

## 1275 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

19. 8. 1974

### Regierungsvorlage

#### CONVENTION SUR LA LOI APPLICABLE EN MATIÈRE D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Les Etats signataires de la présente Convention,

Désirant établir des dispositions communes concernant la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière,

Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et sont convenus des dispositions suivantes:

##### Article premier

La présente Convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître.

Par accident de la circulation routière au sens de la présente Convention, on entend tout accident concernant un ou des véhicules, automoteurs ou non, et qui est lié à la circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter.

#### CONVENTION ON THE LAW APPLICABLE TO TRAFFIC ACCIDENTS

The States signatory to the present Convention,

Desiring to establish common provisions on the law applicable to civil non-contractual liability arising from traffic accidents,

Have resolved to conclude a Convention to this effect and have agreed upon the following provisions —

##### Article 1

The present Convention shall determine the law applicable to civil non-contractual liability arising from traffic accidents, in whatever kind of proceeding it is sought to enforce this liability.

For the purpose of this Convention, a traffic accident shall mean an accident which involves one or more vehicles, whether motorized or not, and is connected with traffic on the public highway, in grounds open to the public or in private grounds to which certain persons have a right of access.

(Übersetzung)

#### ÜBEREINKOMMEN ÜBER DAS AUF STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE ANZUWENDENDE RECHT

Die Unterzeichnerstaaten dieses Übereinkommens —

in dem Wunsch, gemeinsame Bestimmungen über das auf die außervertragliche zivilrechtliche Haftung bei Straßenverkehrsunfällen anzuwendende Recht festzulegen, —

haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schließen, und haben folgende Bestimmungen vereinbart:

##### Artikel 1

Dieses Übereinkommen bestimmt das auf die außervertragliche zivilrechtliche Haftung aus einem Straßenverkehrsunfall anzuwendende Recht, unabhängig von der Art des Verfahrens, in dem darüber befunden wird.

Unter Straßenverkehrsunfall im Sinne dieses Übereinkommens ist jeder Unfall zu verstehen, an dem ein oder mehrere Fahrzeuge, ob Motorfahrzeuge oder nicht, beteiligt sind und der mit dem Verkehr auf öffentlichen Straßen, auf öffentlich zugänglichem Gelände oder auf nichtöffentlichem, aber einer gewissen Anzahl befugter Personen zugänglichem Gelände zusammenhängt.

Article 2	Article 2	Artikel 2
<p>La présente Convention ne s'applique pas:</p>	<p>The present Convention shall not apply —</p>	<p>Dieses Übereinkommen ist nicht anzuwenden</p>
<p>1. à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules;</p>	<p>(1) to the liability of manufacturers, sellers or repairers of vehicles;</p>	<p>1. auf die Haftung von Fahrzeugherstellern, -verkäufern und -reparaturunternehmern;</p>
<p>2. à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue d'assurer l'entretien de la voie ou la sécurité des usagers;</p>	<p>(2) to the responsibility of the owner, or of any other person, for the maintenance of a way open to traffic or for the safety of its users;</p>	<p>2. auf die Haftung des Eigentümers des Verkehrswegs oder jeder anderen Person, die für die Instandhaltung des Weges oder die Sicherheit der Benutzer zu sorgen hat;</p>
<p>3. aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant;</p>	<p>(3) to vicarious liability, with the exception of the liability of an owner of a vehicle, or of a principal, or of a master;</p>	<p>3. auf die Haftung für Dritte, ausgenommen die Haftung des Fahrzeugeigentümers oder des Geschäftsherrn;</p>
<p>4. aux recours entre personnes responsables;</p>	<p>(4) to recourse actions among persons liable;</p>	<p>4. auf Rückgriffsansprüche zwischen haftpflichtigen Personen;</p>
<p>5. aux recours et aux subrogations concernant les assureurs;</p>	<p>(5) to recourse actions and to subrogation in so far as insurance companies are concerned;</p>	<p>5. auf Rückgriffsansprüche und den Übergang von Ansprüchen, soweit Versicherte betroffen sind;</p>
<p>6. aux actions et aux recours exercés par ou contre les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale ou autres institutions analogues et les fonds publics de garantie automobile, ainsi qu'aux cas d'exclusion de responsabilité prévus par la loi dont relèvent ces organismes.</p>	<p>(6) to actions and recourse actions by or against social insurance institutions, other similar institutions and public automobile guarantee funds, and to any exemption from liability laid down by the law which governs these institutions.</p>	<p>6. auf Ansprüche und Rückgriffsansprüche, die von Einrichtungen der sozialen Sicherheit, Trägern der Sozialversicherung oder anderen ähnlichen Einrichtungen und öffentlichen Kraftfahrzeug-Garantiefonds*) oder gegen sie geltend gemacht werden, sowie auf jeden Haftungsausschluss, der in dem für diese Einrichtungen maßgebenden Recht vorgesehen ist.</p>
Article 3	Article 3	Artikel 3
<p>La loi applicable est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.</p>	<p>The applicable law is the internal law of the State where the accident occurred.</p>	<p>Das anzuwendende Recht ist das innerstaatliche Recht des Staates, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat.</p>
Article 4	Article 4	Artikel 4
<p>Sous réserve de l'article 5, il est dérogé à la disposition de l'article 3 dans les cas prévus ci-après:</p>	<p>Subject to Article 5 the following exceptions are made to the provisions of Article 3 —</p>	<p>Vorbehaltlich des Artikels 5 wird in folgenden Fällen von Artikel 3 abgewichen:</p>
		<p>*) Für die Schweiz: Motorfahrzeug-Garantiefonds</p>

## 1275 der Beilagen

3

- |  |   |   |
|--|---|---|
| <p>a) Lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident et qu'il est immatriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, la loi interne de l'Etat d'immatriculation est applicable à la responsabilité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule, sans qu'il soit tenu compte de leur résidence habituelle,</li> <li>— envers une victime qui était passager, si elle avait sa résidence habituelle dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu,</li> <li>— envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule, si elle avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.</li> </ul> <p>En cas de pluralité de victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles.</p> | <p>(a) where only one vehicle is involved in the accident and it is registered in a State other than that where the accident occurred, the internal law of the State of registration is applicable to determine liability</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— towards the driver, owner or any other person having control of or an interest in the vehicle irrespective of their habitual residence,</li> <li>— towards a victim who is a passenger and whose habitual residence is in a State other than that where the accident occurred,</li> <li>— towards a victim who is outside the vehicle at the place of the accident and whose habitual residence is in the State of registration.</li> </ul> <p>Where there are two or more victims the applicable law is determined separately for each of them.</p> | <p>a) Ist nur ein Fahrzeug an dem Unfall beteiligt und ist dieses Fahrzeug in einem anderen als dem Staat zugelassen, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat, so ist das innerstaatliche Recht des Zulassungsstaates anzuwenden auf die Haftung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— gegenüber dem Fahrzeugführer, dem Halter, dem Eigentümer oder jeder anderen Person, die hinsichtlich des Fahrzeuges ein Recht hat, ohne Rücksicht auf ihren gewöhnlichen Aufenthalt;</li> <li>— gegenüber einem Geschädigten, der Fahrgast war, wenn er seinen gewöhnlichen Aufenthalt in einem anderen als dem Staat hatte, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat;</li> <li>— gegenüber einem Geschädigten, der sich am Unfallort außerhalb des Fahrzeuges befand, wenn er seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatte.</li> </ul> <p>Im Falle mehrerer Geschädigter wird das anzuwendende Recht für jeden von ihnen gesondert bestimmt.</p> |
| <p>b) Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, les dispositions figurant sous lettre a) ne sont applicables que si tous les véhicules sont immatriculés dans le même Etat.</p>  | <p>(b) Where two or more vehicles are involved in the accident, the provisions of (a) are applicable only if all the vehicles are registered in the same State.</p>   | <p>b) Sind mehrere Fahrzeuge an dem Unfall beteiligt, so ist Buchstabe a nur anzuwenden, wenn alle Fahrzeuge im selben Staat zugelassen sind.</p>   |
| <p>c) Lorsque des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliquées dans l'accident, les dispositions figurant sous lettres a) et b) ne sont applicables que si toutes ces personnes avaient leur résidence habituelle dans</p>   | <p>(c) Where one or more persons outside the vehicle or vehicles at the place of the accident are involved in the accident and may be liable, the provisions of (a) and (b) are applicable only if all these persons have their habitual residence in the</p>   | <p>c) Sind Personen an dem Unfall beteiligt, die sich am Unfallort außerhalb der Fahrzeuge befanden, so sind die Buchstaben a und b nur anzuwenden, wenn alle diese Personen ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatten. Dies gilt</p>   |

l'Etat d'immatriculation. Il en est ainsi, alors même qu'elles sont aussi victimes de l'accident.

#### Article 5

La loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le passager régit aussi la responsabilité pour les dommages aux biens transportés dans le véhicule, qui appartiennent au passager ou qui lui ont été confiés.

La loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le propriétaire du véhicule régit la responsabilité pour les dommages aux biens transportés par le véhicule, autres que ceux visés à l'alinéa précédent.

La loi applicable à la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules est celle de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu. Toutefois, la responsabilité pour les dommages aux effets personnels de la victime se trouvant hors du ou des véhicules est soumise à la loi interne de l'Etat d'immatriculation, lorsqu'elle est applicable à la responsabilité envers la victime en vertu de l'article 4.

#### Article 6

Pour les véhicules non immatriculés ou immatriculés dans plusieurs Etats, la loi interne de l'Etat du stationnement habituel remplace celle de l'Etat d'immatriculation. Il en est de même lorsque ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

#### Article 7

Quelle que soit la loi applicable, il doit, dans la détermination de la responsabilité, être

State of registration. The same is true even though these persons are also victims of the accident.

#### Article 5

The law applicable under Articles 3 and 4 to liability towards a passenger who is a victim governs liability for damage to goods carried in the vehicle and which either belong to the passenger or have been entrusted to his care.

The law applicable under Articles 3 and 4 to liability towards the owner of the vehicle governs liability for damage to goods carried in the vehicle other than goods covered in the preceding paragraph.

Liability for damage to goods outside the vehicle or vehicles is governed by the internal law of the State where the accident occurred. However the liability for damage to the personal belongings of the victim outside the vehicle or vehicles is governed by the internal law of the State of registration when that law would be applicable to the liability towards the victim according to Article 4.

#### Article 6

In the case of vehicles which have no registration or which are registered in several States the internal law of the State in which they are habitually stationed shall replace the law of the State of registration. The same shall be true if neither the owner nor the person in possession or control nor the driver of the vehicle has his habitual residence in the State of registration at the time of the accident.

#### Article 7

Whatever may be the applicable law, in determining liability account shall be taken

selbst dann, wenn diese Personen auch Geschädigte des Unfalls sind.

#### Artikel 5

Das Recht, das nach den Artikeln 3 und 4 auf die Haftung gegenüber dem Fahrgast anzuwenden ist, regelt auch die Haftung für Schäden an den mit dem Fahrzeug beförderten Sachen, die dem Fahrgast gehören oder ihm anvertraut worden sind.

Das Recht, das nach den Artikeln 3 und 4 auf die Haftung gegenüber dem Fahrzeugeigentümer anzuwenden ist, regelt die Haftung für Schäden an anderen als den in Absatz 1 bezeichneten mit dem Fahrzeug beförderten Sachen.

Das Recht, das auf die Haftung für Schäden an außerhalb des oder der Fahrzeuge befindlichen Sachen anzuwenden ist, ist das Recht des Staates, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat. Die Haftung für Schäden an der außerhalb der Fahrzeuge befindlichen persönlichen Habe des Geschädigten unterliegt jedoch dem innerstaatlichen Recht des Zulassungsstaates, wenn dieses Recht auf die Haftung gegenüber dem Geschädigten nach Artikel 4 anzuwenden ist.

#### Artikel 6

Bei nicht zugelassenen oder in mehreren Staaten zugelassenen Fahrzeugen tritt an die Stelle des innerstaatlichen Rechts des Zulassungsstaates das Recht des Staates des gewöhnlichen Standorts. Das gleiche gilt, wenn weder der Eigentümer noch der Halter noch der Führer des Fahrzeugs zur Zeit des Unfalls ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatten.

#### Artikel 7

Unabhängig von dem anzuwendenden Recht sind bei der Bestimmung der Haftung die

## 1275 der Beilagen

5

tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

**Article 8**

La loi applicable détermine notamment:

1. les conditions et l'étendue de la responsabilité;
2. les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité;
3. l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation;
4. les modalités et l'étendue de la réparation;
5. la transmissibilité du droit à réparation;
6. les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi;
7. la responsabilité du commettant du fait de son préposé;
8. les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, y compris le point de départ, l'interruption et la suspension des délais.

**Article 9**

Les personnes lésées ont le droit d'agir directement contre l'assureur du responsable, si un tel droit leur est reconnu par la loi applicable en vertu des articles 3, 4 ou 5.

Si la loi de l'Etat d'immatriculation, applicable en vertu des articles 4 ou 5, ne connaît pas ce droit, il peut néanmoins être exercé s'ils est admis par la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

of rules relating to the control and safety of traffic which were in force at the place and time of the accident.

**Article 8**

The applicable law shall determine, in particular —

- (1) the basis and extent of liability;
- (2) the grounds for exemption from liability, any limitation of liability, and any division of liability;
- (3) the existence and kinds of injury or damage which may have to be compensated;
- (4) the kinds and extent of damages;
- (5) the question whether a right to damages may be assigned or inherited;
- (6) the persons who have suffered damage and who may claim damages in their own right;
- (7) the liability of a principal for the acts of his agent or of a master for the acts of his servant;
- (8) rules of prescription and limitation, including rules relating to the commencement of a period of prescription or limitation, and the interruption and suspension of this period.

**Article 9**

Persons who have suffered injury or damage shall have a right of direct action against the insurer of the person liable if they have such a right under the law applicable according to Articles 3, 4 or 5.

If the law of the State of registration is applicable under Articles 4 or 5 and that law provides no right of direct action, such a right shall nevertheless exist if it is provided by the internal law of the State where the accident occurred.

am Ort und zur Zeit des Unfalls geltenden Verkehrs- und Sicherheitsvorschriften zu berücksichtigen.

**Artikel 8**

Das anzuwendende Recht bestimmt insbesondere

1. die Voraussetzungen und den Umfang der Haftung;
2. die Haftungsausschließgründe sowie jede Beschränkung und jede Aufteilung der Haftung;
3. das Vorhandensein und die Art zu ersetzender Schäden;
4. die Art und den Umfang des Ersatzes;
5. die Übertragbarkeit des Ersatzanspruchs;
6. die Personen, die Anspruch auf Ersatz des persönlich erlittenen Schadens haben;
7. die Haftung des Geschäftsherrn für seinen Gehilfen;
8. die Verjährung und den auf Zeitablauf beruhenden Rechtsverlust, einschließlich des Beginns, der Unterbrechung und der Hemmung der Fristen.

**Artikel 9**

Die geschädigten Personen haben ein unmittelbares Klagerecht gegen den Versicherer des Haftpflichtigen, wenn ihnen ein solches Recht nach dem gemäß Artikel 3, 4 oder 5 anzuwendenden Recht zusteht.

Sieht das nach Artikel 4 oder 5 anzuwendende Recht des Zulassungsstaats ein unmittelbares Klagerecht nicht vor, so kann es gleichwohl ausgeübt werden, wenn es vom innerstaatlichen Recht des Staates zugelassen ist, in dessen Hoheitsgebiet sich der Unfall ereignet hat.

Si aucune de ces lois ne connaît ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi du contrat d'assurance.

#### Article 10

L'application d'une des lois déclarées compétentes par la présente Convention ne peut être écartée que si elle est manifestement incompatible avec l'ordre public.

#### Article 11

L'application des articles 1 à 10 de la présente Convention est indépendante de toute condition de réciprocité. La Convention s'applique même si la loi applicable n'est pas celle d'un Etat contractant.

#### Article 12

Toute unité territoriale faisant partie d'un Etat à système juridique non unifié est considérée comme un Etat pour l'application des articles 2 à 11, lorsqu'elle a son propre système de droit concernant la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière.

#### Article 13

Un Etat à système juridique non unifié n'est pas tenu d'appliquer la présente Convention aux accidents survenus sur son territoire, lorsqu'ils concernent des véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de cet Etat.

#### Article 14

Un Etat à système juridique non unifié pourra, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention s'étendra à tous ses systèmes de droit ou seulement à un ou plusieurs d'entre eux et pourra à tout moment modifier cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

If neither of these laws provides any such right it shall exist if it is provided by the law governing the contract of insurance.

#### Article 10

The application of any of the laws declared applicable by the present Convention may be refused only when it is manifestly contrary to public policy ('ordre public').

#### Article 11

The application of Articles 1 to 10 of this Convention shall be independent of any requirement of reciprocity. The Convention shall be applied even if the applicable law is not that of a Contracting State.

#### Article 12

Every territorial entity forming part of a State having a non-unified legal system shall be considered as a State for the purposes of Articles 2 to 11 when it has its own legal system, in respect of civil non-contractual liability arising from traffic accidents.

#### Article 13

A State having a non-unified legal system is not bound to apply this Convention to accidents occurring in that State which involve only vehicles registered in territorial units of that State.

#### Article 14

A State having a non-unified legal system may, at the time of signature, ratification or accession, declare that this Convention shall extend to all its legal systems or only to one or more of them, and may modify its declaration at any time thereafter, by making a new declaration.

Sieht keines dieser Rechte ein solches Klagerecht vor, so kann es ausgeübt werden, wenn es von dem Recht zugelassen ist, das für den Versicherungsvertrag maßgebend ist.

#### Artikel 10

Die Anwendung eines der durch dieses Übereinkommen für anwendbar erklärten Rechte kann nur ausgeschlossen werden, wenn sie mit der öffentlichen Ordnung offensichtlich unvereinbar ist.

#### Artikel 11

Die Anwendung der Artikel 1 bis 10 ist unabhängig vom Erfordernis der Gegenseitigkeit. Das Übereinkommen ist auch anzuwenden, wenn das anzuwendende Recht nicht das Recht eines Vertragsstaats ist.

#### Artikel 12

Jede Gebietseinheit, die Teil eines Staates mit einem nicht einheitlichen Rechtssystem ist, wird im Sinne der Artikel 2 bis 11 als Staat angesehen, wenn sie ihr eigenes Rechtssystem in bezug auf die außervertragliche zivilrechtliche Haftung bei Straßenverkehrsunfällen hat.

#### Artikel 13

Ein Staat mit einem nicht einheitlichen Rechtssystem ist nicht verpflichtet, dieses Übereinkommen auf Unfälle anzuwenden, die sich in seinem Hoheitsgebiet ereignen und an denen nur Fahrzeuge beteiligt sind, die in den Gebietseinheiten dieses Staates zugelassen sind.

#### Artikel 14

Ein Staat mit einem nicht einheitlichen Rechtssystem kann bei der Unterzeichnung, der Ratifizierung oder dem Beitritt erklären, daß dieses Übereinkommen sich auf alle oder nur auf eines oder mehrere seiner Rechtssysteme erstreckt; er kann diese Erklärung jederzeit durch eine neue Erklärung ändern.

## 1275 der Beilagen

7

Ces déclarations seront notifiées au Ministère des Affaires Étrangères des Pays-Bas et indiqueront expressément les systèmes de droit auxquels la Convention s'applique.

**Article 15**

La présente Convention ne déroge pas aux conventions auxquelles les Etats contractants sont ou seront Parties et qui, dans des matières particulières, règlent la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

**Article 16**

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé.

Elle sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires Étrangères des Pays-Bas.

**Article 17**

La présente Convention entrera en vigueur le sixtième jour après le dépôt du troisième instrument de ratification prévu par l'article 16, alinéa 2.

La Convention entrera en vigueur, pour chaque Etat signataire ratifiant postérieurement, le sixtième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

**Article 18**

Tout Etat non représenté à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé qui est Membre de cette Conférence ou de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée de celle-ci ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice pourra adhérer à la présente Convention après son entrée en vigueur en vertu de l'article 17, alinéa premier.

These declarations shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands and shall state expressly the legal systems to which the Convention applies.

**Article 15**

This Convention shall not prevail over other Conventions in special fields to which the Contracting States are or may become Parties and which contain provisions concerning civil non-contractual liability arising out of a traffic accident.

**Article 16**

The present Convention shall be open for signature by the States represented at the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law.

It shall be ratified, and the instruments of ratification shall be deposited with the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands.

**Article 17**

The present Convention shall enter into force on the sixtieth day after the deposit of the third instrument of ratification referred to in the second paragraph of Article 16.

The Convention shall enter into force for each signatory State which ratifies subsequently on the sixtieth day after the deposit of its instrument of ratification.

**Article 18**

Any State not represented at the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law which is a Member of this Conference or of the United Nations or of a specialized agency of that Organisation, or a Party to the Statute of the International Court of Justice may accede to the present Convention after it has entered into force in accordance with the first paragraph of Article 17.

Diese Erklärungen werden dem Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Niederlande notifiziert; sie haben ausdrücklich anzugeben, auf welche Rechtssysteme das Übereinkommen anzuwenden ist.

**Artikel 15**

Dieses Übereinkommen hat keinen Vorrang gegenüber anderen Übereinkommen, deren Vertragsparteien die Vertragsstaaten sind oder werden und die auf besonderen Gebieten die außervertragliche zivilrechtliche Haftung aus einem Straßenverkehrsunfall regeln.

**Artikel 16**

Dieses Übereinkommen liegt für die auf der Elften Tagung der Haager Konferenz für Internationales Privatrecht vertretenen Staaten zur Unterzeichnung auf.

Es bedarf der Ratifizierung; die Ratifikationsurkunden sind beim Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Niederlande zu hinterlegen.

**Artikel 17**

Dieses Übereinkommen tritt am sechzigsten Tag nach der in Artikel 16 Absatz 2 vorgesehenen Hinterlegung der dritten Ratifikationsurkunde in Kraft.

Das Übereinkommen tritt für jeden Unterzeichnerstaat, der es später ratifiziert, am sechzigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde in Kraft.

**Artikel 18**

Jeder auf der Elften Tagung der Haager Konferenz für Internationales Privatrecht nicht vertretene Staat, der Mitglied dieser Konferenz oder der Vereinten Nationen oder einer Sonderorganisation der Vereinten Nationen oder Vertragspartei der Satzung des Internationalen Gerichtshofs ist, kann diesem Übereinkommen beitreten, nachdem es gemäß Artikel 17 Absatz 1 in Kraft getreten ist.

L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

La Convention entrera en vigueur, pour l'Etat adhérent, le sixantième jour après le dépôt de son instrument d'adhésion.

L'adhésion n'aura d'effet que dans les rapports entre l'Etat adhérent et les Etats contractants qui auront déclaré accepter cette adhésion. Cette déclaration sera déposée auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas; celui-ci en enverra, par la voie diplomatique, une copie certifiée conforme, à chacun des Etats contractants.

La Convention entrera en vigueur entre l'Etat adhérent et l'Etat ayant déclaré accepter cette adhésion soixante jours après le dépôt de la déclaration d'acceptation.

#### Article 19

Tout Etat, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, pourra déclarer que la présente Convention s'étendra à l'ensemble des territoires qu'il représente sur le plan international, ou à l'un ou plusieurs d'entre eux. Cette déclaration aura effet au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour ledit Etat.

Par la suite, toute extension de cette nature sera notifiée au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

La Convention entrera en vigueur, pour les territoires visés par l'extension, le sixantième jour après la notification mentionnée à l'alinéa précédent.

#### Article 20

La présente Convention aura une durée de cinq ans à partir de la date de son entrée en vi-

The instrument of accession shall be deposited with the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands.

The Convention shall enter into force for a State acceding to it on the sixtieth day after the deposit of its instrument of accession.

The accession will have effect only as regards the relations between the acceding State and such Contracting States as will have declared their acceptance of the accession. Such a declaration shall be deposited at the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands; this Ministry shall forward, through diplomatic channels, a certified copy to each of the Contracting States.

The Convention will enter into force as between the acceding State and the State having declared to accept the accession on the sixtieth day after the deposit of the declaration of acceptance.

#### Article 19

Any State may, at the time of signature, ratification or accession, declare that the present Convention shall extend to all the territories for the international relations of which it is responsible, or to one or more of them. Such a declaration shall take effect on the date of entry into force of the Convention for the State concerned.

At any time thereafter, such extensions shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands.

The Convention shall enter into force for the territories mentioned in such an extension on the sixtieth day after the notification indicated in the preceding paragraph.

#### Article 20

The present Convention shall remain in force for five years from the date of its entry into

Die Beitrittsurkunde ist beim Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Niederlande zu hinterlegen.

Das Übereinkommen tritt für den beitretenden Staat am sechzigsten Tag nach der Hinterlegung seiner Beitrittsurkunde in Kraft.

Der Beitritt wirkt nur im Verhältnis zwischen dem beitretenden Staat und den Vertragsstaaten, die erklärt haben, den Beitritt anzunehmen. Die Erklärung ist beim Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Niederlande zu hinterlegen; dieses übermittelt jedem Vertragsstaat auf diplomatischem Wege eine beglaubigte Abschrift.

Das Übereinkommen tritt zwischen dem beitretenden Staat und dem Staat, der erklärt hat, den Beitritt anzunehmen, am sechzigsten Tag nach Hinterlegung der Annahmeerklärung in Kraft.

#### Artikel 19

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung, der Ratifizierung oder dem Beitritt erklären, daß dieses Übereinkommen sich auf alle Hoheitsgebiete, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt, oder auf eines oder mehrere dieser Hoheitsgebiete erstreckt. Diese Erklärung wird wirksam, sobald das Übereinkommen für diesen Staat in Kraft tritt.

Später wird jede derartige Erstreckung dem Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Niederlande notifiziert.

Das Übereinkommen tritt für die Hoheitsgebiete, auf die es erstreckt wird, am sechzigsten Tag nach der in Absatz 1 bezeichneten Notifizierung in Kraft.

#### Artikel 20

Dieses Übereinkommen gilt für die Dauer von fünf Jahren, beginnend mit dem Tag, an dem



## 1275 der Beilagen

9

gueur conformément à l'article 17, alinéa premier, même pour les Etats qui l'auront ratifiée ou y auront adhéré postérieurement.

La Convention sera renouvelée tacitement de cinq en cinq ans, sauf dénonciation.

La dénonciation sera, au moins six mois avant l'expiration du délai de cinq ans, notifiée au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

Elle pourra se limiter à certains des territoires auxquels s'applique la Convention.

La dénonciation n'aura d'effet qu'à l'égard de l'Etat qui l'aura notifiée. La Convention restera en vigueur pour les autres Etats contractants.

**Article 21**

Le Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas notifiera aux Etats visés à l'article 16, ainsi qu'aux Etats qui auront adhéré conformément aux dispositions de l'article 18:

- a) les signatures et ratifications visées à l'article 16;
- b) la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur conformément aux dispositions de l'article 17, alinéa premier;
- c) les adhésions visées à l'article 18 et la date à laquelle elles auront effet;
- d) les déclarations mentionnées aux articles 14 et 19;
- e) les dénonciations visées à l'article 20, alinéa 3.

EN FOI DE QUOI, les sous-signés dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à La Haye, le 4 mai 1971, en français et en anglais, les deux textes faisant également

force in accordance with the first paragraph of Article 17, even for States which have ratified it or accede to it subsequently.

If there has been no denunciation, it shall be renewed tacitly every five years.

Any denunciation shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands at least six months before the end of the five year period.

It may be limited to certain of the territories to which the Convention applies.

The denunciation shall have effect only as regards the State which has notified it. The Convention shall remain in force for the other Contracting States.

**Article 21**

The Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands shall give notice to the States referred to in Article 16, and to the States which have acceded in accordance with Article 18 of the following —

- (a) the signatures and ratifications referred to in Article 16;
- (b) the date on which the present Convention enters into force in accordance with the first paragraph of Article 17;
- (c) the accessions referred to in Article 18 and the dates on which they take effect;
- (d) the declarations referred to in Articles 14 and 19;
- (e) the denunciations referred to in the third paragraph of Article 20.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the present Convention.

DONE at The Hague, on the fourth day of May 1971, in the English and French lan-

es nach Artikel 17 Absatz 1 in Kraft tritt; dies gilt auch für die Staaten, die es später ratifiziert haben oder ihm später beigetreten sind.

Die Geltungsdauer des Übereinkommens verlängert sich, außer im Fall der Kündigung, stillschweigend um jeweils fünf Jahre.

Die Kündigung ist spätestens sechs Monate vor Ablauf der fünf Jahre dem Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Niederlande zu notifizieren.

Die Kündigung kann sich auf einzelne Hoheitsgebiete beschränken, für die das Übereinkommen gilt.

Die Kündigung wirkt nur für den Staat, der sie notifiziert hat. Für die anderen Vertragsstaaten bleibt das Übereinkommen in Kraft.

**Artikel 21**

Das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten der Niederlande notifiziert den in Artikel 16 bezeichneten Staaten, und den Staaten, die nach Artikel 18 beigetreten sind,

- a) jede Unterzeichnung und Ratifikation nach Artikel 16;
- b) den Tag, an dem dieses Übereinkommen nach Artikel 17 Absatz 1 in Kraft tritt;
- c) jeden Beitritt nach Artikel 18 und den Tag, an dem der Beitritt wirksam wird;
- d) jede Erklärung nach den Artikeln 14 und 19;
- e) jede Kündigung nach Artikel 20 Absatz 3.

ZU URKUND DESSEN haben die hiezu gehörig Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN in Den Haag am 4. Mai 1971 in französischer und englischer Sprache, wobei

<p>foi, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement des Pays-Bas et dont une copie certifiée conforme sera remise, par la voie diplomatique, à chacun des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé.</p>	<p>guages, both texts being equally authentic, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the Netherlands, and of which a certified copy shall be sent, through the diplomatic channel, to each of the States represented at the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law.</p>	<p>jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, in einer Urschrift, die im Archiv der Regierung der Niederlande hinterlegt und von der jedem auf der Elften Tagung der Haager Konferenz für Internationales Privatrecht vertretenen Staat auf diplomatischem Wege eine beglaubigte Abschrift übermittelt wird.</p>
---	---	---

Pour la République Fédérale d'Allemagne:  
For the Federal Republic of Germany:

Pour l'Autriche:  
For Austria:

Pour la Belgique:  
For Belgium:  
(s.) W. Van Cauwenberg

Pour Canada:  
For Canada:

Pour le Danemark:  
For Denmark:

Pour l'Espagne:  
For Spain:

Pour les Etats-Unis d'Amérique:  
For the United States of America:

Pour la Finlande:  
For Finland:

Pour la France:  
For France:  
(s.) C. De Margerie

Pour la Grèce:  
For Greece:

Pour l'Irlande:  
For Ireland:

Pour Israël:  
For Israel:

Pour l'Italie:  
For Italy:

Pour le Japon:  
For Japan:

## Erläuterungen

### I. Allgemeine Bemerkungen

Bei der XI. Session der Haager Kommission für Internationales Privatrecht im Jahre 1968 ist unter Beteiligung von 24 Staaten, darunter auch Österreich, ein Übereinkommen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht ausgearbeitet worden. Das Vorhaben der Haager Privatrechtskonferenz, auf dem Gebiet der Straßenverkehrsunfälle einheitliche Rechtsanwendungsnormen zu schaffen, war von dem Gedanken beherrscht, dieses Gebiet nicht nur zu vereinheitlichen, sondern auch zugleich weiterzuentwickeln.

Derzeit gilt fast in allen Rechtsordnungen der althergebrachte Grundsatz, daß für die kollisionsrechtliche Beurteilung unerlaubter Handlungen, daher auch der deliktischen Seite von Verkehrsunfällen, die „lex loci delicti commissi“, also das Recht des Ortes, an dem die unerlaubte Handlung begangen worden ist (bei Verkehrsunfällen: des Ortes, an dem sich der Unfall ereignet hat), maßgebend ist. Angesichts der Entwicklung des Fremdenverkehrs und damit der Zunahme der Straßenverkehrsunfälle, die sich auf Auslandsreisen ereignen, hat sich gezeigt, daß diese Regel als alleinige und ausnahmslose Lösung ungeeignet ist, daß vielmehr bestimmte Sachverhalte, bei denen die Anknüpfungsmerkmale überwiegend auf ein anderes Recht hinweisen, diesem Recht unterworfen werden sollten. Dieses Bedürfnis nach unterscheidenden Rechtsanwendungsnormen bei Verkehrsunfällen hat auch in der österreichischen Lehre Niederschlag gefunden (Schwind, ZVR 1965, S. 288; Fenzl, ZVR 1961, S. 99; Schwimann, JBl. 1960, S. 555). Das vorliegende Übereinkommen will diesem Bedürfnis gerecht werden. Seine Regelungen enthalten zum Teil auf diesem Gebiet neuartige Anknüpfungsmerkmale und -kombinationen; dadurch gelangen sie in folgerichtiger Weise zur bestmöglichen Anpassung des anzuwendenden Rechtes an den Einzelfall.

Das Übereinkommen ist noch nicht in Kraft getreten, jedoch bereits von Frankreich ratifiziert und von Belgien, den Niederlanden, Luxemburg,

Portugal und Österreich (am 6. September 1973) unterzeichnet worden. Es bedarf zu seinem Inkrafttreten nach Art. 17 der Ratifikation durch drei Staaten.

Das Übereinkommen ist — da das geltende österreichische Recht keine gesetzlichen Bestimmungen über das auf Straßenverkehrsunfälle anzuwendende Recht enthält — durchwegs gesetzergänzend. Es bedarf daher nach Art. 50 Abs. 1 B-VG der Genehmigung des Nationalrates.

Da sich das Übereinkommen darin erschöpft, Rechtsanwendungsregeln zu schaffen, die in keiner Weise mit dem geltenden österreichischen Recht im Widerspruch stehen, bedarf es weder einer speziellen Transformation noch eines Durchführungsgesetzes.

### II. Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln

#### Zum Artikel 1

Im Art. 1 wird der **sachliche Anwendungsbereich** des Übereinkommens abgegrenzt. Das Übereinkommen regelt das auf die außervertragliche Haftung bei Straßenverkehrsunfällen anzuwendende Recht.

Unter „Straßenverkehrsunfall“ im Sinn des Übereinkommens ist ein Unfall zu verstehen, der mit dem Verkehr auf einer öffentlichen Straße zusammenhängt und an dem mindestens ein Fahrzeug beteiligt ist. Den öffentlichen Straßen gleichgestellt sind öffentlich zugängliches und nichtöffentliches, aber einer gewissen Anzahl befugter Personen zugängliches Gelände; dieser örtliche Geltungsbereich ist dem Europäischen Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge, BGBl. Nr. 236/1972, nachgebildet. Unter „Fahrzeug“ im Sinn des Übereinkommens sind sowohl Kraftfahrzeuge als auch nicht mit einem Motor ausgestattete Fahrzeuge, also z. B. Fahrräder oder Pferdefuhrwerke, zu verstehen. Unfälle mit schienengebundenen Fahrzeugen werden vom Übereinkommen erfaßt, wenn sie sich im Straßenbereich ereignen (etwa auf einem schienengleichen Bahnübergang), nicht dagegen, wenn sie sich auf einem eigenen Gleiskörper abspielen.

Voraussetzung für die Anwendung des Übereinkommens ist ferner, daß der Unfall im Zusammenhang mit dem Verkehr auf der Straße steht. Dazu ist nicht notwendig, daß sich das Fahrzeug gerade in Bewegung befindet; wenn etwa ein Fußgänger in der Dunkelheit auf ein abgestelltes, unbeleuchtetes Fahrzeug aufläuft, fällt dies unter das Übereinkommen. Nicht von einem Verkehrsunfall kann dagegen gesprochen werden, wenn etwa bei einer Demonstration ein abgestelltes Fahrzeug umgeworfen und in Brand gesteckt wird.

Ausdrücklich wird im Art. 1 Abs. 1 gesagt, daß das Übereinkommen unabhängig von der Art des Verfahrens, in dem über den Schadenersatzanspruch entschieden wird, anzuwenden ist. Es gilt also auch im Adhäsionsverfahren.

### Zum Artikel 2

Der Art. 2 enthält **Ausnahmen** vom Anwendungsbereich des Übereinkommens. Einerseits fällt die Haftung der Erzeuger oder Verkäufer von Fahrzeugen oder der Reparaturunternehmer nicht unter das Übereinkommen; die Haftung dieser Personen wird vielmehr in einem eigenen Übereinkommen geregelt werden. Ferner gilt das Übereinkommen nicht für die Haftung der für die Sicherung der Verkehrswege Verantwortlichen (Straßenerhalter). Ausgeschlossen ist auch die Haftung für das Verhalten Dritter (also z. B. die Haftung der Eltern für aufsichtsbedürftige Kinder); von diesem Ausschluß ausgenommen, also doch durch das Übereinkommen geregelt, ist aber die Haftung des Eigentümers eines Fahrzeuges oder des Geschäftsherrn (z. B. des Beförderungsunternehmers) für seinen Gehilfen (der etwa als Lenker des Fahrzeuges einen Unfall verschuldet hat). Nicht anzuwenden ist das Übereinkommen schließlich auf Fragen des Rückgriffs zwischen mehreren haftenden Personen sowie auf die Rechtsbeziehungen zwischen Haftenden und Versicherern. Es sollten nur die Beziehungen zwischen Haftenden und Geschädigten geregelt werden.

Aus den Ausschlußbestimmungen des Art. 2 muß umgekehrt erschlossen werden, wessen Haftung unter den Anwendungsbereich des Übereinkommens fällt. Zum Kreis der Personen, deren Haftung vom Übereinkommen erfaßt ist, zählen außer den Verkehrsteilnehmern selbst vor allem der Eigentümer und der Halter eines Kraftfahrzeuges sowie der Geschäftsherr desjenigen, der den Unfall verschuldet hat. So ist also etwa für die Frage, ob — wie es nach österreichischem Recht der Fall ist — den Halter eines Kraftfahrzeuges eine Gefährdungshaftung trifft, das nach dem Übereinkommen anzuwendende Recht maßgebend.

### Zum Artikel 3

Im Art. 3 wird als **Grundsatz** bestimmt, daß das auf die außervertragliche Haftung bei Straßenverkehrsunfällen anzuwendende Recht das innere Recht des Staates ist, auf dessen Gebiet sich der Unfall ereignet hat. Es ist dies — wie schon im allgemeinen Teil erwähnt worden ist — die im Kollisionsrecht der meisten Staaten (so nach herrschender Lehre und Rechtsprechung auch in Österreich) schon bisher in Geltung gestandene Regel der „lex loci delicti commissi“. Dadurch, daß im Übereinkommen nun ausdrücklich der Unfallort als maßgebend festgelegt ist, ist die bisher oft aufgetretene Streitfrage gegenstandslos, ob der Handlungsort oder der Erfolgsort entscheidend ist. Auf den Ort, an dem die schädigende Handlung begangen (z. B. bei einer unsachgemäßen Reparatur) oder das gebotene Verhalten unterlassen (z. B. bei einer erforderlichen Bremsenkontrolle) worden ist, kommt es ebensowenig an wie auf den Ort, an dem der Schaden (etwa der Tod eines beim Unfall Verletzten) eingetreten ist. Vielmehr ist allein der Ort maßgebend, an dem sich der Unfall ereignet hat. Dies hat den Vorteil, daß der Unfallort meist feststeht oder doch in der Regel leicht feststellbar ist. Die Anknüpfung an den Unfallort ermöglicht auch eine für alle als Haftpflichtige in Betracht kommenden Personen einheitliche Rechtsanwendung.

Die Anknüpfung an das Recht des Unfallorts tritt immer dann ein, wenn nicht einer der Tatbestände vorliegt, die in den Art. 4 bis 6 geregelt sind. Die Art. 4 bis 6 regeln Tatbestände, die zu einem anderen Recht als dem des Unfallorts eine engere Beziehung haben. Fehlt jedoch eines der dort bezeichneten Tatbestandsmerkmale, so wird auf die Anwendung des Rechtes des Unfallorts zurückgegriffen.

### Vorbemerkungen zu den Artikeln 4 bis 6

Bei den Vorbereitungen und Erörterungen, die zu dem Text des Übereinkommens in der bei der XI. Session der Haager Konferenz angenommenen Fassung führten, war man sich stets darüber einig, daß die Haftung bei Verkehrsunfällen, bei denen der Unfallort gegenüber den für die beteiligten Personen und Fahrzeuge bestehenden Nahebeziehungen nicht ins Gewicht fällt, nicht durch den Unfallort, sondern eben durch diese anderen Nahebeziehungen bestimmt werden sollte. Die Frage war allerdings, welche Art von Nahebeziehungen hierfür als ausschlaggebend zu betrachten und welche Personen bzw. Fahrzeuge bei der für eine Ausnahmebestimmung gerechtfertigten Dichte der Nahebeziehungen heranzuziehen seien. Es ist dies bei Verkehrsunfällen deshalb besonders schwierig, weil hier eine Reihe von verschiedenartig beteiligten Personen in Be-

tracht kommt. Zunächst sind Unfälle zu unterscheiden, an denen nur ein einziges Fahrzeug und solche, an denen zwei oder mehrere Fahrzeuge beteiligt sind. Ferner spielt die Art der Beziehung der beteiligten Personen zu dem Fahrzeug, zu dem sie sozusagen gehören, eine Rolle (z. B. ob sie Eigentümer, Halter, Lenker oder Fahrgast sind). Schließlich ist auch die Art der Beteiligung am Unfall, nämlich ob als Verursacher (Schädiger) oder als Opfer (Geschädigter), ausschlaggebend, wobei oft dieselbe Person zugleich Schädiger und Geschädigter sein kann.

In dem in einer Spezialkommission ausgearbeiteten Vorentwurf war man zum Ergebnis gekommen, den zur Zeit des Unfalls gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt des Verursachers des Unfalls, des Eigentümers des Fahrzeuges und des Opfers zum Kriterium ausreichender Nahebeziehungen zu erheben und in einem solchen Fall das Recht des Staates für maßgebend zu erklären, in dem die genannten Personen ihren gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt haben. Im Fall mehrerer Verursacher und Eigentümer hätten alle Verursacher und Eigentümer sowie das Opfer ihren gewöhnlichen Aufenthalt im selben Staat haben müssen, damit dessen Recht für maßgebend erklärt worden wäre.

Bei der XI. Session der Haager Konferenz ist man von dieser Lösung abgekommen, weil man nicht von einem gemeinsamen gewöhnlichen Aufenthalt so verschiedener Personen ausgehen, sondern besser ein möglichst objektives Merkmal wählen wollte. Auf Grund eines belgisch-niederländischen Vorschlags, dem sich auch andere Staaten, wie die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz angeschlossen hatten, gelangte man zum Anknüpfungsmerkmal der Zulassung des Fahrzeuges bzw. der Fahrzeuge; dies mit der Begründung, daß dieses Merkmal objektiv und leicht feststellbar sei und ohnehin meist mit dem gewöhnlichen Aufenthalt des Eigentümers des Fahrzeuges und des Lenkers, darüber hinaus vor allem mit dem Sitz des Versicherers zusammenfalle. Allerdings kommt man mit dem Ort der Zulassung eines Fahrzeuges nicht aus; vielmehr wird dieser in gewissen Fällen mit dem gewöhnlichen Aufenthalt bestimmter Personen verknüpft.

Um möglichst viele verschiedene Fälle von Verkehrsunfällen in möglichst angepaßter Weise zu erfassen, hat man eine Aufgliederung nach der Anzahl der beteiligten Fahrzeuge und nach der Art der beteiligten Personen in ihrer Beziehung zu den Fahrzeugen sowie eigene Bestimmungen für bestimmte Sachschäden geschaffen. Diese verhältnismäßig stark ins einzelne gehende Regelung der Abweichung von der Geltung der *lex loci delicti commissi* ist in den Art. 4 und 5 des Übereinkommens enthalten.

Bevor die Regelungen der einzelnen Fälle dargestellt werden, ist noch zu dem im Art. 4 häufig verwendeten Begriff der „Beteiligung“ von Fahrzeugen oder Personen am Unfall folgendes zu sagen: Wie aus den Erläuterungen des Generalberichterstatters der Konferenz hierzu entnommen werden kann, wird der Ausdruck „beteiligt“ („*impliqué*“, „*involved*“) in den Buchstaben a und b des Art. 4, wo von der Beteiligung von Fahrzeugen die Rede ist, im objektiven (weiteren) Sinn verwendet, daß das Fahrzeug beim Unfall eine — aktive oder passive — Rolle gespielt hat; es kommt sozusagen nur darauf an, daß es „dabei war“. Im Buchstaben c des Art. 4, wo von der Beteiligung von Personen gesprochen wird, wird das gleiche Wort (allerdings im Englischen der Ausdruck „*involved and may be liable*“) im subjektiven (engeren) Sinn gebraucht, nämlich so, daß „beteiligt“ nur eine Person ist, deren Haftung in Betracht kommt.

#### Zum Artikel 4

Im Buchstaben a wird der Fall ins Auge gefaßt, daß nur ein Fahrzeug am Unfall beteiligt ist und dieses Fahrzeug in einem anderen Staat als dem des Unfallorts zugelassen ist. Für diesen Fall wird bestimmt, daß das Recht des Staates der Zulassung (Registrierung) des Fahrzeuges anzuwenden ist

1. auf die Haftung gegenüber Lenker, Halter, Eigentümer des Fahrzeuges auf jeden Fall, also ohne Rücksicht auf deren gewöhnlichen Aufenthalt;

2. auf die Haftung gegenüber einem Fahrgast nur dann, wenn dieser seinen gewöhnlichen Aufenthalt in einem anderen Staat als dem des Unfallorts hatte;

3. auf die Haftung gegenüber einem Opfer außerhalb des Fahrzeuges (also etwa einem Fußgänger) nur dann, wenn das Opfer seinen gewöhnlichen Aufenthalt im Staat der Zulassung hatte.

Die uneingeschränkte Anwendung des Rechtes des Staates der Zulassung des Fahrzeuges in bezug auf die unter 1. genannten Personen wird damit begründet, daß die Nahebeziehung dieser Personen zum Fahrzeug so stark ist, daß nicht eigens auf ihren gewöhnlichen Aufenthalt abgestellt zu werden braucht; sie teilen sozusagen das Schicksal des Fahrzeuges. Beim Fahrgast, der ja auch eine gewisse Nahebeziehung zum Fahrzeug hat, wird zwar sein gewöhnlicher Aufenthalt berücksichtigt, es genügt jedoch, daß er ihn nicht im Staat des Unfallorts hatte, um das Recht des Zulassungsstaates für maßgebend zu erklären. Beim Opfer außerhalb des Fahrzeuges schließlich, das ja keine Nahebeziehung zum Fahrzeug hat, gilt das Recht des Zulassungsstaates nur dann, wenn dieser mit dem Staat des gewöhnlichen Aufenthaltes des Opfers zusammenfällt.

Sind die Voraussetzungen für die Maßgeblichkeit des Rechtes des Zulassungsstaates nicht erfüllt, so wird wieder auf das Recht des Unfallorts (*lex loci delicti commissi*) zurückgegriffen.

Im letzten Satz des Buchstaben a des Art. 4 wird — für alle unter diesem Buchstaben geregelten Fälle gemeinsam — gesagt, daß dann, wenn mehrere Opfer vorhanden sind, das Vorliegen der oben dargelegten Voraussetzungen für die Maßgeblichkeit des Rechtes des Zulassungsstaates für jedes Opfer gesondert zu prüfen ist. Diese Pluralität erscheint gerechtfertigt, da verschiedene Opfer untereinander ja nicht in einer nahen Beziehung stehen müssen. Hier ist im übrigen zu erwähnen, daß dann, wenn eine Person zugleich Verursacher des Unfalls und dessen Opfer ist, bei der Bestimmung des anzuwendenden Rechtes nach Art. 4 nur ihre Eigenschaft als Verursacher (Haftender) des Unfalls in Betracht gezogen wird; dies scheint insofern gerechtfertigt, als ihre Nahebeziehung zum Fahrzeug in dieser Hinsicht überwiegt; außerdem liegt es im Sinn der Einheitlichkeit des anzuwendenden Rechtes für alle Haftenden.

Im Buchstaben b werden die Fälle geregelt, in denen mehrere Fahrzeuge an einem Unfall beteiligt sind. Es wird darin bestimmt, daß die im Buchstaben a dieses Artikels enthaltene Regelung auch für Unfälle gelten soll, an denen mehrere Fahrzeuge beteiligt sind, aber nur dann, wenn alle beteiligten Fahrzeuge im selben Staat zugelassen sind. Andernfalls, also auch wenn nur eines der beteiligten Fahrzeuge in einem anderen Staat zugelassen ist, wird auf das Recht des Unfallorts (*lex loci delicti commissi*) zurückgegriffen.

Im Buchstaben c wird der Fall geregelt, daß „Personen außerhalb des Fahrzeugs oder der Fahrzeuge“, also in der Regel Fußgänger, an einem Unfall „beteiligt“ (hier, wie oben erwähnt, im subjektiven Sinn, also als Mitverursacher des Unfalls) sind. In diesem Fall sind die Bestimmungen der Buchstaben a und b, d. h. die Maßgeblichkeit des Rechtes des Zulassungsstaates, unter den weiteren dort genannten Voraussetzungen nur dann anzuwenden, wenn alle diese Personen ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Staat der Zulassung hatten. Es ist dies eine ähnliche Regelung wie beim dritten Fall des Buchstaben a, nämlich der Haftung gegenüber einem Opfer außerhalb des Fahrzeuges, wo auch dessen gewöhnlicher Aufenthalt im Zulassungsstaat liegen muß, weil auch hier sonst keine Nahebeziehung zum Fahrzeug und damit zum Zulassungsstaat bestünde. Während aber bei den Opfern — sofern sie ausschließlich Opfer sind — das anzuwendende Recht für jedes von ihnen gesondert bestimmt wird, wird bei den „Personen außerhalb des Fahrzeuges oder der Fahrzeuge“ als Mitverursachern der gewöhnliche Aufenthalt aller dieser Personen in Betracht gezogen, um zur Anwendung des Rech-

tes des Zulassungsstaates zu gelangen. Andernfalls, also auch wenn nur eine dieser Personen ihren gewöhnlichen Aufenthalt nicht im Zulassungsstaat hat, wird auch hier wieder auf das Recht des Unfallorts (*lex loci delicti commissi*) zurückgegriffen.

#### Zum Artikel 5

Der Abs. 1 bezieht sich auf die Sachen, die in einem Fahrzeug befördert werden und einem Fahrgast gehören oder ihm anvertraut sind. Für Schäden an diesen Sachen wird die Haftung dem gegenüber diesem Fahrgast nach den Art. 3 und 4 anzuwendenden Recht unterstellt.

Der Abs. 2 bezieht sich auf alle anderen in einem Fahrzeug beförderten Sachen. Für Schäden an diesen Sachen wird die Haftung dem gegenüber dem Eigentümer dieses Fahrzeugs nach den Art. 3 und 4 anzuwendenden Recht unterstellt.

Der Abs. 3 bezieht sich auf die außerhalb des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeuge befindlichen Sachen. Für Schäden an diesen Sachen richtet sich die Haftung grundsätzlich nach dem Recht des Unfallorts. Nur für Schäden an persönlicher Habe eines außerhalb eines Fahrzeuges befindlichen Opfers gilt das nach Art. 4 auf die Haftung gegenüber diesem Opfer anzuwendende Recht.

Aus dem Gedankengang im Aufbau dieses Artikels ist zu ersehen, daß auch hier wieder dem Grundsatz der engsten Beziehung gefolgt wird.

Auf die Haftung für Schäden an anderen Sachen als den im Art. 5 genannten, also z. B. für Schäden an den beteiligten Fahrzeugen selbst, ist das nach den Art. 3 und 4 berufene Recht anzuwenden.

#### Zum Artikel 6

Dieser Artikel sorgt für die Fälle vor, in denen ein an einem Unfall beteiligtes Fahrzeug nicht zugelassen (registriert) ist, sei es aus rechtlichen (weil keine Zulassungspflicht besteht) oder aus tatsächlichen (weil die an sich gebotene Zulassung unterlassen worden ist) Gründen, oder in denen die Zulassung eines an einem Unfall beteiligten Fahrzeuges insofern ihrer Nahebeziehung beraubt ist, als weder der Eigentümer noch der Halter noch der Lenker des Fahrzeuges ihren gewöhnlichen Aufenthalt im Zulassungsstaat hatten (was in gewissen, eher selteneren Fällen vorkommt). In allen diesen Fällen bietet die Zulassung eines Fahrzeuges kein geeignetes Anknüpfungsmerkmal. Man mußte ein ähnliches, möglichst objektives Merkmal suchen und fand es im „gewöhnlichen Standort“ des Fahrzeuges, einem Begriff, der übrigens auch im Europäischen Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge verwendet wird. Der Art. 6 bestimmt somit, daß in allen dort bezeich-

neten Fällen das Recht des Staates des gewöhnlichen Standorts eines Fahrzeuges das Recht des Staates der Zulassung ersetzt. Das bedeutet, daß in den Art. 4 und 5 jeweils statt des Zulassungsstaates als Anknüpfungsmerkmal der Staat des gewöhnlichen Standorts des Fahrzeuges in Betracht zu ziehen ist.

#### Zum Artikel 7

Durch diesen Artikel wird die ausschließliche Maßgeblichkeit des nach den Art. 4 bis 6 berufenen Rechtes insofern eingeschränkt, als bezüglich der Verkehrs- und der Sicherheitsvorschriften jedenfalls das Recht des Unfallorts zu berücksichtigen ist. Mit dem Ausdruck, daß diese örtlichen Verkehrs- und Sicherheitsregeln „zu berücksichtigen“ sind, ist — wie auch aus den Erläuterungen des Generalberichterstatters der Konferenz hervorgeht — gemeint, daß nicht etwa dadurch die Maßgeblichkeit des im übrigen anzuwendenden Rechtes ausgeschaltet wird, sondern daß bei der Beurteilung der einzuhaltenden Verkehrs- und Sicherheitsregeln auch das Recht des Unfallorts heranzuziehen ist. So werden etwa Geschwindigkeitsbegrenzungen oder die Frage, ob rechts oder links zu fahren ist, ausschließlich vom Recht des Unfallorts abhängen. Hingegen werden Sicherheitsvorschriften über den Gebrauch von Gurten, über notwendige Kontrollen (besonders in bezug auf Bremsen und Licht), über Höchstfahrzeiten eines Fahrers oder über das zulässige Maximum an Alkoholgenuß auch dann maßgebend sein, wenn sie nur nach dem Recht des Zulassungsorts, nicht aber nach dem Recht des Unfallorts bestehen.

#### Zum Artikel 8

Der Artikel 8 gibt den Geltungsumfang des anzuwendenden Rechtes an. Das durch die Art. 3 bis 6 als maßgebend bezeichnete Recht soll, wie die — bloß beispielsweise — Aufzählung im Art. 8 zeigt, in möglichst umfassender Weise die Frage des Schadenersatzes aus dem Unfall regeln. So bestimmt das anzuwendende Recht vor allem die Voraussetzungen und den Umfang der Haftung, allfällige Haftungsausschlußgründe und Haftungsbeschränkungen, das Bestehen und die Art der zu ersetzenden Schäden, die Art und den Umfang des Schadenersatzes. Es bestimmt ferner die Übertragbarkeit des Rechtes auf Schadenersatz. Ob der Schadenersatzanspruch etwa vererblich ist (was z. B. beim Schmerzensgeld von Bedeutung ist), richtet sich somit nach dem vom Übereinkommen berufenen Recht; wer der Erbe ist, richtet sich dagegen nach dem Erbstatut. Das vom Übereinkommen berufene Recht bestimmt auch die Personen, die ein Recht auf Schadenersatz haben, also auch, ob etwa nur unmittelbar Geschädigte oder auch mittelbar Geschädigte, z. B. nahe Angehörige eines Unfallopfers, einen

Schadenersatzanspruch haben. Hängt der Anspruch Dritter allerdings etwa von ihrer Unterhaltsberechtigung ab, so ist dafür das Unterhaltsstatut anzuwenden. Schließlich regelt das vom Übereinkommen berufene Recht auch die Verjährung des Schadenersatzanspruchs samt allen damit zusammenhängenden Fragen (Beginn, Unterbrechung, Hemmung der Fristen).

#### Zum Artikel 9

Dieser Artikel ist dem unmittelbaren Klagerecht des Opfers eines Verkehrsunfalls gegen den Versicherer des Haftenden gewidmet. Dieses unmittelbare Klagerecht ist im Europäischen Übereinkommen über die obligatorische Haftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge vorgesehen und in das österreichische Recht durch § 63 KFG 1967 aufgenommen worden. Durch den Art. 9 wird eine Regelung geschaffen, die dem Opfer eines Verkehrsunfalls, unabhängig vom sonst anzuwendenden Recht, soweit wie möglich das unmittelbare Klagerecht gewähren soll. Zunächst richtet sich zwar auch die Frage, ob ein unmittelbares Klagerecht besteht, nach dem sonst auf die Haftung anzuwendenden Recht. Ist dieses ein anderes als das Recht des Unfallorts und sieht es das unmittelbare Klagerecht nicht vor, so wird dieses dem Opfer dennoch gewährt, wenn es im Recht des Unfallorts vorgesehen ist. Kennt auch das Recht des Unfallorts das unmittelbare Klagerecht nicht, so kann es das Opfer doch in Anspruch nehmen, wenn es in dem Recht, dem der Versicherungsvertrag unterliegt, vorgesehen ist. Es handelt sich hier um eine nicht wahlweise, sondern **subsidiär** aufgebaute „favor“-Bestimmung, die — unter Durchbrechung des sonstigen Systems des Übereinkommens — eine größtmögliche Begünstigung der Opfer von Verkehrsunfällen bei der Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen bezweckt.

#### Zum Artikel 10

In diesem Artikel wird bestimmt, daß die Anwendung eines durch das Übereinkommen berufenen Rechtes nur verweigert werden kann, wenn es offensichtlich unvereinbar mit der öffentlichen Ordnung ist. Es ist dies der in Übereinkommen dieser Art übliche Vorbehalt des „ordre public“ zugunsten der lex fori. Durch die Ausdrucksweise „offensichtlich unvereinbar“ soll klar gestellt werden, daß diese „ordre public“-Klausel sehr einschränkend auszulegen ist. Ein Unterschied in der Regelung des Umfangs des Schadenersatzes ist z. B. kein Grund für die Heranziehung dieses Vorbehalts.

#### Zum Artikel 11

Dieser Artikel besagt, daß die Anwendung des Übereinkommens unabhängig vom Erfordernis der Gegenseitigkeit ist. Im Übereinkommen ist

eine kollisionsrechtliche Rück- oder Weiterverweisung nicht vorgesehen. Dies ergibt sich aus der Verweisung auf das „innerstaatliche Recht“ in den Art. 3, 4 und 5.

Das Übereinkommen ist auch anzuwenden, wenn das anzuwendende Recht nicht das eines Vertragsstaates ist, also auch dann, wenn der Unfallort oder der Ort der Zulassung des Kraftfahrzeugs nicht in einem Vertragsstaat liegt.

Ratifiziert ein Staat das Übereinkommen, so werden dessen Bestimmungen zu seinem ausschließlichen Kollisionsrecht auf dem durch das Übereinkommen geregelten Gebiet. Eine solche Ersetzung des bisherigen inneren Kollisionsrechts auf einem bestimmten Rechtsgebiet durch die Bestimmungen eines entsprechenden Übereinkommens ist z. B. auch im Haager Testamentsrechtsübereinkommen, BGBl. Nr. 295/1963, vorgesehen.

#### Zu den Artikeln 12 bis 14

Diese Artikel betreffen Staaten mit nicht einheitlichem Rechtssystem, vor allem Bundesstaaten, wie die USA und Kanada. In diesem Fall wird jedes Rechtsgebiet eines solchen Staates als

selbständiger Staat im Sinne des Übereinkommens angesehen; es kommt dann für das anzuwendende Recht jeweils darauf an, in welchem Rechtsgebiet sich der Unfall ereignet hat oder das Fahrzeug zugelassen ist (Art. 12). Andererseits sollen solche Mehrrechtsstaaten nicht genötigt sein, die Grundsätze des Übereinkommens in ihrem eigenen interlokalen Privatrecht anzuwenden, wenn sich ein Unfall auf ihrem Staatsgebiet ereignet und daran nur Fahrzeuge beteiligt sind, die in ihrem Staatsgebiet zugelassen sind (Art. 13). Schließlich sollen solche Mehrrechtsstaaten die Möglichkeit haben, das Übereinkommen nur auf eines oder mehrere ihrer Teilrechtsgebiete anzuwenden (Art. 14).

#### Zum Artikel 15

Dieser Artikel besagt, daß das vorliegende Übereinkommen andere, etwa bereits bestehende oder etwa erst zu schließende, zwischenstaatliche Vereinbarungen auf besonderen Gebieten der außervertraglichen Haftung bei Straßenverkehrsunfällen nicht berührt.

Die übrigen Artikel betreffen die üblichen Schlußbestimmungen.