όμως όχι μόνο τροποποιεί την ισχύουσα Σύμβαση αλλά και εισάγει νέους ενιαίους Νομικούς Κανόνες, (συμβόλαια χρήσης υποδομής, συμβόλαια χρήσης οχημάτων, επικύρωση τεχνικών προτύπων και τεχνικών κανόνων, αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού στη διεθνή κυκλοφορία), που

συνεπάγεται τροποποίηση διατάξεων του Ν.1593/86 (πχ. άρθρο δεύτερο, άρθρο τρίτο, άρθρο έκτο, άρθρο ένατο).

### 3. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

#### Άρθρο Πρώτο

Περιλαμβάνει το Πρωτόκολλο ,την Κυρίως Σύμβαση, το Πρωτόκολλο για τις ασυλίες και τα Παραρτήματα που περιγράφονται παραπάνω

#### Άρθρο Δεύτερο

Περιγραφή των κειμένων που κυρώνονται με τον νόμο αυτό. Καθορισμός τρόπου κύρωσης των Προσαρτημάτων και συμπληρωματικών διατάξεων.

#### Άρθρο Τρίτο

Τρόπος κύρωσης τροποποιήσεων της σύμβασης

#### Άρθρο Τέταρτο

Αρμοδιότητα Υπουργού Μεταφορών για την έκδοση Προεδρικών διαταγμάτων και υπουργικών αποφάσεων

#### Άρθρο Έβδομο

Καταβολή εισφοράς Σύμβασης COTIF 1999. Δηλώσεις - Επιφυλάξεις

#### Άρθρο Έκτο

Καθορισμός διαδικασίας για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου όπως π.χ. καθορισμός αρμοδίων αρχών και διαδικασιών για τον ορισμό τους και των αρμοδιοτήτων τους.

#### Άρθρο Έβδομο

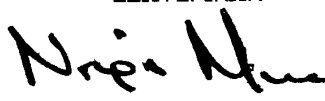
Ισχύς νόμου

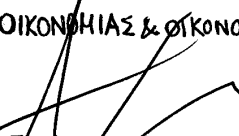
ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

Αθήνα, 21 / 12 / 2007

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

  
Θ. ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

  
Γ. ΜΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

  
ΚΩΣΤΗΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ