



Stenok Fortraigo 290/ME

REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
A-1031 Wien, Radetzkystraße 2

Teletex (232)3221155 bmowv
Telex 61 3221155 bmowv
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)

DVR: 009 02 04

An

lt. Verteiler

Gesetzentwurf

Zl. *20 - GE/19 Po*

Datum *8.2.1990*

Verteilt *12.2.90*

Sachbearbeiter: Dr. Kafka
Tel.: (0222) 711 62 DW 9136

GZ: 159.007/1-I/5-90

Bitte in der Antwort die Geschäftszahl
dieses Schreibens anführen.

Betreff: Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung
für Schäden bei der Beförderung gefährlicher
Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf
Binnenschiffen (CRTD)

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr,
beehrt sich mitzuteilen, daß das im Betreff genannte Überein-
kommen bei der vom 2. bis 10. Oktober 1989 in Genf abgehalte-
nen Sondersitzung des Inlandtransportkomitees (ITC) der Wirt-
schaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE)
fertiggestellt wurde.

Gemäß seinem Artikel 22 liegt das Übereinkommen in Genf vom
1. Februar 1990 bis zum 31. Dezember 1990 zur Unterzeichnung
und ab 1. Januar 1991 beim Generalsekretär der Vereinten
Nationen in New York zum Beitritt auf.

Das Übereinkommen tritt gemäß seinem Artikel 23 zwölf Monate
nach Hinterlegung der Urkunden über die Ratifikation etc.
von fünf Staaten in Kraft.

Zur näheren Information über den Ablauf der Tagung und die
Endfassung des Übereinkommens werden folgende Beilagen ange-
schlossen:

- 2 -

1. Bericht des Vertreters des BMJ über die 51. (Sonder-)
tagung des ITC der ECE Beilage A
2. Bericht der ECE über diese Tagung (ECE/TRANS/78)
Beilage B
3. engl. Text des Übereinkommens (ECE/TRANS/79) Beilage C
4. dz. Arbeitsübersetzung des Bundesministeriums für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr Beilage D
5. Entwurf von in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium
für Justiz erstellten Erläuterungen zum Übereinkommens-
text Beilage E

Zwecks Abklärung der österreichischen Haltung hinsichtlich einer Unterzeichnung bzw. eines späteren Beitrittes zum Übereinkommen, um deren Bekanntgabe das Bundesministerium für Justiz und das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr seitens des Bundesministeriums für Auswärtige Angelegenheiten bereits ersucht wurden, darf gebeten werden,

bis spätestens 30. April 1990

eine Stellungnahme zu übersenden.

Beilagen

Wien, am 29. Januar 1990

Für den Bundesminister:

Dr. KAFKA

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



Verteiler:

An

1. Bundeskanzleramt - Verfassungsdienst
zu GZ 670.687/3-V/5/88
2. Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten
zu Zl. 2110.25/6-I.8/89, 1302.31/9-III.5/89 und
1302.63/1-III.5/90
3. Bundesministerium für Finanzen
zu GZ 90 3300/4-V/12/88
4. Bundesministerium für Inneres
zu Zl. 53.032/53-III/1/89
5. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten
zu Zl. 15.736/4-I/10/87
6. Bundesministerium für Arbeit und Soziales
zu Zl. 30.070/50-V/1/87
7. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft
zu Zl. 16.830/23-IA/10/87
8. Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie
zu Zl. 03 3676/5-I/3/88
9. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
zu Zl. LAD-VD-8617/3 vom 23.1.89
10. Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft
zu Zl. Vp 26655/2874/1989 vom 16.5.89
11. Österreichischer Arbeiterkammertag
zu Zl. VA/Mag.Ru/6342 vom 1.3.89
12. Erste DDSG
zu Z: RR-Dr.Ro/th vom 5.1.89
13. Generaldirektion der ÖBB
zu Zl. 47-369-13-1989
14. Direktion der ROeEE
zu Zl. 8/8/2 vom 12.1.82

- 2 -

15. Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
16. Präsidium, Abt. 4
17. Sektion I, Abt. 2
zu Zl. 122.006/7-I/2-89 vom 14.4.89
18. Sektion I, Abt. 4
19. Sektion II
zu Zl. 222.612/5-II/21-1989
20. Sektion IV
zu Zl. 457.082/13-IV/5-87
20. Sektion V, Abt. 8
zu Zl. 198.001/12-I/8-1987

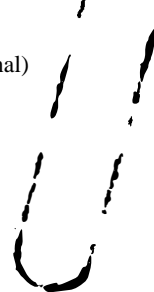
nachrichtlich an:

Bundesministerium für Justiz
zu JMZ 35.012/8-I/9/89

Verteiler:

An das / den / die

1. Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Sport
2. Bundesministerium für Landesverteidigung
3. Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung
4. Rechnungshof
5. Herrn Landeshauptmann von Burgenland
6. Herrn Landeshauptmann von Kärnten
7. Herrn Landeshauptmann von Oberösterreich
8. Herrn Landeshauptmann von Salzburg
9. Herrn Landeshauptmann von Steiermark
10. Herrn Landeshauptmann von Tirol
11. Herrn Landeshauptmann von Vorarlberg
12. Herrn Landeshauptmann von Wien
13. Verbindungsstelle der österr. Bundesländer
14. Präsidium des Nationalrates
15. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge
16. Vereinigung österr. Industrieller
17. Österreichischen Gewerkschaftsbund
18. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern
Österreichs
19. Bundesingenieurkammer
20. Kuratorium für Verkehrssicherheit
21. Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club
22. Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs
23. Österreichischen Bundesfeuerwehrverband



A

zu JMZ 35.012/8-I 9/89

ECE-Inlandtransportkomitee.

51. (Sonder-)tagung vom 2. bis 10.10.1989 in Genf.

B e r i c h t

Vom 2. bis 10.10.1989 fand in Genf, im Palais der Nationen, die 51. (Sonder-)tagung des Inlandtransportkomitees der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) statt. Basierend auf einem Vorentwurf des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts in Rom (UNIDROIT) hatte ein ad-hoc Expertenkomitee des ECE - Inlandtransportkomitees in vier Sitzungen einen Entwurf eines Übereinkommens über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen ausgearbeitet. Dieser Entwurf wurde vom Inlandtransportkomitee der ECE bei seiner 50. Sitzung vom 30.1. bis 3.2.1989 gebilligt. Gleichzeitig beschloß das Inlandtransportkomitee, die gegenständliche Tagung zur Finalisierung des Entwurfs einzuberufen.

- 2 -

Die an der Tagung vertretenen gewesenen Staaten bzw. Organisationen sind der Teilnehmerliste (Blg./1) zu entnehmen. Vorsitzender war der Vertreter der DDR im Inlandtransportkomitee, König; Österreich war durch StA Dr. Tarko vom Bundesministerium für Justiz, Oberrat Dr. Kafka vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und schließlich durch Botschaftssekretär Dr. Thun-Hohenstein von der Ständigen Vertretung Österreichs bei den internationalen Organisationen in Genf vertreten.

Eröffnet wurde die Tagung durch den Exekutivsekretär der ECE, Hinteregger, der den Werdegang des Übereinkommensentwurfs schilderte und die Bedeutung des Projekts im Hinblick auf die derzeit oft unzureichende einschlägige nationale Gesetzgebung der Staaten unterstrich.

Nach Annahme der Tagesordnung (Blg./2), lud der Vorsitzende die Anwesenden zu allfälligen allgemeinen Bemerkungen zum Übereinkommensentwurf ein. Hierbei kam eine grundsätzlich positive Einstellung zum Ausdruck. Im speziellen forderte die Delegation der BRD, den Staaten, deren nationales Recht bereits jetzt eine strengere Haftung vorsehe, den Beibehalt dieser strengeren Haftung mittels Vorbehalts zum Übereinkommen zu gestatten. Unter Hinweis, daß die Binnenschifffahrt und die Seeschifffahrt ihre Dienste oft für ein und denselben Markt anböten, schlug die Delegation der BRD weiters vor, eine Resolution

- 3 -

an die International Maritime Organisation (IMO) zu richten, in der die IMO aufgefordert wird, die Arbeiten zur Schaffung eines Übereinkommens über die Beförderung giftiger und gefährlicher Stoffe zur See zügig abzuschließen, um Lücken bei der Haftung (zB bei Befahrung eines Binnengewässers durch ein Seeschiff) zu schließen. Die Delegation der Niederlande informierte die Anwesenden schließlich darüber, daß ihre Regierung dem Projekt so große Bedeutung zumesse, daß sie beabsichtige, ein mit dem Übereinkommen übereinstimmendes Gesetz schon vor Inkrafttreten des Übereinkommens zu verabschieden.

Auf Vorschlag des Sekretariats wurde sodann eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der BRD, Dänemarks, der DDR, Frankreichs (Vorsitz), Großbritanniens, der Niederlande, der UdSSR sowie dem Generalsekretär von UNIDROIT, Evans, eingesetzt, der aufgetragen wurde, sowohl die noch zur Diskussion stehenden Themenkreise abzugrenzen als auch Formulierungsfragen zu erörtern. Die Arbeitsgruppe schlug sodann vor, zunächst einen kurzen Meinungs austausch über die Haftungsbegrenzung abzuhalten und sodann folgende Punkte eingehend zu diskutieren:

- a) Anwendungsbereich und diesbezügliche Vorbehalte;
- b) Definitionen;
- c) Begrenzung der Haftung und diesbezügliche Vorbehalte;

- 4 -

- d) Haftungsbestimmungen;
- e) Pflichtversicherung;
- f) Ansprüche und Klagen;
- g) Schlußbestimmungen

Die niederländische Delegation legte bei der kurzen Diskussion über die Haftungsbegrenzung einen schriftlichen Vorschlag des Inhalts vor, nur eine Haftungssumme sowohl für Personen als auch für Sachschäden vorzusehen, diese Summe jedoch nach Art des Transportmittels verschieden hoch anzusetzen (15 Millionen Sonderziehungsrechte (SDR) bei Transport zur Straße, 20 Millionen Sonderziehungsrechte bei Transport auf der Schiene sowie schließlich gestaffelt nach Tonnage und Motorausstattung 6 bis 10 Millionen Sonderziehungsrechte bei Transport durch Binnenschiffe). Die Delegation Dänemarks wandte sich gegen unterschiedliche Limits bei den einzelnen Transportarten, die Delegation der BRD forderte - den niederländischen Vorschlag vorsichtig unterstützend - eine Summe von 30 Million Sonderziehungsrechten bei Transporten zur Straße und zur Schiene und von 10 Millionen Sonderziehungsrechten bei Transporten auf Binnenschiffen. Im Hinblick auf die späte Vorlage des niederländischen Vorschlags wurde seine weitere Erörterung sodann auf einen späteren Zeitpunkt vertagt.

- 5 -

Nächster Diskussionspunkt war der Anwendungsbereich des Übereinkommens (Art 2 bis 4). Die dänische Delegation warf hierbei zunächst die Frage allfälliger Überschneidungen des Übereinkommens mit anderen bereits bestehenden oder in Ausarbeitung befindlichen Übereinkommen betreffend den Transport bzw. die Behandlung gefährlicher Güter im allgemeinen auf. Ihr wurde entgegengehalten, daß es nicht immer möglich sei, Überschneidungen zu vermeiden und es daher an den Staaten liege, diesbezügliche negative Effekte zu vermeiden. Der Vertreter des Zentralamts für den internationalen Eisenbahntransport (OCTI) ergänzte, daß das Baseler Übereinkommen über die Kontrolle grenzüberschreitender Bewegungen gefährlicher Abfälle und ihre Vernichtung mit dem gegenständlichen Übereinkommen in keiner Weise kollidiere.

Art 2 blieb unverändert. Auf Anfrage der türkischen Delegation wurde lediglich festgestellt, daß die Formulierung "auf dem Gebiet eines Vertragsstaates" auch dessen Binnengewässer und somit auch dessen Binnenmeer umfasse, das Übereinkommen jedoch nicht auf Seeschiffe anzuwenden sei, da die diesbezügliche Zuständigkeit bei der internationalen Seeorganisation (IMO) liege. Auch Art 3 blieb unverändert, da die Vorschläge der internationalen Straßentransportunion (IRU), Belade- und Entladeoperationen auszunehmen, sowie der internationalen

- 6 -

Union der Eisenbahnen (UIC), zum Text des ursprünglichen UNIDROIT-Entwurfs zurückzukehren, keine Mehrheit fanden. Art 3 wurde lediglich redaktionell dahingehend geändert, als in Abs 3 im englischen Text das Wort "operations" zweimal durch das Wort "process" ersetzt wurde. In Abs 4 wurde klargestellt, daß die Vermutung lediglich für den Teil der Strecke gilt, die im Huckepackverkehr durchgeführt wird ("... be deemed, during that part of the journey, to be carried ...").

Zu Art 4 lit c (Bezeichnung der gefährlichen Güter, die aufgrund ihres bestimmten Zustands, bzw ihrer Menge nicht von Übereinkommen umfaßt werden sollen) lag ein niederländischer Vorschlag vor, den Hinweis auf die Randnummer 10.010 des ADR als überflüssig zu streichen. Dem widersprach entschieden die österreichische Delegation, die darauf hinwies, daß die Randnummer 10.011 des ADR lediglich bestimmte Mengen umfasse, die Randnummer 10.010 des ADR jedoch einen bestimmten Zustand der Güter, sodaß auch der Hinweis auf diese Randnummer erforderlich sei. Unterstützt wurde die österreichische Haltung durch die Delegation der BRD. Nach einer internen Erörterung des Problems zwischen den Delegationen der Niederlande, der BRD sowie Österreichs einigte man sich darauf, den ursprünglichen Text und somit auch den Einschluß der Randnummer 10.010 des ADR zu belassen. Da die Vorschläge der internationalen Straßentransportunion

- 7 -

zu lit a und b dieses Artikels keine Zustimmung fanden, blieb auch der Rest dieses Artikels mit Ausnahme kleiner redaktioneller Änderungen unverändert.

Nächster Punkt der Beratungen waren die in Art 1 enthaltenen Definitionen. Zur Definition der Beförderung zur Straße bzw. der Beförderung zur Schiene (Z 1 und Z 3) lag ein österreichischer Vorschlag vor, beide Definitionen durch den Zusatz "carriage by road" bzw. "carriage by rail" zu ergänzen, um so noch klarer zu sagen, daß zB bei Transport eines LKW durch einen Eisenbahnwagen der Transport auf der Schiene und nicht auf der Straße stattfindet. Obwohl die meisten Delegationen die hinter dem österreichischen Vorschlag stehende Idee anerkannten, fand sich für die Änderung des Textes keine Mehrheit, wobei insbesondere darauf hingewiesen wurde, daß die österreichischen Bedenken betreffend den Huckepackverkehr durch die Z 8 von Art 1 bzw. Abs 4 von Art 3 entkräftet würden.

Den zur Z 5 von Art 1 gemachten Vorschlag, die Definition durch die Worte "allein zum Gebrauch für den maritimen Transport" zu ergänzen, zog die österreichische Delegation zurück, nachdem das Sekretariat in Übereinstimmung mit der Mehrheit der Delegationen klargestellt hatte, daß die Arbeiten der IMO zur Schaffung eines Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher und giftiger Stoffe durch Seeschiffe nicht beeinflußt werden

- 8 -

sollten, und das Inlandtransportkomitee im Hinblick auf den Abschluß des gegenständlichen Übereinkommens ohnehin beabsichtige, eine Resolution an die IMO zwecks Beschleunigung der dortigen Arbeiten zu richten. Der Vorschlag des Vertreters der Internationalen Union der Flußschiffahrt (UINF), ausdrücklich auch Seeschiffe auf Binnengewässern vom Übereinkommen zu umfassen, fand keine Mehrheit. Z 5 von Art 1 blieb daher unverändert.

Die Definition des Fahrzeugs in Z 6 wurde nach längerer Diskussion über die Möglichkeit eines Unfalls zweier mit gefährlichen Gütern geladener Fahrzeuge ein und desselben bzw. verschiedener Beförderer (s. Art 8) durch folgenden Satz ergänzt: "Im Falle, daß verschiedene Fahrzeuge in einem Verband zusammengeschlossen sind, soll der Verband als Fahrzeug angesehen werden". Damit wird klargestellt, daß LKW mit Anhänger, Schiffsverbände bzw. Eisenbahnzüge jeweils als ein Fahrzeug im Sinn des Übereinkommens gelten sollen. Zur Z 9 (gefährliche Güter) schlug die österreichische Delegation vor, diesbezüglich lediglich auf das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und nicht auch auf die Vorschriften über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) oder die Europäischen Bestimmungen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) abzustellen, da die ADN noch

- 9 -

nicht in Kraft getreten seien und die Liste der ADR die umfassendste sei. Darüberhinaus werde auch in Art 4 lit c (Ausnahme von bestimmten Stoffen) nur auf die Liste der ADR abgestellt. Der österreichische Vorschlag fand weitgehende Unterstützung, sodaß Z 9 nunmehr folgendermaßen lautet: "Gefährliche Güter bedeutet hinsichtlich der Beförderung zur Straße, Schiene oder auf Binnenschiffen alle Stoffe oder Gegenstände, die entweder in den Klassen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) aufgezählt sind oder unter eine dort genannte Sammelbezeichnung fallen oder seinen Bestimmungen unterworfen sind".

Der Vorschlag des Vertreters des Europäischen Rates der Föderation der chemischen Industrie (CEFIC), in Z 10 lit c nur eine andauernde, nachhaltige und schädliche Beeinträchtigung der Umwelt vom Schadensbegriff zu umfassen, fand keine Mehrheit, sodaß Art 1 im übrigen unverändert blieb.

Nächster Beratungspunkt waren die Haftungsbestimmungen (Art 5 bis 8).

Zu Art 5 lagen nur Änderungsvorschläge von internationalen Organisationen, nicht jedoch von Staaten vor, die sämtlich den Zweck hatten, die Haftungsbefreiungsgründe des Beförderers zu erweitern. Keiner der gemachten Vorschläge wurde angenommen, sodaß

- 10 -

Art 5 mit Ausnahme kleiner redaktioneller Verbesserungen unverändert blieb.

Art 6 wurde auf Vorschlag der Delegation der Niederlande folgender neuer Abs 4 angefügt: "Dieser Artikel findet keine Anwendung, wenn der Prozeß des Ladens oder Entladens unter der alleinigen oder gemeinsamen Verantwortung einer Person durchgeführt worden ist, die Tätigkeiten nach Art 5 Abs 7 lit d, e oder f ausführt". Ansonsten blieb Art 6 unverändert, ebenso Art 7.

In Art 8 wurde im Hinblick auf die Neufassung des Begriffs "Fahrzeug" Abs 2 neu formuliert: "Jedenfalls soll der Beförderer im Hinblick auf jedes Fahrzeug zu den Haftungsgrenzen berechtigt sein, die auch in Art 9 Anwendung finden". Aufgrund des neuen Absatzes in Art 6 wurde der Hinweis auf Art 6 gestrichen.

Nächster Tagesordnungspunkt war eine eingehende Erörterung der Haftungsbegrenzung (Art 9 bis 12). Zunächst entspann sich eine Diskussion zur Frage, ob die Haftungsbegrenzung per Unfall oder per Beförderer gelten sollte. Während sich die Delegationen Dänemarks und Großbritanniens für eine Berechnung per Unfall aussprachen, setzten sich die Delegationen der Niederlande, der BRD, Schwedens, Frankreichs sowie Österreichs für eine Haftungsbegrenzung per Beförderer ein, um so sicherzustellen, daß bei einem Zusammenstoß zweier oder mehrerer mit gefährlichen Gütern beladener

- 11 -

Fahrzeuge verschiedener Beförderer zwei bzw. mehr Haftungssummen zur Verfügung stehen (aufgrund von Art 8 Abs 2 stehen auch in den Fällen zwei oder mehrere Haftungssummen zur Verfügung, in denen zwei oder mehrere Fahrzeuge ein und desselben Beförderers am Unfall beteiligt sind). Die Mehrheit der Staatenvertreter sprach sich schließlich für eine Berechnung der Haftungsbegrenzung per Beförderer und Fahrzeug aus. Hinsichtlich der Frage, ob sowohl für Personen- als auch für Sachschäden nur eine Haftungssumme vorgesehen werden sollte oder je eine Obergrenze für Personen- und Sachschäden, war die Meinung unter dem Tagungsteilnehmern zunächst geteilt. Während die Delegationen Dänemarks, Frankreichs, Großbritanniens und Griechenlands der Normierung je einer Summe für Personen- und Sachschäden den Vorzug gaben, um so den Staaten die Möglichkeit einzuräumen, durch Vorbehalt die Summe für Personenschäden höher oder unbegrenzt anzusetzen, waren die Delegationen der Niederlande, Schwedens, der BRD, Österreichs, Norwegens und der DDR für die Festsetzung bloß einer Summe für beide Arten von Schäden. Sie begründeten ihre Haltung damit, daß bei Unfällen mit gefährlichen Gütern in der Regel ein hoher Sachschaden gegenüber einem relativ geringen Personenschaden entstehe, was dazu führe, daß die Summe für Personenschaden in der Regel nicht ausgenützt werde. Sollten Staaten die Absicht haben, für

- 12 -

Personenschäden eine unbegrenzte Haftung vorzusehen, so würde die Haftungssumme zur Gänze für Sachschäden zur Verfügung stehen. Den Ausschlag für eine getrennte Behandlung von Personen- und Sachschäden gab schließlich der Vertreter des Komitees der Europäischen Versicherungen (CEA), der darauf hinwies, daß sich bei der Festsetzung nur einer Haftungssumme für alle Arten von Schäden die Versicherungsprämien nicht unerheblich verteuern könnten, zumal die Versicherungen bisher nur geringe Erfahrungen bei Umweltschäden hätten. Der vom Vertreter der Reinkommission (CCNR) gemachte Vorschlag, den unverbrauchten Rest der für Personenschäden zur Verfügung stehenden Summe der Summe für Sachschäden zuzuschlagen, wurde nur kurz andiskutiert, jedoch wieder fallengelassen.

Die Frage, ob die Haftungshöchstgrenze je nach Transportart verschieden hoch angesetzt werden sollte oder ob Straßen-, Schienen- und der Binnenschifftransport diesbezüglich gleichbehandelt werden sollten, wurde zusammen mit der Frage der konkreten Bezifferung der Summe diskutiert. Auch hier war die Meinung der Delegierten geteilt. Während sich die Vertreter der BRD und der DDR für eine Haftungshöchstgrenze bei der Beförderung zur Straße und zur Schiene von 30 Millionen Sonderziehungsrechten und bei der Beförderung durch Binnenschiffe von ca. 10 Millionen Sonderziehungsrechten aussprachen, befürworteten die Delegationen der

- 13 -

Niederlande, Österreichs, Italiens und der Sowjetunion eine Höchstsumme von 15 bis 20 Millionen Sonderziehungsrechten bei der Beförderung auf der Straße und auf der Schiene sowie eine entsprechend niedrigere Grenze bei der Beförderung durch Binnenschiffe. Die Delegationen Frankreichs, Großbritanniens, Dänemarks, Norwegens und Finnlands sprachen sich für die Gleichbehandlung aller drei Transportarten bei gleichzeitiger Festsetzung einer hohen Haftungssumme von 30 bis 35 Millionen Sonderziehungsrechten aus. Man einigte sich schließlich auf einen von der Arbeitsgruppe gemachten Vorschlag, bei Straßen- und Bahntransport eine Obergrenze von 18 Millionen Sonderziehungsrechten für Tod und Körperverletzung und von 12 Millionen Sonderziehungsrechten für andere Schäden vorzusehen und bei Transporten durch Binnenschiffe die Grenze mit 8 Millionen Sonderziehungsrechten bzw. 7 Millionen Sonderziehungsrechten festzusetzen.

Art 9 lautet nunmehr wie folgt:

- "1. The liability of the road carrier and of the rail carrier under this convention for claims arising from anyone incident shall be limited as follows:
- a) with respect to claims for loss of life or personal injury: 18 million units of account;
 - b) with respect to any other claim: 12 million units of account;
2. The liability of the carrier by inland navigation vessel under this convention for claims arising from anyone incident shall be limited as follows:
- a) with respect to claims for loss of life or personal injury: 8 million units of account;
 - b) with respect to any other claim: 7 million units of account.

- 14 -

3. Where the sums provided for in paragraph 1a and paragraph 2a of this article are insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the sums provided for in paragraph 1b and paragraph 2b shall be available for payment of the unpaid balance of the claims under paragraph 1a and paragraph 2a. Such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned in paragraph 1b and paragraph 2b."

Zu Art 10 lagen keine Anträge vor, zu Art 11 ein Antrag der internationalen Straßenverkehrsunion (IRU), diesen Artikel zur Gänze als überflüssig zu streichen. Dieser Antrag fand lediglich die Unterstützung Dänemarks, sodaß Art. 11 im Text verblieb. Ein Vorschlag der Delegation der DDR, Z 8 von Art 11 (Ansprüche des Beförderers gegen den Fonds auf Grund ergriffener vorbeugender Maßnahmen) als für den Beförderer zu vorteilhaft zu streichen, fand eine Mehrheit. Damit wurde auch der Hinweis auf Z 8 in Art 10 Z 4 gestrichen.

Art 12 blieb unverändert.

Nächster Beratungspunkt waren die Art 13 bis 17 (Pflichtversicherung). Art 13 blieb unverändert. Zur Art 14 lag ein Vorschlag der internationalen Straßentransportunion (IRU) vor, den Hinweis auf das System der "Grünen Karte" zu streichen, damit bestimmten Versicherungen nicht eine Monopolstellung eingeräumt werde. Unterstützt wurde dieser Vorschlag nur von der Delegation Polens, während eine Reihe von anderen Staaten und unter ihnen auch Österreich die Gefahr der Einräumung einer Monopolstellung an bestimmte Versicherungen nicht sahen und vielmehr den Beibehalt des Hinweises auf das

- 15 -

System der "Grünen Karte", das nichts mit den Prämien zu tun habe und lediglich ein Beweisdokument schaffe, forderten.

Art 15 blieb unverändert.

Zu Art 16 Z 4 lag ein österreichischer Vorschlag vor, auch Privatbahnen von der Versicherungspflicht zu befreien, wenn diese Bahnen zum Transport gefährlicher Güter unabhängig von einem diesbezüglichen kommerziellen Vorteil verpflichtet seien und der Staat die Haftung wie bei Staatsbahnen garantiere. Dem österreichischen Vorschlag wurde entgegengehalten, daß bei einer staatlichen Haftungsübernahme die Privatbahnen ohnehin von der Versicherungspflicht befreit wären (Art 13 Z 1), ansonsten jedoch eine Ausnahme zugunsten von Privatbahnen nicht gemacht werden dürfe, um nicht andere Ausnahmen zu provozieren. Angesichts der mangelnden Unterstützung durch andere Staaten erklärte sich die österreichische Delegation mit der Interpretation zufrieden, daß Privatbahnen auf Grund des Art 13 Abs 1 dann keine Versicherung abschließen müssen, wenn der Staat ihre Haftung garantiert.

Art 17 blieb unverändert.

Nächster Beratungspunkt war der Abschnitt "Ansprüche und Klagen" (Art 18 bis 21).

Zu Art 18 lag ein norwegischer Vorschlag vor, die absolute Verjährungsfrist von sechs auf zehn Jahre zu

- 16 -

erhöhen. Die norwegische Delegation begründete diesen Vorschlag damit, daß gesundheitliche Schädigungen oft erst nach einem Zeitraum von sechs Jahren manifest würden. Nach kurzer Diskussion wurde der norwegische Vorschlag angenommen.

Art 19 blieb unverändert.

Ein von der bulgarischen Delegation gemachter Vorschlag, nach Art 19 einen neuen Art 19 bis anzuschließen, in dem dem Anspruchsberechtigten gestattet werden sollte, das zur Beurteilung seines Anspruchs maßgebliche Recht selbst zu wählen, wurde nach heftigem Widerstand der österreichischen Delegation von Bulgarien wieder zurückgezogen.

Zu Art 20 Abs 1 lag ein Vorschlag der Delegation der UdSSR vor, als weiteren Versagungsgrund die Fälle aufzunehmen, in denen das Urteil unvereinbar mit dem öffentlichen Recht des Staates ist, in dem die Anerkennung beantragt wird. Auch hier sprach sich die österreichische Delegation, unterstützt von der britischen Delegation, gegen die Aufnahme eines solchen Zusatzes aus, der Privatrecht mit öffentlichem Recht vermische und Tür und Tor für eine beliebige Verweigerung der Anerkennung öffne. Da keiner der anderen vertretenen Staaten den sowjetischen Vorschlag unterstützte, blieb Art 20 unverändert. Mit Ausnahme redaktioneller Verbesserungen erfuhr auch Art 21 keine Veränderung.

- 17 -

Abschließender Beratungspunkt waren die
Schlußbestimmungen.

In Art 22 Z 1 wurde die Unterzeichnungsfrist vom
1.2.1990 bis 31.12.1990 festgelegt. Damit beginnt die
Beitrittsfrist in Z 3 mit 1.1.1991.

Zu der in Art 23 geregelten Frage, wieviele
Ratifikationen für das Inkrafttreten des Übereinkommens
erforderlich sein sollten, forderte die Delegation der
UdSSR und Polens eine höhere Zahl als 5, die Delegation
Großbritanniens eine solche von 12. Demgegenüber sahen die
Delegationen der Niederlande, Frankreichs, der
Bundesrepublik Deutschland, Schwedens und der DDR die im
Text aufscheinende Zahl 5 als ausreichend an, sodaß es bei
dieser Zahl verbliebt.

Zu Art 24 lagen inhaltlich nicht zusammenhängende
Vorschläge Frankreichs und Großbritanniens auf Erweiterung
der Vorbehaltsmöglichkeiten vor. Der französische
Vorschlag ging dahin, in Abs 1 lit a von Art 24
(Möglichkeit der Staaten, für Personenschäden eine höhere
oder keine Haftungsbegrenzung vorzusehen) auch Sachschäden
aufzunehmen und in der Vorbehaltsmöglichkeit der lit b
nicht nur Z 5 von Art 5 aufzunehmen (Schadensherbeiführung
durch Vorsatz oder Fahrlässigkeit des Geschädigten),
sondern auch dessen Z 4 (Fälle, in denen der Beförderer
nicht haftet). Die französische Delegation wollte ihren
Vorbehalt zu Abs a und b insofern befristen, als nur

- 18 -

denjenigen Staaten diese Vorbehaltsmöglichkeit gestattet werden sollte, die zur Zeit des Aufliegens des Übereinkommens zur Unterzeichnung eine für die Opfer günstigere Rechtslage haben. Gegen ein zeitliches Abstellen auf den Zeitpunkt der Auflage zur Unterschrift wandte sich die dänische Delegation, die darauf hinwies, daß in ihrem Land ein einschlägiges Gesetzesvorhaben in parlamentarischer Behandlung sei und nicht gesagt werden könne, ob dieses Vorhaben bereits bis zum Februar 1990 abgeschlossen sein werde. Die österreichische Delegation wandte sich gegen die von der französischen Delegation unter einem geforderte Streichung des zweiten Satzes von Z 1 lit a (kein Einfluß einer höheren bzw. unbegrenzten Haftung auf die Versicherungsdeckung) und wies darauf hin, daß bei seiner Streichung unklar sei, ob und in welchen Fällen der Beförderer eine über die Haftungsgrenzen des Übereinkommens hinausgehende Versicherungsdeckung vorsehen müsse. Weiters sprach sich die österreichische Delegation gegen die Aufnahme von Z 4 von Art 5 in die Vorbehaltsmöglichkeit aus, da bei Aufnahme der Fälle, in denen der Beförderer nicht hafte, viel vom Zweck des Übereinkommens verloren ginge. Unterstützung fand die österreichische Delegation bei den Delegationen Schwedens und der DDR, die jedoch keine Einwände gegen eine Streichung des zweiten Absatzes von lit a hatten. Für den französischen Vorschlag sprachen sich die Delegationen

- 19 -

Großbritanniens, Italiens und mit Einschränkungen Norwegens aus. Da im Plenum somit keine Einigung zu erzielen war, wurde der französische Vorschlag an die Arbeitsgruppe weitergegeben. Ebenso der britische Vorschlag, den Staaten, deren Rechtssystem auf gegenständlichem Gebiet von der Verschuldenshaftung geprägt ist, einen Vorbehalt dahingehend zu gestatten, daß das Übereinkommen in den Fällen nicht angewendet wird, in denen dem Beförderer der Beweis gelingt, alle notwendigen Sicherheitsvorkehrungen getroffen zu haben. Zwar sprachen sich die Delegationen der Niederlande, Österreichs, der DDR und der Bundesrepublik Deutschland gegen den Vorschlag aus, der jedoch Unterstützung in den Delegationen Italiens, Frankreichs und Griechenlands fand.

Die Arbeitsgruppe präsentierte schließlich folgende Fassung von Art 24, die gegen die Stimmen der Delegationen Großbritanniens und Frankreichs angenommen wurde:

Article 24

1. A contracting State may declare at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession that:

- (a) in respect of claims for damage under any or all of the heads of damage defined in article 1, paragraph 10, it will apply higher limits of liability than those specified in article 9 or no limit of liability for damage arising out of an incident occurring in its territory, provided that in that State the regime of liability governing compensation for such damage is of a similar nature to that under this Convention.

- 20 -

- Such a State may oblige carriers whose vehicles are registered in its territory or, in the case of unregistered vehicles, having their principal place of business or habitual residence in its territory, to cover their liability by insurance or other financial security to amounts higher than those referred to in article 12, paragraph 2 of this Convention;
- (b) it will not apply the provision of article 5, paragraph 4 (a) or (b);
 - (c) it will apply its national law in place of the provisions of article 5, paragraph 5, in so far as such law provides that compensation for loss of life or personal injury may be reduced or disallowed only in cases of intentional conduct or gross negligence by the injured person or the person entitled to claim compensation.
2. The right to make the declarations provided for in paragraph 1 is subject to the national law of the State making such declarations being in conformity with the conditions set out in the relevant sub-paragraph of paragraph 1 at the time of entry into force of this Convention, and, in any event, not later than five years after this Convention has been opened for signature.
3. A contracting State which makes use of any of the options provided for under paragraph 1 shall notify the depositary of the contents of its national law.
4. No other reservations are permitted to this Convention.

Im Vergleich zur ursprünglichen Fassung enthält der nunmehrige Art 24 folgende Neuerungen:

Nach Z 1 lit a können Staaten durch Vorbehalt nicht nur für Personenschäden, sondern für alle Arten von erlittenen Schäden höhere Haftungsgrenzen vorsehen. Im zweiten Halbsatz der lit a wird klargestellt, daß nur solchen Staaten einen diesbezüglichen Vorbehalt machen können, deren Haftungssystem mit dem des Übereinkommens ähnlich ist (Gefährdungshaftung).

Der neueingefügte Satz 2 von lit a erlaubt denjenigen Staaten, die einen solchen Vorbehalt machen, ihre Beförderer zu einer entsprechend hohen Versicherungsdeckung zu verpflichten.

- 21 -

Die neue lit b betreffend die Nichtanwendung der Bestimmungen von Art 5 Abs 4 lit a oder b wurde auf französischen Wunsch eingefügt. Da die französische Delegation auch auf den Einfluß von lit c des Abs 4 von Art 5 beharrte, stimmte sie letztendlich dem gesamten Art 24 in der nunmehr vorliegenden Fassung nicht zu.

Bei lit c handelt es sich um die frühere lit b.

In Z 2 von Art 24 wird nunmehr gesagt, daß die Vorbehalte von Z 1, die auf das nationale Recht der betreffenden Staaten abstellen, nur dann gemacht werden können, wenn die an das nationale Recht gestellten Bedingungen im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Übereinkommens und jedenfalls nicht später als fünf Jahre nach Aufliegen des Übereinkommens zur Unterzeichnung erfüllt sind.

Der Vorschlag der Delegation Großbritanniens, der im nunmehrigen Art 24 nicht mehr aufscheint, wurde von der britischen Delegation nicht länger aufrecht erhalten.

Als Folge der neuen Z 2 von Art 24 wurde der zweite Satz von Abs 3 des Art 25 gestrichen.

Gleich im Plenum abgelehnt wurde ein Vorschlag des Vertreters der Rheinkommission, Art 24 eine weitere lit c des Inhalts anzuschließen, daß Staaten statt der Bestimmungen des gegenständlichen Übereinkommens solche eines speziellen internationalen Übereinkommens betreffend den Transport gefährlicher Güter durch Binnenschiffe anwenden können.

- 22 -

Die Art 25 bis 27 blieben unverändert. Auf Vorschlag der italienischen Delegation wurde nach Art 27 ein neuer Artikel betreffend die Revision des Übereinkommens des Inhalts eingefügt:

"Art 28 neu:

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations.

2. Upon the request of not less than one third of the states parties with a minimum of three, the Inland Transport Committee shall convene a Conference of the Contracting States for revising or amending this Convention."

In Art 28 Z 1 wurde eingefügt, daß mindesten drei Vertragsstaaten eine Revisionskonferenz zur Änderung der Haftungsgrenzen fordern müssen: "... one quarter of the states parties, with a minimum of three, any proposal ...".

Die Art 29 und 30 blieben unverändert.

Das Übereinkommen trägt das Datum 10. Oktober 1989.

Weitgehende Zustimmung fanden zwei von den Vertretern der Bundesrepublik Deutschland bzw. der DDR vorgeschlagene Resolutionen folgenden Wortlauts:

- 23 -

Draft Resolution

The Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations, having adopted at its fifty-first Special Session held at Geneva, 2-10 October 1989, the Convention of Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigations Vessels (CRTD), bearing in mind the fact that sea-going ships using inland waterways may also cause damage in the course of the carriage of dangerous goods, being aware that the International Maritime Organization (IMO) has given high priority to the work on a Convention on Civil Liability and Compensation for Damage caused by the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, request the Executive Secretary of the Economic Commission for Europe of the United Nations to bring the newly adopted Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD) to the attention of the relevant Committee of the International Maritime Organization.

Draft Resolution

The Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations, having adopted at its fifty-first Special Session held at Geneva, 2-10 October 1989, the Convention of Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigations Vessels (CRTD), noting that the Convention permits reservations, acknowledging the aim of the Convention for a uniform liability regime for damage caused during carriage of dangerous goods, appeals to its members to make efforts to maintain the aim set forth in this Convention and agrees to consider at an appropriate time the implementation of the Convention.

Die Sitzung endete mit der Annahme des Berichts des Sekretariats sowie des endgültigen Textes.

14. November 1989

TARKO eh.

UNITED
NATIONS

B



**Economic and Social
Council**

ECE/TRANS/78
19 October 1989

ENGLISH
Original: FRENCH

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

REPORT OF THE COMMITTEE ON ITS FIFTY-FIRST (SPECIAL) SESSION
(2-10 October 1989)

CONTENTS

	<u>Paragraphs</u>
Attendance	1 - 3
Address by the Executive Secretary of the Commission	4
Adoption of the agenda	5 and 6
General exchange of views on the principles and scope of the draft CRTD Convention	7 - 16
Consideration of the text of the Convention	17 - 106
Definitions	
Article 1	19 - 34
Sphere of application	35 - 50
Article 2 (a)	38 - 40
Article 3	41 - 44
Article 4	45 - 50

ECE/TRANS/78
page 2

CONTENTS (continued)

	<u>Paragraphs</u>
Liability provisions	51 - 62
Article 5	51 - 58
Article 6	59 and 60
Article 8	61 and 62
Limitation of liability	63 - 82
Article 9	63 - 79
Article 11	80 - 82
Compulsory insurance	83 - 89
Article 13	83
Article 14	84 - 86
Article 16	87 - 89
Claims and actions	90 - 92
Article 18	90 and 91
Article 20	92
Final provisions	93 - 106
Article 22	93
Article 23	94 - 96
Article 24	97 - 104
New article 27 <u>bis</u>	105 and 106
Adoption of the text of the Convention	107 - 111
Other business	112 - 118
Adoption of the report	119

Annexes

Annex 1: List of amendments to the Draft Conventions on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD)

Annex 2: Draft resolutions on the Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD) - Transmission to the International Maritime Organization (IMO)

Annex 3: Draft resolutions on the Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD) - Promotion of a Uniform Liability Régime

DRAFT REPORT OF THE INLAND TRANSPORT COMMITTEE ON ITS
FIFTY-FIRST (SPECIAL) SESSION

ATTENDANCE

1. Representatives of the following countries participated: Austria; Bulgaria; Byelorussian Soviet Socialist Republic; Czechoslovakia; Denmark; Finland; France; German Democratic Republic; Germany, Federal Republic of; Greece; Hungary; Italy; Luxembourg; Netherlands; Norway; Poland; Sweden; Switzerland; Turkey; Ukrainian Soviet Socialist Republic; Union of Soviet Socialist Republics; United Kingdom; United States of America; and Yugoslavia.

2. A representative of the International Labour Organisation (ILO) and representatives of the following other intergovernmental organizations attended the session: European Economic Community (EEC); International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT); Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR); Central Office for International Railway Transport (OCTI).

3. The following non-governmental organizations were represented: International Union of Railways (UIC); International Road Transport Union (IRU); European Council of Chemical Manufacturers' Federations (CEFIC); International Union for Inland Navigation (UINF); European Insurance Committee (CAE); Council of Bureaux; International Union of Marine Insurance.

ADDRESS BY THE EXECUTIVE SECRETARY OF THE COMMISSION

4. After welcoming the participants, the Executive Secretary of the Commission, Mr. G. Hinteregger, gave a brief review of work on the draft, whose importance he stressed. Given the constant increase in the transport of dangerous goods, there was a need for a useful and effective instrument for the entire international community which would help to compensate for the fragmentary and sometimes inadequate nature of domestic legislation on the subject. He recalled that the fundamental objective of the draft was the adequate and rapid compensation of victims of damage caused during the transport of dangerous goods; hence the utility, importance and urgency of adopting the Convention.

ADOPTION OF THE AGENDA

5. The Committee adopted the provisional agenda (ECE/TRANS/76).

6. The Chairman of the Committee suggested that the meeting should, as provided for in the agenda, hold a general exchange of views on the principles and scope of the draft Convention.

GENERAL EXCHANGE OF VIEWS ON THE PRINCIPLES AND SCOPE OF THE DRAFT CRTD
CONVENTION (TRANS/R.283 and TRANS/R.284)

7. Several delegations stressed the fact that the existing text provided a good basis for the work of the Committee and expressed their agreement on the basic principles of the draft Convention. They also indicated points which seemed to them to be particularly important (limitation of and grounds for liability, compulsory assurance, reservation clauses, etc.)

ECE/TRANS/78

page 4

8. The representative of the German Democratic Republic stressed the importance of including losses and damage in the event of harm to the environment in the sphere of application of the draft. With regard to the limitation of liability, he emphasized the need to take into account the interests of all parties, the primary objective of the Convention being to ensure that victims received fair compensation.
9. The representative of the Federal Republic of Germany said that the adoption of the Convention would depend on two basic conditions, namely, that the Convention should guarantee a general and reliable standard for liability with regard to the transport of dangerous goods, and that it would not oblige countries which already had stricter liability rules to relax them. In his opinion, since inland navigation and maritime navigation provided services to the same markets, the Committee might usefully adopt a resolution drawing the attention of the International Maritime Organization (IMO) to the advisability of giving high priority to questions of liability during the transport of dangerous goods by sea and expediting the elaboration of a similar Convention applicable to maritime navigation, particularly in respect of limitation of liability.
10. The representative of the Netherlands recalled the importance his Government attached to the Convention and informed the Committee of its intention to introduce domestic legislation based on that instrument even before it came into force.
11. The representative of the Union of Soviet Socialist Republics expressed the view that the basic principle of the draft, concerning delictual liability, conformed to the present-day trends of private international law - the carrier can be exonerated from liability only in the cases directly enumerated in the Convention. There was no objection to referring in the draft to the "strict liability of the carrier" (TRANS/R.288/Add.7).
12. The representative of Poland said that the basic principles of liability contained in the Convention, with the exception of limitation, corresponded to the principles generally accepted in Poland. He also expressed concern at the fact that the adoption of the Convention would increase insurance premiums, particularly for road transport.
13. The representative of IRU wondered how useful such a Convention was, in that it might cover only a very limited number of accidents.
14. The representative of CEFIC said that the existing draft Convention was generally well balanced and could contribute to the harmonization of law, as well as facilitating transport in Europe.
15. The representatives of CCNR and UINF explained their concerns regarding the distortions which the Convention created between inland navigation units and maritime units.
16. The representative of Bulgaria said that his Government hoped the Convention would be adopted, and that the current text was a good basis for discussion.

CONSIDERATION OF THE TEXT OF THE CONVENTION (TRANS/R.289 and Add.1,
TRANS/R.288 and Add.1-15 and TRANS/R.286)

17. Before going on to consider the text, it was decided, following a suggestion by the Chairman, to entrust a small working group with the task of drawing up a list of topics to be dealt with and their order of priority and drafting the final text. It was decided that the representatives of the following countries would make up this small group: Denmark; France; German Democratic Republic; Germany, Federal Republic of; Netherlands; Union of Soviet Socialist Republics and the United Kingdom, together with the Secretary-General of UNIDROIT, the organization which had done the preliminary work on the existing draft.

18. On the basis of proposals by the small working group, the following list of questions to be dealt with in plenary session was adopted: 1. Brief exchange of views on the limitation of liability; 2. In-depth discussion of: (a) Sphere of application and pertinent reservations; (b) definitions; (c) limitation of liability and pertinent reservations; (d) liability provisions; (e) compulsory insurance; (f) requests for compensation and legal proceedings; (g) final provisions. The list was adopted by the Committee.

Definitions

Article 1

19. The various amendments proposed to article 1, contained in document TRANS/R.289, were considered.

20. Since no consensus had been reached on the proposal by Austria to amend the text in paragraphs 1 and 3 (TRANS/R.288/Add.1), the Committee decided to entrust the study of the matter to the small group in its role as drafting committee. The Austrian proposal was in the end not adopted as the Committee, on the recommendation of the small group, decided to keep the text as it stood.

21. The representative of Austria withdrew his proposal concerning paragraph 5 (TRANS/R.288/Add.1).

22. With regard to UNIF's proposal to delete a phrase in paragraph 5 (TRANS/R.288/Add.12) in order to extend the Convention's sphere of application to sea-going vessels, the representative of that organization informed the Committee of two possible ways of mitigating the serious problem of the unacceptable discrimination to which the Convention would give rise between inland navigation units and sea-going units, namely, either to await the conclusion of the work on the draft HNS Convention and transmit a recommendation to IMO to speed up its work, or to have a Convention relating specifically to inland navigation.

23. The Committee decided against adopting UNIF's proposal and to leave the text as it stood in document TRANS/R.283.

24. A proposal by UIC concerning paragraph 8 (a) to reinstate the original text of the draft Convention prepared by UNIDROIT which established, for practical and financial purposes, responsibility for the vehicle on which the dangerous goods were directly loaded (TRANS/R.288/Add.2), was not adopted.

ECE/TRANS/78

page 6

25. The representative of Austria expressed the hope that paragraph 9 would refer only to ADR (and that the references to RID and to ADN would therefore be deleted), which was the most complete instrument currently in force (TRANS/R.288/Add.1).
26. A number of delegations were not in a position to pronounce on this technical point without consulting their respective authorities; a decision on this proposal was therefore postponed to allow participants time for the necessary consultations.
27. The representative of the Netherlands supported by the representatives of Austria and the Federal Republic of Germany, made a new joint proposal on this question.
28. The representative of France said that his country could not agree to the deletion of all reference to RID and ADN from article 1, paragraph 9.
29. The Committee ultimately accepted the joint proposal by Austria and the Netherlands (see annex 1 to this report).
30. The IRU proposal on paragraph 10 (TRANS/R.288/Add.3) was not adopted by the Committee.
31. The Committee then considered a proposal concerning paragraph 10 (c) from the European Insurance Committee (CAE) to amend the definition of damage to the environment (TRANS/R.288/Add.8), in order to avoid any risk of lack of capacity of the insurance market to guarantee the other coverages.
32. The representative of CEFIC, in turn, proposed limiting the concept of damage to the environment by stipulating that only lasting, persistent and harmful contamination of the environment should be envisaged (TRANS/R.288/Add.11).
33. The majority of participants considered that those proposals were too restrictive and that the existing text, which was based on the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC) of 1969 and its additional Protocol of 1984 and on a current practice of the Oil Pollution Compensation Fund, should be kept.
34. The proposals relating to paragraph 10 (c) were not adopted by the Committee.

Sphere of application

35. Replying to a question asked by the representative of Denmark concerning the status of the current draft Convention with regard to national transport and other existing and future Conventions, the representative of the Netherlands said that it was not always possible to avoid duplication or overlapping with other Conventions and that each Government should therefore keep in touch with the activities of international organizations and be careful in drafting legislation.

36. The representative of OTIF, providing further information on the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, said that the drafters of that Convention had been careful to ensure that its implementation would not impede the implementation of other international regulations.

37. The Chairman of the Committee invited participants to express their views on the proposed amendments to articles 2, 3 and 4 of the draft CRTD contained in document TRANS/R.289.

Article 2 (a)

38. The Committee considered a proposed amendment by IRU to amend the text to state explicitly that the Convention applied to both national and international transport (TRANS/R.288/Add.3).

39. The participants did not consider such an addition necessary and preferred to keep article 2 as it stood.

40. In response to a question asked by the representative of Turkey, it was stated that territorial waters were covered by the term "in the territory of a Contracting State" in article 2 (a). It was also stated that the Convention did not apply to sea-going vessels, since work in that area was the responsibility of IMO.

Article 3

41. The Committee considered an amendment proposed by IRU and supported by UINF to amend the text of paragraph 3 so as not to place responsibility for loading and unloading operations on the carrier, but to make them the responsibility of the persons carrying them out (TRANS/R.288/Add.3).

42. However, as a number of representatives were of the view that article 6 dealt with some of the questions raised by IRU by providing for exoneration of the carrier from liability for damage caused during loading and unloading, and the Committee did not adopt the proposal.

43. The Chairman drew the attention of participants to the comments of the International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) on article 3, paragraph 3, pointing out the difficulties raised by the concept of forwarder (organizer of the transport).

44. With regard to paragraph 4, the Committee did not adopt the UIC proposal to reinstate the original text of the draft Convention prepared by UNIDROIT (TRANS/R.288/Add.2 and TRANS/AC.4/R.1) on the grounds that such an amendment was not in the interest of victims.

Article 4

45. The Chairman of the Committee drew the attention of participants to a comment by IRU on subparagraph (a) (TRANS/R.286). Since the concern expressed was not shared by the other participants, the text of subparagraph (a) was left unchanged.

ECE/TRANS/78

page 8

46. There was no support for IRU's proposal to delete (i) and (ii) in subparagraph (b) (TRANS/R.286), and the text was therefore not amended.

47. The representative of the German Democratic Republic withdrew his delegation's objection to the Netherlands proposal concerning article 4 (c) (TRANS/R.288/Add.5), and supported the Netherlands proposal which had been circulated subsequently in document TRANS/R.288/Add.6.

48. The representative of the Netherlands proposed the deletion of the reference to marginal 10 010 in subparagraph (c).

49. The representatives of Austria and the Federal Republic of Germany opposed the Netherlands proposal on the grounds that the inclusion of the reference to the two marginals of ADR was a way of ensuring that all exceptions were covered. They preferred to keep the text as it stood.

50. In view of the decision taken on article 1, paragraph 9, the Committee decided to retain the existing text of subparagraph (c). The representative of the Netherlands then agreed to withdraw his proposal, in view of the new joint proposal on article 1.

Liability provisions

Article 5

51. The proposal submitted by CEFIC, concerning paragraph 4, to reconsider the carrier's possible defences, in view of the excessive severity of the system of liability imposed on carries (TRANS/R.288/Add.11), was not adopted.

52. The proposal by IRU to amend the wording of paragraph 4 (a) (TRANS/R.288/Add.3) was rejected by the Committee.

53. The proposal by CEFIC concerning paragraph 4 (b), to delete the phrase "done with the intent to" (TRANS/R.288/Add.11) was not accepted by the Committee.

54. The representative of IRU proposed a new wording for paragraph 4 (c) to reverse the burden of proof. This new wording was not received favourably, since the Committee preferred to keep the old text.

55. The IRU proposal to replace the expression "may be exonerated" in paragraph 5 by "shall be exonerated" (TRANS/R.286) gave rise to a lengthy discussion. Since the Committee was not able to reach an agreement, it was proposed, as a compromise solution, that the text should be amended as follows: "... the carrier shall be exonerated to the extent of his liability to such person". The Committee ultimately decided to retain the text as it stood.

56. The representative of the German Democratic Republic withdrew his country's proposal concerning paragraph 6 (TRANS/R.288/Add.5) so as to preserve the spirit of compromise which had prevailed in the adoption of the existing text.

57. The UIC proposal to amend the text of paragraph 7 (f) (TRANS/R.288/Add.2) was not accepted by the Committee.

58. For technical reasons, the representative of the Netherlands proposed that the Committee should, in paragraph 8, delete the reference to article 6 and add to article 6 a new paragraph. The proposal was adopted by the Committee (see annex 1 to this report).

Article 6

59. The IRU proposal to amend the text of paragraph 1 (TRANS/R.286 and TRANS/R.288/Add.3) was rejected.

60. The proposal submitted by CEFIC (TRANS/R.288/Add.11) to delete the last subparagraph of paragraph 1 was not adopted.

Article 8

61. The proposal submitted by IRU (TRANS/R.288/Add.3) was not adopted by the Committee.

62. The Committee reverted to article 8 later (see paras. 72 to 79 of this report).

Limitation of liability

Article 9

63. The Committee began with a brief exchange of views on the limitation of liability.

64. The representative of the Netherlands submitted a proposal for a new structure of the limitation clauses (TRANS/R.288/Add.15). Instead of the current approach, which provided for two separate limits with a possible amalgamation of the fund, the Netherlands recommended a single limitation fund for the settlement of claims for loss of life or personal injury and any other claim. With regard to the amounts of limitation, the Netherlands proposal made a distinction between the various modes of transport. For inland navigation vessels, these amounts were calculated on the basis of the tonnage and engine power of the vessel, although with a minimum and a ceiling. With regard to transport by road and rail, the current system, providing for a single amount per incident, was kept.

65. While deploring the fact that the Netherlands proposal had been circulated too late for it to be given more thorough consideration, some delegations supported the proposal, particularly the distinction drawn between the various modes of transport. Others, however, were unwilling to adopt it, since they favoured a limitation of liability by incident, rather than by the number or tonnage of vehicles, and wanted identical rules for the three modes of transport covered by the Convention.

66. With respect to the question of the amounts of the limitation of liability, the representative of Denmark said that the Committee had to decide, firstly, whether limitation was to be by incident or by carrier; secondly, whether there was to be a single fund or two separate funds to compensate for personal injury and other damages; and thirdly, whether the amount of limitation should be the same for the three modes of transport or whether a distinction should be made.

ECE/TRANS/78

page 10

67. Differing views were expressed regarding limitation by incident or by carrier, but the Committee finally decided to adhere to what had been decided at earlier sessions, namely limitation by carrier, as provided in article 8.

68. Members were unable to agree on the other two questions. On the first question, some favoured a single fund as possibly a more flexible approach (in accordance with the Netherlands proposal contained in document TRANS/R.288/Add.15), while others preferred the idea of two funds, as provided in the existing text, and still others felt unable to take a decision without having first discussed the amounts of limitation. With regard to the second question, participants were divided on whether or not the various modes of transport should receive identical treatment.

69. Several delegations then made proposals regarding the maximum amounts to be inserted in article 9 on the basis of the methods of calculation provided for in that article. The amounts suggested during the discussion ranged from 15 to 35 million special drawing rights.

70. The Committee then considered a new version of article 9, proposed by a number of delegations comprising a working group, which introduced a special régime for transport by inland navigation vessels with liability ceilings lower than those set for rail and road transport. The text also provided for one-way transfer between the two funds (from the fund for compensating material damage to the fund for compensating personal injury). Another, more flexible, proposal providing for two-way transfer, possibly combined with a reduction in the amounts, had finally been rejected by the working group.

71. The new version of article 9 was accepted by all delegations, as a compromise solution. However, a number of participants expressed concerns, in particular regarding the insurance market, and wished to consult their national authorities to ascertain whether the figures proposed were insurable in their countries.

72. The Committee then took up the question raised by the words in square brackets in paragraph 1 (a) and (b), namely whether an amount was to be set for each incident or for each vehicle (in cases where a number of vehicles belonging to the same carrier were involved in the same accident). The working group had decided to set a limit for each vehicle and, where several vehicles constituted a train, to consider them as a single vehicle. Accordingly, it had modified the definition of "vehicle" in article 1, paragraph 6, and had amended article 8, paragraph 2, to stipulate that as many limitation funds should be set up as there were vehicles involved in the incident.

73. That solution was accepted as a compromise solution by most delegations, although some nevertheless raised objections.

74. The representative of the United Kingdom expressed serious reservations and objected to the fact that article 8, paragraph 2, as amended at such an advanced stage in the preparation of the Convention, provided for a limit for each vehicle, rather than for each incident or carrier, as decided earlier by the Committee and reflected in the text in document TRANS/R.283; it was therefore not a compromise solution. The fact that several vehicles constituting a train were to be considered as a single vehicle meant that road

and rail transport were to be treated differently. Moreover, the smallest amounts of compensation would be available in cases where potentially the largest number of persons could suffer damage or where the most damage to the environment could occur.

75. Other delegations rejected the United Kingdom view, however.

76. The representative of Bulgaria supported the objections raised by the representative of the United Kingdom. A further objection was that, while the words between square brackets in article 9, paragraph 1, had been deleted as his delegation had requested, the same problem occurred in the amended article 8.

77. The representative of Greece associated himself with the views expressed by the United Kingdom and Bulgarian delegations, but said that he could accept the proposed solution, if all other delegations could support it.

78. The representative of Poland said that he was strictly opposed to the adoption of the proposal, since the choice of limitation by vehicle belonging to the same carrier would increase the carrier's liability appreciably (new paragraph 2 of article 8) and would mean unequal treatment of road and rail transport.

79. The Committee adopted all the proposed amendments, while taking note of the objections expressed.

Article 11

80. The proposal by IRU (TRANS/R.288/Add.3) for deletion of the text of this article was not adopted by the Committee, which considered it was necessary for the Convention to include a legal mechanism for the distribution of the funds.

81. The proposal by the German Democratic Republic for the deletion of paragraph 8 of this article (TRANS/R.288/Add.5) was supported by several representatives including the representative of France, who proposed as an alternative to its deletion that the paragraph should be amended so as to make the rights of the carrier take second place after those of other claimants instead of ranking equally with them.

82. Representatives were divided between deleting the paragraph outright and the procedure proposed by France. However, the Committee finally agreed to delete article 11, paragraph 8.

Compulsory insurance

Article 13

83. The IRU proposal concerning paragraph 1 of this article, which would enable the carrier to take out supplementary insurance if necessary (TRANS/R.288/Add.3), was not adopted.

ECE/TRANS/78
page 12

Article 14

84. The representative of IRU explained that his proposal for deletion of the definition of the green card and the references to it in paragraphs 9 and 10 of this article (TRANS/R.286) was prompted by the fear that such a provision might restrict the free market in insurance to the advantage of the Council of Bureaux, which managed the green card system.

85. In response to the concern expressed by the representative of IRU that insurance premiums for carriers would greatly increase, the representative of the Council of Bureaux observed that the green card merely certified the existence of an insurance policy and was not concerned with the question of premiums, which depended entirely on the various insurance markets.

86. Although some delegations supported the IRU proposal, the Committee expressed the wish to retain this system, which had been working successfully for many years in a large number of countries, where it facilitated road transport. The IRU proposal was therefore not adopted.

Article 16

87. The representative of Austria submitted to the Committee a proposal that certain rights to dispensation from compulsory insurance should also be available to private railway enterprises (TRANS/R.288/Add.1).

88. The representative of the Federal Republic of Germany pointed out that the question had already been settled in article 13, paragraph 1, of the Convention, which referred to insurance "or other financial security"; that would enable any country to adopt the Convention and provide in its municipal law a financial safeguard for the carriage of dangerous goods by rail.

89. In view of the comment by the representative of the Federal Republic of Germany and fearing that an amendment of the kind proposed would introduce an element of discrimination between modes of transport, the Committee did not adopt the proposal made by Austria.

Claims and actions

Article 18

90. A proposal by the representative of Bulgaria for the insertion into the section on claims and actions (articles 18-21) of a new article or paragraph allowing the claimant to choose the law to be applied, was not adopted by the Committee.

91. The Committee accepted a proposal by the representative of Norway that the time-limit of six years specified in paragraph 2 of this article should be changed to 10 years, one of the grounds being that the national law of many States prescribed a longer period (TRANS/CRP.63).

Article 20

92. The representative of the USSR proposed that a reference to the concept of public order should be included in this article with regard to the recognition of judgements. The Committee did not adopt that proposal.

Final provisions

Article 22

93. The Committee decided on the dates to be inserted in this article for the opening of the Convention for signature and its opening for accession by non-signatory States (see annex 1 to this report).

Article 23

94. The Committee examined three proposals, from IRU, the Council for Mutual Economic Assistance (CMEA) and the USSR respectively, for an increase in the number of States required to bring the Convention into force (TRANS/R.286, TRANS/R.288/Add.10 and TRANS/R.288/Add.7).

95. After a brief exchange of views, the Committee decided to keep the existing text which provides for five countries.

96. The representative of the United Kingdom lodged an objection to this decision, mainly on the grounds that it had been adopted hastily under pressure of time, although it was a basic provision.

Article 24

97. The Committee examined the reservation clauses concerning paragraph 1 which had been proposed by the representatives of France and the United Kingdom at an earlier stage and which are set out in document TRANS/R.283. In the course of the meeting, the representative of France proposed the text of a new paragraph 2 which was distributed in the meeting-room.

98. The representative of CCNR, supported by the representative of UINF, proposed the introduction into this article of a draft declaration providing for the application, mutatis mutandis, of the future ENS maritime régime concerning the carriage of dangerous goods by sea to inland navigation, in order to avoid any form of discrimination between inland navigation vessels and sea-going vessels and to enable a weighting factor to be applied to small and large vessels. He added that, if in legal terms there was any question of a reservation, the Convention could not be applied in practice until the ENS Convention adapted to inland navigation came into force.

99. This proposal was not adopted by the Committee.

100. The Committee examined the text of article 24 as amended by the working group. To some extent, and on certain points, this text reflected the proposal made by the French delegation in document TRANS/R.283 and reformulated, but it did not take into account the United Kingdom delegation's proposed reservation (TRANS/R.283), which was not supported by the Committee.

101. The Committee took note of a proposal by the representative of CCNR to add to article 24, paragraph 1 (a), a provision to the effect that the declaration of the Contracting State could be made for all or part of the territory, but did not deem it necessary to act on it.

ECE/TRANS/78

page 14

102. The representative of France reverted to his proposal for the addition to paragraph 1 (b), of the new text of article 24 of a reference to article 5, paragraph 4 (c), because the fault of the consignor did not, under his municipal law, constitute grounds for exoneration of the carrier. He proposed as an alternative solution that article 5, paragraph 4 (c), should be deleted from the Convention altogether, again to ensure that the victim was not penalized for a fault committed by the consignor.

103. Other delegations disputed that view on the grounds that article 5, paragraph 4 (c) designated another person as liable and that the purpose of the Convention was to create a standard system of liability which thus compelled all States to move in that direction and accept the need to amend their municipal law.

104. Since this point had given rise to controversy, the Committee took an indicative vote on the adoption of the text of article 24 as a whole. On the basis of this vote, the text was finally adopted by a large majority (see annex 1 to this report).

New article 27 bis

105. The representative of Italy proposed the insertion in the text of the Convention of an article providing for a conference for the purpose of revising or amending the Convention on points other than limits of liability (TRANS/R.288/Add.13).

106. All representatives agreed to such a clause in principle and to the wording proposed by the small working group. The Committee thus decided to insert a new article 27 bis (to become 28) in the text of the draft Convention and to renumber the following articles accordingly (see annex 1 to this report).

ADOPTION OF THE TEXT OF THE CONVENTION

107. After a final review, the Committee adopted the text of the Convention set forth in document TRANS/R.283 with the amendments adopted during the session, which appear in annex 1 to this report. The text of the Convention distributed at the end of the session under the provisional symbol TRANS/CRP.65 will be distributed under the symbol ECE/TRANS/79.

108. The representative of the United Kingdom said that, while noting the very considerable work done to provide a positive, useful and effective instrument, and while not wishing to break the consensus on the adoption of the Convention, he regretted that the Convention as adopted did not do more to include measures to meet the reasonable requirements of a wider group of countries.

109. The representative of Italy said that, while joining in the adoption of the Convention, he deplored the fact that the Committee had accepted the possibility of reservations which ran counter to the establishment of the uniform rules referred to in the preamble.

110. The representative of Greece associated himself with the two preceding speakers. He added that the text of the Convention contained substantial changes compared with the draft and that many interesting remarks made at the current session had not been included in the text. If there had been a vote on the adoption of the Convention, his delegation would have abstained.

111. The representative of the Netherlands recalled that his country had taken an active role in the work of the various committees, as had Miss Roy, the Chairman of the ad hoc Meeting, to whom he wished to pay tribute. He said that a bill was already before the Netherlands Parliament concerning liability during the carriage of dangerous goods and covering sea-going vessels, thereby anticipating the Convention. He would recommend ratification of the Convention to his Government, since it was an appropriate instrument for achieving international standardization.

OTHER BUSINESS

112. The representative of the Federal Republic of Germany submitted to the Committee a draft resolution which concerned the problem of vessels using inland waterways and which was intended to draw the attention of the International Maritime Organization (IMO) to the newly adopted Convention.

113. Since all delegations supported this draft text, it was adopted by the Committee (see annex 2 to this report).

114. The representative of the German Democratic Republic proposed another draft resolution, which envisaged the possibility of reviewing the application of the Convention at an appropriate time with a view to maintaining to the extent possible a uniform liability system.

115. The Committee adopted the draft resolution (see annex 3 to this report).

116. The question of a commentary to the Convention was raised. The representatives of the Netherlands and the Federal Republic of Germany warmly supported such an initiative and said that the UNIDROIT secretariat should be entrusted with the drafting. As the preliminary work had been done by that organization and an initial explanatory report prepared, UNIDROIT was the appropriate body to undertake that task.

117. The Secretary-General of UNIDROIT welcomed the long-standing co-operation between UNIDROIT and the Economic Commission for Europe. He would inform UNIDROIT's Governing Council of the adoption of the Convention and would give consideration to the preparation of a commentary.

118. Other delegations welcomed the spirit of co-operation which had prevailed during the Committee's deliberations largely as a result of the Chairman's direction of discussion and the efforts of the secretariat.

ADOPTION OF THE REPORT

119. The Committee adopted the report on its fifty-first (special) session and the annexes thereto.

ECE/TRANS/73

page 16

Annex 1

Annex 1

LIST OF AMENDMENTS TO THE
DRAFT CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED DURING CARRIAGE OF
DANGEROUS GOODS BY ROAD, RAIL AND INLAND NAVIGATION VESSELS (CRTD)
approved by the Inland Transport Committee
at its fifty-first special session

Preamble

For "transport", read: "carriage" (three times).

Article 1

Paragraph 6: This paragraph is replaced by the following: "6. "Vehicle" means a road vehicle, a railway wagon or a ship. Where several vehicles are coupled together to form a train, such a train shall be regarded as a single vehicle".

Paragraph 9: This paragraph is replaced by the following: "'Dangerous goods' means, with respect to carriage by road, rail or inland navigation vessel, any substance or article which is either listed in the classes, or covered by a collective heading of the classes, of the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) or is subject to the provisions of that Agreement."

Article 2

Under (a), for "Contracting State", read: "State Party" (twice). This should apply throughout the whole text except in articles 12(2), 12(3), 17, 19(3), 28 (old) and 29(1) (old).

Article 3

Paragraph 3: for "operations", read: "process" (twice).

Paragraph 4: third line, amend to read: "...be deemed, during that part of the journey, to be carried...".

Article 4

Subparagraph (b) (i): fifth line, delete "under".

Subparagraph (b) (ii): second line, read: "...by virtue of national law...".

Article 5

Paragraph 4 (b): first line, delete the word "done".

Paragraph 5: second line, delete the word "done".

Paragraph 8: first and second lines, amend to read: "...of article 1, paragraph 8 and article 3, paragraph 4, no person...".

Article 6

Paragraph 1: second line, amend to read: "...from the vehicle under the sole responsibility...".

Paragraph 2: The second subparagraph "For the purpose... shall remain liable" should be placed after the second subparagraph of paragraph 1, and replace "operations" by "process" (twice).

Add the new paragraph 4 as follows: "4. This article does not apply if the process of loading or unloading has been carried out under the sole or joint responsibility of a person performing operations mentioned in article 5, paragraph 7(d), (e) or (f).".

Article 8

Paragraph 2: This paragraph is replaced by the following: "2. However, the carrier shall, in respect of each vehicle, be entitled to the limits of liability applicable to him by virtue of article 9.".

Article 9: This article is replaced by the following text:

"Article 9

1. The liability of the road carrier and of the rail carrier under this Convention for claims arising from any one incident shall be limited as follows:

(a) with respect to claims for loss of life or personal injury:
18 million units of account;

(b) with respect to any other claim: 12 million units of account.

2. The liability of the carrier by inland navigation vessel under this Convention for claims arising from any one incident shall be limited as follows:

(a) with respect to claims for loss of life or personal injury:
8 million units of account;

(b) with respect to any other claim: 7 million units of account.

3. Where the sums provided for in paragraph 1(a) and paragraph 2(a) of this article are insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the sums provided for in paragraph 1(b) and paragraph 2(b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1(a) and paragraph 2(a). Such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1(b) and paragraph 2(b)."

ECE TRANS/78

page 13

Annex 1

Article 10

Paragraph 4: second line, amend to read: "...article 11, paragraphs 4 to 7 shall apply...".

Article 11

Paragraph 4: first line, replace "paragraph 2" by "paragraph 3".

Paragraph 5: Third line, delete "in question"

Paragraph 8: delete and renumber following paragraphs.

Paragraph 10 (old): first line, replace "paragraph 9" by "paragraph 8".

Article 12

Paragraph 3: third line, replace "Contracting State" by "State Party".

Article 14

Paragraph 1: fourth line, amend to read: "...in accordance with the provisions of this Convention."

Paragraph 4, first line, amend to read: "...inspection on demand by the...".

Article 16

Paragraph 2: seventh line, amend to read: "...on demand by the authorities...".

Paragraph 4: first subparagraph, third line and second subparagraph, first line, add "financially" before "controlled".

Article 18

Paragraph 2: first line, read: "ten years" (instead of six).

Article 19

Add, at the end of paragraph 1: "Reasonable notice of the commencement of such an action shall be given to the defendant."

Article 20

"Judgement" should read: "judgment" (five times).

Article 21

Second line, amend to read: "...rules of jurisdiction or providing for recognition and execution in a State...".

Third line, "judgements" should read: "judgments".

Article 22

Paragraph 1: amend to read: "This Convention is open for signature by all States at Geneva from 1 February 1990 until 31 December 1990 inclusive."

Read paragraph 3 as follows: "...as from 1 January 1991."

Article 24

Replace existing text by following:

"Article 24

1. A State may declare at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession that:
 - (a) in respect of claims for damage under any or all of the heads of damage defined in article 1, paragraph 10, it will apply higher limits of liability than those specified in article 9 or no limit of liability for damage arising out of an incident occurring in its territory, provided that in that State the regime of liability governing compensation for such damage is of a similar nature to that under this Convention.
Such a State may oblige carriers whose vehicles are registered in its territory or, in the case of unregistered vehicles, having their principal place of business or habitual residence in its territory, to cover their liability by insurance or other financial security to amounts higher than those required by article 13, paragraph 2 of this Convention;
 - (b) it will not apply the provisions of article 5, paragraph 4 (a) or (b);
 - (c) it will apply its national law in place of the provisions of article 5, paragraph 5, in so far as such law provides that compensation for loss of life or personal injury may be reduced or disallowed only in cases of intentional conduct or gross negligence by the injured person or the person entitled to claim compensation.
2. The right of a State to make the declarations provided for in paragraph 1 is subject to its national law being in conformity with the conditions set out in the relevant sub-paragraphs of that paragraph at the time of entry into force of this Convention, and, in any event, not later than five years after this Convention has been opened for signature.
3. A State which makes use of any of the options provided for under paragraph 1 shall notify the depository of the contents of its national law.
4. No other reservations are permitted to this Convention".

Article 25

Delete second sentence of paragraph 3.

Article 26

First line, delete "Contracting".

Second line, replace "notify" by "shall notify".

ECE/TRANS/78

page 20

Annex 1

Article 27bis

Insert a new article after article 27 (and renumber following articles) to read as follows:

"Article 28

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations.
2. Upon the request of not less than one-third of the States Parties, with a minimum of three, the Inland Transport Committee shall convene a Conference of the Contracting States for revising or amending this Convention. "

Article 28 (old)

Paragraph 1: amend to read: "...one-quarter of the States Parties, with a minimum of three, any proposal..."

Paragraph 2: second and third lines, amend to read: "...submitted to a Committee, convened by the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations and composed of a..."

Paragraph 8: second line, read: "...in accordance with article 30, paragraph 1..."

Article 30 (old)

Paragraph 1, amend to read: "The Secretary-General of the United Nations shall be the Depositary of this Convention."

Paragraph 2: amend to read: "The Depositary shall:..."

Paragraph 2(a)(iii), insert at end: "including each notification under paragraph 3 of that article;"

Paragraph 2(a)(v), amend to read: "each notification received under article 26;"

Paragraph 2(a), insert new (vi) to read "each request received under article 28, paragraph 2 and article 29, paragraph 1; (renumber following points)"

Paragraph 2(a), (vi) (old), replace "article 28" by "articles 28 and 29".

Last paragraph of Convention following article 30: read: "DONE at Geneva, this tenth day of October one thousand nine hundred and eighty-nine, in..."

Annex 2

DRAFT RESOLUTION ON THE CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR
DAMAGE CAUSED DURING CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD,
RAIL AND INLAND NAVIGATION VESSELS (CRTD) - TRANSMISSION
TO THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

THE INLAND TRANSPORT COMMITTEE of the Economic Commission for Europe of
the United Nations,

HAVING ADOPTED at its Fifty-first Special Session held at Geneva,
2-10 October 1989, the Convention on Civil Liability for Damage caused during
Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD),

BEARING IN MIND the fact that sea-going ships using inland waterways may
also cause damage in the course of the carriage of dangerous goods,

BEING AWARE that the International Maritime Organization (IMO) has given
high priority to the work on a Convention on Civil Liability and Compensation
for Damage caused by the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea,

REQUEST the Executive Secretary of the Economic Commission for Europe of
the United Nations to bring the newly adopted Convention on Civil Liability
for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland
Navigation Vessels (CRTD) to the attention of the relevant Committee of the
International Maritime Organization.

ECE/TRANS/78

page 22

Annex 3

Annex 3

DRAFT RESOLUTION ON THE CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR
DAMAGE CAUSED DURING CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS BY ROAD,
RAIL AND INLAND NAVIGATION VESSELS (CRTD) - PROMOTION OF
A UNIFORM LIABILITY REGIME

THE INLAND TRANSPORT COMMITTEE of the Economic Commission for Europe of
the United Nations,

HAVING ADOPTED at its Fifty-first Special Session held at Geneva,
2-10 October 1989, the Convention on Civil Liability for Damage caused during
Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD),

NOTING that the Convention permits reservations,

ACKNOWLEDGING the aim of the Convention for a uniform liability régime
for damage caused during carriage of dangerous goods,

APPEALS to its members to make efforts to maintain the aim set forth in
this Convention and

AGREES to consider at an appropriate time the implementation of the
Convention.

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED DURING CARRIAGE OF
DANGEROUS GOODS BY ROAD, RAIL AND INLAND NAVIGATION VESSELS (CRTD)**

DONE AT GENEVA ON 10 OCTOBER 1989

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE
COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

**CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE POUR LES DOMMAGES
CAUSÉS AU COURS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES
PAR ROUTE, RAIL ET BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE (CRTD)**

EN DATE, À GENÈVE, DU 10 OCTOBRE 1989

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

**КОНВЕНЦИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА УЩЕРЬ, ПРИЧИНЕННЫЙ
ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ
И ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ (КГПОГ)**

СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 10 ОКТЯБРЯ 1989 г.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

DRAFT CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR DAMAGE CAUSED DURING CARRIAGE OF
DANGEROUS GOODS BY ROAD, RAIL AND INLAND NAVIGATION VESSELS (CRTD)

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

NOTING the continuous increase in the carriage of dangerous goods,

CONSCIOUS of the existence at international level of technical standards
aimed at securing safety during such carriage,

DESIRING to establish uniform rules ensuring adequate and speedy
compensation for damage caused during carriage of dangerous goods by road,
rail and inland navigation vessels,

HAVE AGREED as follows:

DEFINITIONS

Article 1

For the purpose of this Convention:

1. "Carriage by road" means carriage of dangerous goods on board a road vehicle;
2. "Road vehicle" means any motor vehicle, articulated vehicle, trailer or semi-trailer, as defined in article 1 of the Convention on Road Traffic of 8 November 1968;
3. "Carriage by rail" means carriage of dangerous goods on board a railway wagon, including a rail motor-coach unit or railcar;
4. "Carriage by inland navigation vessel" means carriage of dangerous goods on board a ship;
5. "Ship" means any vessel or craft, not being a sea-going ship or sea-borne craft, of any type whatsoever;
6. "Vehicle" means a road vehicle, a railway wagon or a ship. Where several vehicles are coupled together to form a train, such a train shall be regarded as a single vehicle;
7. "Person" means any individual or partnership or any public or private body, whether corporate or not, including a State or any of its constituent subdivisions;
8. "Carrier" means:
 - (a) with respect to carriage by road and by inland navigation vessel:
the person who at the time of the incident controls the use of the vehicle on board which the dangerous goods are carried.

The person in whose name the vehicle is registered in a public register or, in the absence of such registration, the owner of the vehicle shall be presumed to control the use of the vehicle unless he

proves that another person controls the use of the vehicle and he discloses the identity of that person or, if he is unable to disclose the identity of such person, he proves that such other person has taken control of the vehicle without his consent and in such circumstances that he could not reasonably have prevented such use.

Where the vehicle on board which the dangerous goods have been loaded is moved by another vehicle, the person who controls the use of that other vehicle shall be deemed to be the carrier.

(b) with respect to carriage by rail: the person or persons operating the railway line on which the incident occurred; if there is joint operation each of the joint operators shall be considered as carriers;

9. "Dangerous goods" means, with respect to carriage by road, rail or inland navigation vessel, any substance or article which is either listed in the classes, or covered by a collective heading of the classes of the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) or is subject to the provisions of that Agreement;

10. "Damage" means:

- (a) loss of life or personal injury on board or outside the vehicle carrying the dangerous goods caused by those goods;
- (b) loss of or damage to property outside the vehicle carrying the dangerous goods caused by those goods, to the exclusion of any loss of or damage to other vehicles in the same train of vehicles or any loss of or damage to property on board such vehicles;
- (c) loss or damage by contamination to the environment caused by the dangerous goods, provided that compensation for impairment of the environment other than for loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;
- (d) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

Where it is not reasonably possible to separate damage caused by the dangerous goods from that caused by other factors, all such damage shall be deemed to be caused by the dangerous goods;

11. "Preventive measures" means any reasonable measures taken by any person after an incident has occurred to prevent or minimize damage;

12. "Incident" means any occurrence or series of occurrences having the same origin, which causes damage or creates a grave and imminent threat of causing damage;

13. "Green card system" means the international motor insurance system described in annex 2 to the Consolidated Resolution on the Facilitation of Road Transport (R.E.4) of the Economic Commission for Europe of the United Nations.

SPHERE OF APPLICATION

Article 2

This Convention shall apply:

- (a) to damage sustained in the territory of a State Party and caused by an incident occurring in a State Party;
- (b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.

Article 3

1. This Convention shall apply to claims, other than claims arising out of any contract for the carriage of goods or passengers, for damage caused during carriage of dangerous goods by road, rail or inland navigation vessel.
2. This Convention shall not apply to the extent that its provisions are incompatible with those of the applicable law relating to workmen's compensation or social security schemes.
3. Carriage of dangerous goods by road, rail or inland navigation vessel includes the period from the beginning of the process of loading the goods onto the vehicle for carriage until the end of the process of unloading the goods.
4. Where the vehicle on board which the dangerous goods have been loaded is carried over part of the journey by another vehicle without the goods being unloaded, such goods shall be deemed, during that part of the journey, to be carried solely on board that other vehicle.
5. This Convention shall not apply when the vehicle on board which the dangerous goods have been loaded is carried by a sea-going ship, sea-borne craft or aircraft.

Article 4

This Convention shall not apply:

- (a) to damage arising from carriage performed entirely in a place to which members of the public do not have access, provided that such carriage is accessory to other activities and is an integral part thereof;

- (b) to damage caused by a nuclear substance
 - (i) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy and its additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage or any amendments to those Conventions, or
 - (ii) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions as referred to under (i);
- (c) to carriage of dangerous goods by road, rail or inland navigation vessel which complies with the conditions of marginal 10 010 or which does not exceed the quantities of marginal 10 011 of ADR.

LIABILITY PROVISIONS

Article 5

1. Except as provided in paragraphs 4 and 5 of this article and in article 6, the carrier at the time of an incident shall be liable for damage caused by any dangerous goods during their carriage by road, rail or inland navigation vessel.
2. If an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the carrier at the time of the first of such occurrences.
3. If two or more persons referred to in article 1, paragraph 8 (b) are liable as a carrier under this Convention, they shall be jointly and severally liable.
4. No liability shall attach to the carrier if he proves that:
 - (a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
 - (b) the damage was wholly caused by an act or omission with the intent to cause damage by a third party; or
 - (c) the consignor or any other person failed to meet his obligation to inform him of the dangerous nature of the goods, and that neither he nor his servants or agents knew or ought to have known of their nature.

5. If the carrier proves that the damage resulted wholly or partially either from an act or omission with the intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the carrier may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

6. No claim for compensation for damage shall be made against the carrier otherwise than in accordance with this Convention. However, in the case referred to in paragraph 4 (c) of this article, any liability for damage which may be incurred by the carrier according to the applicable law shall not be affected, provided that the limits of his liability shall not exceed the limits stipulated in article 9.

7. Subject to paragraph 9 of this article and to articles 6 and 7, no claim for compensation for damage under this Convention or otherwise may be made against:

- (a) the servants or agents of the carrier or the members of the crew;
- (b) the pilot of the ship or any other person who, without being a member of the crew, performs services for the vehicle;
- (c) the owner, hirer, charterer, user, manager or operator of the vehicle, provided that he is not the carrier;
- (d) any person performing salvage operations with the consent of the owner of the ship;
- (e) any person performing salvage operations on instruction of a competent public authority;
- (f) any person other than the carrier taking preventive measures for damage caused by those measures;
- (g) any servants or agents of the persons mentioned under (b), (c), (d), (e) and (f),

unless the damage resulted from their personal act or omission, committed with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

8. For the purpose of article 1, paragraph 8 and article 3, paragraph 4, no person performing operations under paragraph 7 (d), (e) or (f) of this article, nor his servants or agents, shall be deemed to be a carrier.

In such cases the person who was the carrier at the time of the incident giving rise to such operations shall remain the carrier for the purpose of this Convention.

9. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against the consignor or the consignee of the goods causing the damage or against any other third party.

Article 6

1. If the carrier proves that the dangerous goods have been loaded on or unloaded from the vehicle under the sole responsibility of a person other than the carrier or his servants or agents, such as the consignor or the consignee, and he discloses the identity of such person, he shall be relieved of his liability for damage caused by such goods during that period of loading or unloading and such other person shall be liable for that damage under this Convention.

Where, however, the operations of loading or unloading have been carried out under the joint responsibility of the carrier and the other person referred to in this paragraph, the carrier and that other person shall be jointly and severally liable under this Convention for damage caused during the period of loading or unloading.

For the purpose of this paragraph a person shall not be deemed to be responsible for the process of loading or unloading, if he has carried out such process on behalf of the carrier or of another person such as the consignor or the consignee. In such a case the carrier or the other person shall remain liable.

2. The provisions of this Convention shall apply in respect of such other person as referred to in paragraph 1 correspondingly provided that:

- (a) article 5, paragraph 6 shall not apply in respect of claims for compensation for damage made against such other person, nor shall articles 13 to 17 apply to the liability of that person;
- (b) the limits of article 9 shall apply to the aggregate of all claims arising from any one incident against the carrier and such other person;
- (c) a fund constituted by the carrier or by such other person in accordance with article 11 shall be deemed to be constituted by both.

3. In the relations between the carrier and any other person liable under paragraph 1 of this article, liability shall be borne by that other person unless the damage was caused by the fault of the carrier or of his servants or agents.

When both the carrier or his servants or agents and the other person or his servants or agents have contributed to the damage by their fault, the carrier and that other person shall each bear such part of the liability as corresponds to the degree of fault attaching to each of them.

4. This article does not apply if the process of loading or unloading has been carried out under the sole or joint responsibility of a person performing operations mentioned in article 5, paragraph 7 (d), (e) or (f).

Article 7

Where no liability attaches to the carrier in accordance with article 5, paragraph 4 (c), the consignor or the other person referred to therein shall be deemed to be the carrier for the purposes of this Convention. However, article 5, paragraph 6 shall not apply in respect of claims for compensation for damage made against the consignor or the other person, nor shall articles 13 to 17 apply to their liability under this Convention.

Article 8

1. Whenever damage has resulted from an incident involving two or more vehicles each of which is carrying dangerous goods, each carrier, unless exonerated under article 5, paragraphs 4 and 5 or article 6, shall be liable for the damage. The carriers shall be jointly and severally liable for all such damage which is not reasonably separable.

2. However, the carrier shall, in respect of each vehicle, be entitled to the limits of liability applicable to him by virtue of article 9.

3. Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of a carrier against any other carrier.

LIMITATION OF LIABILITY

Article 9

1. The liability of the road carrier and of the rail carrier under this Convention for claims arising from any one incident shall be limited as follows:

(a) with respect to claims for loss of life or personal injury:

18 million units of account;

(b) with respect to any other claim: 12 million units of account.

2. The liability of the carrier by inland navigation vessel under this Convention for claims arising from any one incident shall be limited as follows:

(a) with respect to claims for loss of life or personal injury:

8 million units of account;

(b) with respect to any other claim: 7 million units of account.

3. Where the sums provided for in paragraph 1 (a) and paragraph 2 (a) of this article are insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the sums provided for in paragraph 1 (b) and paragraph 2 (b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1 (a) and paragraph 2 (a). Such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1 (b) and paragraph 2 (b).

Article 10

1. The carrier shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the damage resulted from his personal act or omission or an act or omission of his servants or agents, committed with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result, provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that he was acting within the scope of his employment.

2. Where the carrier has a claim against the claimant arising out of the same incident, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall apply to the balance, if any.

3. The carrier may invoke the right to limit his liability notwithstanding that a limitation fund as mentioned in article 11 has not been constituted.

4. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of article 11, paragraphs 4 to 7 shall apply correspondingly.

5. Questions of procedure arising under the rules of this article shall be decided in accordance with the law of the State Party in which action is brought.

Article 11

1. The carrier may constitute a fund with the court or other competent authority of any one of the States Parties in which an action is brought under article 19. If such action under article 19 has not been brought in a State Party, then the carrier may constitute his fund with the court or other competent authority of any one of the States Parties referred to in article 19, paragraph 1 (a), (b) or (c), or in subparagraph (d) provided that the carrier and all the victims have their habitual residence in the territory of the same State Party. The fund shall be constituted in the sum of the amounts set out in article 9 as applicable to him, together with interest thereon from the date of the incident until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability may be invoked under this Convention.
2. A fund may be constituted either by depositing the sum or by producing a bank guarantee or other guarantee, admitted by the legislation of the State Party where the fund is constituted, and considered to be adequate by the court or another competent authority.
3. Any person providing the carrier with insurance or other financial security under this Convention shall be entitled to constitute a fund in accordance with this article on the same conditions and having the same effect as if it were constituted by the carrier. Such fund may be constituted even in the event that according to article 10, paragraph 1 the carrier shall not be entitled to limit his liability, but its constitution shall in that case not prejudice the rights of any claimant against the carrier. The fund shall be deemed to be constituted by the carrier.
4. Subject to the provisions of article 9, paragraph 3, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.
5. If, before the fund is distributed, the carrier or any person providing him with insurance or other financial security has as a result of the incident paid compensation for damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

6. The right of subrogation provided for in paragraph 5 of this article may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for damage which he may have paid but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable law.

7. Where the carrier or any other person establishes that he may be compelled to pay at a later date in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 5 and 6 of this article had the compensation been paid before the fund was distributed, the court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

8. Where the carrier, after an incident, has constituted a fund in accordance with this article, and is entitled to limit his liability:

- (a) no person having a claim for damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the carrier in respect of such claim;
- (b) the court or other competent authority of any State Party shall order the release of any property belonging to the carrier which has been arrested or attached in respect of a claim for damage arising out of that incident, and shall similarly release any bail or other security furnished to avoid such arrest or attachment.

9. Paragraph 8 of this article shall only apply if the claimant has access to the court administering the fund and if the fund is actually available and freely transferable in respect of his claim.

10. Subject to the provisions of this article, the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connection therewith, shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted.

Article 12

1. The "unit of account" referred to in article 9 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 9 shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on the date of the constitution of the limitation fund or, if no fund has been constituted, on the date when payment is made or equivalent security is given. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the

International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of ratification, acceptance, approval or accession, or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in that paragraph shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this article and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in article 9 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this article. Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article or the result of the conversion in paragraph 2 as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of, or accession to, this Convention and whenever there is a change in either.

COMPULSORY INSURANCE

Article 13

1. The carrier's liability shall be covered by insurance or other financial security, such as a bank guarantee, if the dangerous goods are carried in the territory of a State Party.
2. The insurance or other financial security shall cover the entire period of the carrier's liability under this Convention in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in article 9 and shall cover the liability of the person named in the certificate as carrier or, if that person is not the carrier as defined in article 1, paragraph 8, of such person as does incur liability under this Convention.

3. Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 of this article shall be available only for the satisfaction of claims under this Convention.

Article 14

1. Each State Party shall designate one or several competent authorities to issue or approve certificates attesting that carriers falling within the definition of article 1, paragraph 8 (a) have a valid insurance or other financial security in accordance with the provisions of this Convention.

2. The certificate shall be issued or approved by the competent authority:

- (a) of the State of registration in respect of a carrier whose vehicle is registered in a State Party; or
- (b) of the State Party where the carrier has his principal place of business or, if he has none, his habitual residence, if the vehicle is not registered.

With respect to a carrier not mentioned under (a) or (b) of the first sentence of this paragraph the certificate shall be issued or approved by the competent authority of a State Party in the territory of which the dangerous goods are carried.

3. The certificate shall contain the following particulars:

- (a) the number of the certificate;
- (b) the type of, and the particulars identifying, the road vehicle or ship;
- (c) the name of the carrier and his principal place of business or, if he has none, his habitual residence;
- (d) the type of security;
- (e) the name and principal place of business of the insurer or other person providing security;
- (f) the period of validity of the certificate which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

4. The certificate shall be produced for inspection on demand by the competent authorities.

5. The certificate shall be issued in English or in French or shall, if issued in any other language, include a translation into one at least of those languages.

6. The State where the certificate is issued or approved shall, subject to the provisions of this Convention, determine the conditions of issue and validity of the certificate.

7. Certificates issued in a State Party shall be accepted in all States Parties for all purposes covered by this Convention. Nevertheless a State Party, should it consider that an insurer or other person providing security named in the certificate may not be financially capable of meeting his obligations imposed by this Convention, may at any time request consultation with the State which has issued the certificate.

Each State Party shall designate the authority competent to make or receive any communication relating to the compulsory insurance or any other financial security.

Any State Party may accept certificates issued by the competent authorities, or by bodies recognized, for the purpose of this Convention, by the competent authorities of States not party to it.

8. Insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Convention if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of its validity specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authority referred to in paragraph 2 of this article, unless the certificate has been surrendered to those authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or security no longer satisfying the requirements of this Convention.

9. This article shall not apply in the case of carriage by a road vehicle in the territory of a State Party which is a party to the green card system if there is in force in respect of the vehicle and produced for inspection on demand by the competent authorities a green card certifying coverage of carrier's liability under this Convention.

10. Two or more States Parties may agree to dispense with the requirements of this article for the certificate or green card referred to in paragraph 9 of this article in respect of road vehicles registered in their territories for the carriage, within their territories, of goods by road covered by this Convention.

Article 15

1. Any claim for compensation under articles 5 or 6 may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the carrier's liability or, in the case of a road vehicle to which the green card system applies, against the insurer or the green card bureau of the State where the incident occurred.

2. In the case referred to in paragraph 1 of this article the defendant may avail himself of:

- (a) the limit of liability under article 9 applicable to the carrier, irrespective of whether the carrier is entitled to limit his liability, and
- (b) the defences, other than the bankruptcy or winding up of the carrier, which the carrier would have been entitled to invoke.

The defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the carrier against him nor may he dispute any clause of the insurance contract or other financial security.

3. The defendant shall in any event have the right to require that the carrier be joined in the proceedings.

Article 16

1. With respect to carriage by road and by inland navigation vessel: where the carrier is a State Party or any constituent part of such State and the carriage is performed on non-commercial governmental service, that State may provide that the carrier shall be dispensed from the obligation to cover his liability by insurance or other financial security.

2. If, according to paragraph 1 of this article, insurance or other financial security is not maintained in respect of a vehicle, the provisions of this Convention relating to compulsory insurance shall not apply to such vehicle. However, a certificate issued by the competent authorities stating that the carrier is a State Party or a constituent part of such State and that the carrier's liability is covered within the limits prescribed by this Convention shall be produced for inspection on demand by the authorities referred to in article 14, paragraph 4.

3. The certificate referred to in paragraph 2 of this article shall be in conformity with the provisions of article 14, paragraph 3.

4. With respect to carriage by rail: where the carrier is a State Party or any constituent part of such a State, or where he is a body fully owned or financially controlled by a State Party, that State may provide that the carrier shall be dispensed from the obligation to cover his liability by insurance or other financial security.

Whenever a rail transport enterprise owned or financially controlled by two or more States Parties is concerned, the same right to dispensation is granted to the State where the enterprise is located.

Article 17

A Contracting State shall take the appropriate legislative measures to ensure that the provisions of this Convention relating to compulsory insurance have been complied with.

CLAIMS AND ACTIONS

Article 18

1. Rights of compensation under this Convention shall be extinguished unless an action is brought within three years from the date at which the person suffering the damage knew or ought reasonably to have known of the damage and of the identity of the carrier. The period may be extended if the parties so agree after the incident.
2. In no case, however, shall an action be brought after ten years from the date of the incident which caused the damage.
3. Where the incident consists of a series of occurrences, the periods mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article shall run from the date of the last of such occurrences.

Article 19

1. Actions for compensation under any provision of this Convention may only be brought in the courts of any State Party:
 - (a) where the damage was sustained as a result of the incident; or
 - (b) where the incident occurred; or
 - (c) where preventive measures were taken to prevent or minimize damage; or
 - (d) where the carrier has his habitual residence.

Reasonable notice of the commencement of such an action shall be given to the defendant.

2. If the road vehicle or ship involved in the incident is subject to registration, the State of registration of the road vehicle or ship shall be deemed to be that of the habitual residence of the carrier.
3. Each Contracting State shall ensure that its courts possess the necessary jurisdiction to entertain such actions for compensation.
4. After a fund has been constituted, the courts of the State in which the fund is constituted shall be exclusively competent to determine all matters relating to the apportionment and distribution of the fund.

Article 20

1. Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with article 19 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any State Party, except:
 - (a) where the judgment was obtained by fraud; or
 - (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case; or
 - (c) where the judgment is irreconcilable with an earlier judgment given in the State where the recognition is sought, or given in another State Party with jurisdiction in accordance with article 19 and already recognized in the State where the recognition is sought, involving the same cause of action and between the same parties.
2. A judgment recognized under paragraph 1 of this article shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

Article 21

Whenever two or more States Parties are bound by an international Convention establishing rules of jurisdiction or providing for recognition and execution in a State of judgments given by a court of another State, the provisions of those instruments replace the corresponding provisions of article 19, paragraphs 1, 2 and 3 and of article 20 of this Convention.

FINAL PROVISIONS

Article 22

1. This Convention is open for signature by all States at Geneva from 1 February 1990 until 31 December 1990 inclusive.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.
3. This Convention is open for accession by all States which are not signatory States as from 1 January 1991.
4. Ratification, acceptance, approval or accession is effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

Article 23

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of twelve months after the date of deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State that ratifies, accepts, approves, or accedes to this Convention after the deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force in respect of that State on the first day of the month following the expiration of twelve months after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of any Protocol amending this Convention shall be deemed to apply to this Convention as amended.

Article 24

1. A State may declare at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession that:

(a) in respect of claims for damage under any or all of the heads of damage defined in article 1, paragraph 10, it will apply higher limits of liability than those specified in article 9 or no limit of liability for damage arising out of an incident occurring in its territory, provided that in that State the regime of liability governing compensation for such damage is of a similar nature to that under this Convention.

Such a State may oblige carriers whose vehicles are registered in its territory or, in the case of unregistered vehicles, having their principal place of business or habitual residence in its territory, to cover their liability by insurance or other financial security to amounts higher than those required by article 13, paragraph 2 of this Convention;

(b) it will not apply the provisions of article 5, paragraph 4 (a) or (b);

(c) it will apply its national law in place of the provisions of article 5, paragraph 5, in so far as such law provides that compensation for loss of life or personal injury may be reduced or disallowed only in cases of intentional conduct or gross negligence by the injured person or the person entitled to claim compensation.

2. The right of a State to make the declarations provided for in paragraph 1 is subject to its national law being in conformity with the conditions set out in the relevant subparagraphs of that paragraph at the time of entry into force of this Convention, and, in any event, not later than five years after this Convention has been opened for signature.

3. A State which makes use of any of the options provided for under paragraph 1 shall notify the depositary of the contents of its national law.
4. No other reservations are permitted to this Convention.

Article 25

1. Reservations made under this Convention at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.
2. Reservations and confirmations of reservations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.
3. A reservation takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned.
4. Any State which makes a reservation under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. Such withdrawal is to take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

Article 26

Each State, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, shall notify the depositary of the competent authority or authorities designated by it under article 14, paragraphs 1 and 7.

Article 27

This Convention applies to any incident as defined in article 1, paragraph 12 occurring after its entry into force.

Article 28

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations.
2. Upon the request of not less than one-third of the States Parties, with a minimum of three, the Inland Transport Committee shall convene a Conference of the Contracting States for revising or amending this Convention.

Article 29

1. Upon the request of at least one-quarter of the States Parties, with a minimum of three, any proposal to amend the limits of liability laid down in article 9 shall be circulated by the depositary to all Contracting States.
2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to a Committee, convened by the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe of the United Nations and composed of a representative of each Contracting State, for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States present and voting in the Committee on condition that at least one-half of the Contracting States shall be present at the time of voting.
4. When acting on a proposal to amend the limits, the Committee shall take into account the experience of incidents and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
5. (a) No amendment of the limits of liability under this article may be considered less than five years from the date on which this Convention was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article. No amendment under this article shall be considered before this Convention has entered into force.
(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in this Convention increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Convention was opened for signature.
(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in this Convention multiplied by three.
6. Any amendment adopted in accordance with paragraph 3 of this article shall be notified by the depositary to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one-quarter of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment by the Committee have communicated to the depositary that they do not accept the amendment in which case the amendment is rejected and shall have no effect.
7. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 6 of this article shall enter into force eighteen months after its acceptance.
8. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Convention in accordance with article 30, paragraph 1 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

9. When an amendment under this article has been adopted by the Committee but the eighteen month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 6 of this article. In the cases referred to in this paragraph a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Convention enters into force for that State if later.

Article 30

1. This Convention may be denounced by any Contracting State at any time.
2. Denunciation is effected by the deposit of an instrument to that effect with the depositary.
3. A denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the deposit of the instrument of denunciation with the depositary. Where a longer period for the denunciation to take effect is specified in the instrument of denunciation it takes effect upon the expiration of such longer period after its deposit with the depositary.

Article 31

1. The Secretary-General of the United Nations shall be the Depositary of this Convention..
2. The Depositary shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;
 - (ii) each declaration made under article 12, paragraph 2;
 - (iii) each reservation made under article 24, including each notification under paragraph 3 of that article;
 - (iv) the withdrawal of any reservation under article 25, paragraph 4;
 - (v) each notification received under article 26;
 - (vi) each request received under article 28, paragraph 2 and article 29, paragraph 1;
 - (vii) the date of entry into force of this Convention and of any amendment thereto under articles 28 and 29;
 - (viii) the deposit of an instrument of denunciation of this Convention together with the date of its deposit and the date on which it takes effect;
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all signatory States and to all States acceding to the Convention.

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

DONE at Geneva, this tenth day of October, one thousand nine hundred and eighty-nine, in a single original, of which the English, French and Russian texts are equally authentic.

D

(Arbeitsübersetzung 16.12.1989)

ÜBEREINKOMMEN ÜBER DIE ZIVILRECHTLICHE HAFTUNG FÜR SCHÄDEN
BEI DER BEFÖRDERUNG GEFÄHRLICHER GÜTER AUF DER STRASSE, AUF
DER SCHIENE UND AUF BINNENSCHIFFEN (CRTD).

DIE AN DEM VORLIEGENDEN ÜBEREINKOMMEN TEILNEHMENDEN STAATEN
HABEN,

IN ANBETRACHT des ständigen Ansteigens der Beförderung ge-
fährlicher Güter,

EINGEDENK des Umstandes, daß auf internationaler Ebene tech-
nische Normen zur Erhaltung der Sicherheit bei solchen Beför-
derungen bestehen,

IM BESTREBEN, einheitliche Regeln zu schaffen, die eine ange-
messene und rasche Entschädigung für Schäden bei der Beförde-
rung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene und
auf Binnenschiffen sicherstellen,

folgendes VEREINBART:

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

Im Sinne dieses Übereinkommens haben die nachstehenden Aus-
drücke folgende Bedeutung:

1. "Beförderung auf der Straße" bedeutet Beförderung gefähr-
licher Güter auf einem Straßenfahrzeug.
2. "Straßenfahrzeug" bedeutet ein Kraftfahrzeug, ein Sattel-
kraftfahrzeug, einen Anhänger oder einen Sattelanhänger
im Sinne des Artikels 1 des Übereinkommens über den
Straßenverkehr vom 8. November 1968.
3. "Beförderung auf der Schiene" bedeutet Beförderung ge-
fährlicher Güter auf einem Eisenbahnwagen einschließlich
Triebwagen.

- 2 -

4. "Beförderung auf Binnenschiffen" bedeutet Beförderung gefährlicher Güter an Bord eines Schiffes.
5. "Schiff" bedeutet ein Schiff oder Wasserfahrzeug jeder Art, bei dem es sich nicht um ein Seeschiff oder Seefahrzeug handelt.
6. "Fahrzeug" bedeutet, ein Straßenfahrzeug, einen Eisenbahnwagen oder ein Schiff. Bilden mehrere aneinandergeschlossene Fahrzeuge einen Zug, so wird dieser als einzelnes Fahrzeug angesehen.
7. "Person" bedeutet eine natürliche Person oder eine juristische Person des öffentlichen oder privaten Rechts einschließlich von Staaten und ihren Gebietskörperschaften.
8. "Beförderer" bedeutet:
 - a) Hinsichtlich der Beförderung auf der Straße und auf Binnenschiffen: die Person, die zum Zeitpunkt des Ereignisses über die Verwendung des Fahrzeugs bestimmt, an Bord dessen die gefährlichen Güter befördert werden.

Es wird vermutet, daß die Person, auf deren Namen das Fahrzeug in einem öffentlichen Register eingetragen ist, oder, mangels einer solchen Registrierung, daß der Eigentümer des Fahrzeugs über die Verwendung des Fahrzeugs bestimmt, es sei denn, er weist nach, daß über die Verwendung des Fahrzeugs eine andere Person bestimmt, und offenbart die Identität jener anderen Person, oder er weist im Fall, daß er nicht in der Lage ist, die Identität dieser Person zu offenbaren, nach, daß diese andere Person die Verfügungsgewalt über das Fahrzeug ohne sein Einverständnis und unter solchen Umständen an sich gebracht hat, daß er diese Verwendung auf zumutbare Weise nicht verhindern konnte.

- 3 -

Wird das Fahrzeug, an Bord dessen die gefährlichen Güter geladen sind, von einem anderen Fahrzeug bewegt, so wird die Person, die über die Verwendung jenes anderen Fahrzeugs bestimmt, als der Beförderer angesehen.

- b) Hinsichtlich der Beförderung auf der Schiene: den Betreiber oder die Betreiber der Eisenbahnlinie, auf der das Ereignis eingetreten ist; betreiben mehrere gemeinsam die Eisenbahnlinie, so wird jeder der Betreiber als Beförderer angesehen.
9. "Gefährliche Güter" bedeutet, mit Bezug auf die Beförderung auf der Straße, auf der Schiene und auf Binnenschiffen, alle Stoffe oder Gegenstände, die in den Klassen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) aufgezählt sind, unter eine dort genannte Sammelbezeichnung fallen oder den Bestimmungen des ADR unterliegen.
10. "Schäden" bedeutet:
- a) Tod oder Körperverletzung, die an Bord oder außerhalb des die gefährlichen Güter befördernden Fahrzeugs durch diese Güter verursacht werden;
 - b) Verlust von Sachen oder Schaden an Sachen, der außerhalb des die gefährlichen Güter befördernden Fahrzeugs durch diese Güter verursacht wird, unter Ausschluß des Verlusts von oder des Schadens an anderen zu demselben Zug gehörenden Fahrzeugen oder des Verlusts von oder des Schadens an Sachen an Bord dieser Fahrzeuge;
 - c) Verlust oder Schaden durch Verschmutzung der Umwelt, der durch die gefährlichen Güter verursacht worden ist; jedoch wird der Schadenersatz für eine Beeinträchtigung der Umwelt, ausgenommen der auf Grund dieser Beeinträchtigung entgangene Gewinn, auf die Kosten tatsächlich ergriffener oder zu ergreifender angemessener Wiederherstellungsmaßnahmen beschränkt;
 - d) die Kosten von Schutzmaßnahmen und weitere durch

- 4 -

Schutzmaßnahmen verursachte Verluste oder Schäden. Besteht keine angemessene Möglichkeit, die durch die gefährlichen Güter verursachten Schäden von den durch andere Faktoren verursachten Schäden, zu trennen, werden alle diese Schäden als durch die gefährlichen Güter verursacht angesehen.

11. "Schutzmaßnahmen" bedeutet alle von Personen nach Eintreten eines Ereignisses getroffenen angemessenen Maßnahmen zur Verhütung oder Verringerung von Schäden.
12. "Ereignis" bedeutet einen Vorfall oder eine Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, die Schäden verursachen oder eine schwere, unmittelbar drohende Gefahr der Verursachung von Schäden darstellen.
13. "Grüne Karte-System" bedeutet das internationale Kraftfahrversicherungssystem, wie es im Anhang 2 der Zusammengefaßten Resolution über die Erleichterung des Straßenverkehrs (R.E.4) der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen beschrieben ist.

ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 2

Dieses Übereinkommen gilt

- a) für im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates erlittene und durch ein in einem Vertragsstaat eingetretenes Ereignis verursachte Schäden;
- b) für an jedem beliebigen Ort zur Verhütung oder Verringerung dieser Schäden getroffene Schutzmaßnahmen.

Artikel 3

1. Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf andere als aus einem Vertrag über die Beförderung von Gütern oder Reisenden entstandene Ansprüche wegen Schäden, die bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der

- 5 -

- Schiene oder auf Binnenschiffen verursacht worden sind.
2. Dieses Übereinkommen findet insoweit keine Anwendung, als seine Bestimmungen mit den Vorschriften des anwendbaren Rechts der gesetzlichen Unfallversicherung oder des Systems der sozialen Sicherheit widersprechen.
 3. Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene oder auf Binnenschiffen umfaßt den Zeitraum vom Beginn des Ladens der Güter auf das Fahrzeug zum Zweck der Beförderung bis zur Beendigung des Entladens der Güter.
 4. Wird das Fahrzeug, an Bord dessen die gefährlichen Güter geladen sind, über einen Teil der Strecke von einem anderen Fahrzeug befördert, ohne daß die Güter entladen werden, so gelten die Güter für diesen Teil der Strecke als ausschließlich an Bord jenes anderen Fahrzeugs befördert.
 5. Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung, wenn das Fahrzeug, an Bord dessen die gefährlichen Güter geladen sind, von einem Seeschiff, Seefahrzeug oder Luftfahrzeug befördert wird.

Artikel 4

Dieses Übereinkommen ist nicht anzuwenden

- a) auf Schäden, die bei einer Beförderung entstehen, die gänzlich an einem Ort durchgeführt worden ist, zu dem die Öffentlichkeit keinen Zutritt hat, vorausgesetzt, daß diese Beförderung anderen Tätigkeiten untergeordnet und wesentlicher Bestandteil dieser anderen Tätigkeiten ist;
- b) auf Schäden, die durch nukleare Substanzen verursacht wurden,
 - i) wenn der Betreiber einer nuklearen Einrichtung für solche Schäden entweder auf Grund des Pariser Übereinkommens vom 29. Juli 1960 über die Haftung Dritter auf dem Gebiet der Nuklearenergie samt Zusatzprotokoll vom 28. Jänner 1964 oder des Wiener Übereinkommens vom 21.

- 6 -

- Mai 1963 über die zivilrechtliche Haftung für Nuklearschäden oder auf Grund von Änderungen dieser Übereinkommen haftet, oder
- ii) wenn der Betreiber einer nuklearen Einrichtung für solche Schäden auf Grund des die Haftung hiefür bestimmenden Landesrechts haftet, sofern dieses für allfällige geschädigte Personen in jeder Hinsicht ebenso günstig ist wie die unter i) erwähnten Übereinkommen von Paris und Wien;
 - c) die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene oder auf Binnenschiffen, welche die Bedingungen der Randnummer 10.010 des ADR erfüllt oder die Mengen der Randnummer 10.011 des ADR nicht übersteigt.

HAFTUNGSBESTIMMUNGEN

Artikel 5

1. Außer in den Fällen der Absätze 4 und 5 und des Artikels 6 haftet derjenige, der im Zeitpunkt eines Ereignisses Beförderer gewesen ist, für Schäden, die durch gefährliche Güter bei der Beförderung auf der Straße, auf der Schiene oder auf einem Binnenschiff verursacht worden sind.
2. Besteht ein Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen gleichen Ursprungs, so haftet derjenige, der im Zeitpunkt des ersten Vorfalls Beförderer gewesen ist.
3. Haften als Beförderer nach diesem Übereinkommen zwei oder mehr in Artikel 1 Absatz 8 Buchstabe b bezeichnete Personen, so haften sie gesamtschuldnerisch.
4. Der Beförderer haftet nicht, wenn er nachweist,
 - a) daß die Schäden durch Kriegshandlung, Feindseligkeiten, Bürgerkrieg, Aufstand oder ein außergewöhnliches, unvermeidbares und unabwendbares Naturereignis entstanden sind,

- 7 -

- b) daß die Schäden ausschließlich durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht wurden, die von einem Dritten in Schädigungsabsicht begangen wurde, oder
 - c) daß der Absender oder ein anderer nicht seiner Verpflichtung nachgekommen ist, ihn von der Gefährlichkeit der Güter zu unterrichten, und daß weder er noch seine Bediensteten oder Beauftragten von ihrer Gefährlichkeit wußten oder hätten wissen müssen.
5. Beweist der Beförderer, daß die Schäden ganz oder teilweise entweder auf eine in Schädigungsabsicht begangene Handlung oder Unterlassung der geschädigten Person oder auf deren Fahrlässigkeit zurückzuführen sind, so kann er von seiner Haftung gegenüber dieser Person ganz oder teilweise befreit werden.
6. Schadenersatzansprüche können gegen den Beförderer nur nach diesem Übereinkommen geltend gemacht werden; im Fall des Absatzes 4 Buchstabe c bleibt jedoch die Haftung für Schäden, die den Beförderer nach Maßgabe des anwendbaren Rechts trifft, unberührt; die Haftungshöchstbeträge dürfen jedoch die im Artikel 9 festgesetzten Grenzen nicht übersteigen.
7. Vorbehaltlich des Absatzes 9 sowie der Artikel 6 und 7 können weder aufgrund dieses Übereinkommens noch auf anderer Grundlage Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden gegen
- a) die Bediensteten oder Beauftragten des Beförderers oder die Mitglieder der Besatzung,
 - b) den Lotsen des Schiffes oder eine andere Person, die, ohne Mitglied der Besatzung zu sein, Dienstleistungen für das Fahrzeug verrichtet,
 - c) den Eigentümer, Mieter, Charterer, Benutzer, Verwalter oder Betreiber des Fahrzeuges sofern er nicht der Beförderer ist,
 - d) Personen, die mit Einwilligung des Eigentümers des Schiffes Bergungs- oder Rettungsarbeiten ausführen,

- 8 -

- e) Personen, die im Auftrag einer zuständigen Behörde Bergungs- oder Rettungsarbeiten ausführen,
- f) Personen mit Ausnahme des Beförderers, die für durch die vorstehenden Maßnahmen verursachte Schäden vorbeugende Maßnahmen treffen,
- g) Bedienstete oder Beauftragte der unter den Buchstaben b, c, d, e und f genannten Personen, sofern nicht die Schäden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihnen selbst entweder in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurden, daß solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden.

8. Im Sinne von Artikel 1 Absatz 8 und Artikel 3 Absatz 4 sind weder die eine der unter Absatz 7 Buchstabe d), e) oder f) genannten Tätigkeiten ausführenden Personen noch deren Bedienstete oder Beauftragte als Beförderer anzusehen.

In diesen Fällen bleibt die Person, die im Augenblick des Ereignisses Beförderer gewesen ist und Anlaß zu diesen Tätigkeiten gegeben hat, Beförderer im Sinne des vorliegenden Übereinkommens.

9. Dieses Übereinkommen beeinträchtigt nicht das Rückgriffsrecht des Beförderers gegen den Absender oder Empfänger der Güter, durch die Schäden verursacht worden sind, oder gegen Dritte.

Artikel 6

1. Weist der Beförderer nach, daß die gefährlichen Güter ausschließlich unter der Verantwortung einer anderen Person als des Beförderers oder seiner Bediensteten oder Beauftragten, wie etwa des Absenders oder Empfängers, geladen oder von dem Fahrzeug entladen worden sind, und gibt er die Identität dieser anderen Person bekannt, so

ist er von seiner Haftung für Schäden, die durch diese Güter während des Be- oder Entladens verursacht worden sind, befreit, und die andere Person haftet nach diesem Übereinkommen für diese Schäden.

Sind die Be- und Entladearbeiten jedoch unter der gemeinsamen Verantwortung des Beförderers und der vorstehend genannten anderen Person durchgeführt worden, so haften der Beförderer und diese andere Person nach diesem Übereinkommen gesamtschuldnerisch für Schäden, die während des Be- oder Entladens verursacht worden sind.

Keine Haftung gemäß diesem Absatz trifft Personen, welche die Be- und Entladung für den Beförderer oder eine andere für diese Tätigkeiten verantwortliche Person, wie den Absender oder den Empfänger, durchführen. In diesem Fall bleiben der Beförderer oder die andere Person haftbar.

2. Dieses Übereinkommen ist hinsichtlich der in Absatz 1 genannten anderen Person entsprechend und mit der Maßgabe anzuwenden, daß
 - a) Artikel 5 Absatz 6 in bezug auf Schadenersatzansprüche, die gegen diese andere Person geltend gemacht werden, keine Anwendung findet und auch die Artikel 13 bis 17 auf die Haftung dieser Person nicht anzuwenden sind;
 - b) die Höchstbeträge gemäß Artikel 9 für die Gesamtheit aller aus demselben Ereignis entstandenen Ansprüche gegen den Beförderer und diese andere Person gelten;
 - c) ein von dem Beförderer oder dieser anderen Person gemäß Artikel 11 errichteter Fonds angesehen wird, als sei er von beiden errichtet worden.
3. Im Verhältnis zwischen dem Beförderer und einer anderen gemäß Absatz 1 haftbaren Person trägt diese andere Person die Haftung, sofern nicht der Schaden durch Verschulden des Beförderers oder seiner Bediensteten oder Beauftragten verursacht worden ist.

Haben sowohl der Beförderer oder seine Bediensteten oder

- 10 -

Beauftragten als auch die andere Person oder deren Be-
dienstete oder Beauftragte durch ihr Verschulden zu dem
Schaden beigetragen, so tragen der Beförderer und diese
andere Person jeweils den Teil der Haftung, der dem je-
weiligen Maß des ihnen zuzurechnenden Verschuldens ent-
spricht.

4. Dieser Artikel ist nicht anzuwenden, wenn die Be- oder
Entladung unter der ausschließlichen Verantwortung oder
der Mitverantwortung einer mit im Artikel 5 Absatz 7
Buchstabe d, e oder f angeführten Arbeiten befaßten Per-
son durchgeführt wurde.

Artikel 7

Ist der Beförderer gemäß Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe c nicht
haftbar, so wird der Absender oder die dort genannte andere
Person als Beförderer im Sinne dieses Übereinkommens ange-
sehen. Jedoch ist Artikel 5 Absatz 6 hinsichtlich von
Schadenersatzansprüchen, die gegen den Absender oder die
andere Person geltend gemacht werden, nicht anzuwenden, noch
sind auf deren Haftung gemäß diesem Übereinkommen die Artikel
13 bis 17 anwendbar.

Artikel 8

1. Sind Schäden aus einem Ereignis entstanden, an dem mehr
als ein gefährliche Güter beförderndes Fahrzeug beteiligt
ist, so haftet jeder Beförderer für den Schaden, sofern
er nicht gemäß Artikel 5 Absatz 4 oder 5 oder gemäß Arti-
kel 6 befreit ist. Für alle Schäden, die sich nicht ange-
messen trennen lassen, haften sämtliche Beförderer ge-
samtschuldnerisch.
2. Der Beförderer kann jedoch für jedes Fahrzeug die für ihn
auf Grund des § 9 anwendbaren Haftungsgrenzen geltend

- 11 -

machen.

3. Dieses Übereinkommen beeinträchtigt nicht das Rückgriffsrecht eines Beförderers gegen jeden anderen Beförderer.

BESCHRÄNKUNG DER HAFTUNG

Artikel 9

1. Die Haftung des Beförderers auf der Straße und der Schiene gemäß diesem Übereinkommen für Ansprüche, die aus demselben Ereignis entstanden sind, wird wie folgt beschränkt:
 - a) in bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung:
18 Millionen Rechnungseinheiten;
 - b) in bezug auf alle sonstigen Ansprüche:
12 Millionen Rechnungseinheiten.
2. Die Haftung des Beförderers auf Binnenschiffen gemäß diesem Übereinkommen für Ansprüche, die aus demselben Ereignis entstanden sind, wird wie folgt beschränkt:
 - a) in Bezug auf Ansprüche wegen Tod oder Körperverletzung:
8 Millionen Rechnungseinheiten;
 - b) in Bezug auf alle sonstigen Ansprüche:
7 Millionen Rechnungseinheiten.
3. Reicht der nach Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 Buchstabe a errechnete Betrag zur vollen Befriedigung der darin genannten Ansprüche nicht aus, so steht der nach Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 Buchstabe b errechnete Betrag zur Befriedigung der nicht befriedigten Restansprüche nach Absatz 1 Buchstabe a und Absatz 2 Buchstabe a zur Verfügung. Diese Restansprüche haben den gleichen Rang wie die in Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 Buchstabe b genannten Ansprüche.

Artikel 10

1. Der Beförderer ist nicht berechtigt, seine Haftung nach

- 12 -

diesem Übereinkommen zu beschränken, wenn nachgewiesen wird, daß die Schäden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen sind, die von ihm selbst oder von seinen Bediensteten oder Beauftragten in der Absicht, solche Schäden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß solche Schäden wahrscheinlich eintreten würden; hat ein Bediensteter oder Beauftragter eine solche Handlung oder Unterlassung begangen, so ist ferner nachzuweisen, daß er im Rahmen seines Dienstverhältnisses gehandelt hat.

2. Hat der Beförderer gegen den Geschädigten einen Anspruch, der aus demselben Ereignis entstanden ist, so sind die beiderseitigen Ansprüche gegeneinander aufzurechnen und die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf den etwa verbleibenden Restbetrag anzuwenden.
3. Der Beförderer kann das Recht, seine Haftung zu beschränken, auch dann geltend machen, wenn ein Haftungsfonds im Sinne des Artikels 11 nicht errichtet worden ist.
4. Wird Haftungsbeschränkung ohne Errichtung eines Haftungsfonds geltend gemacht, so sind Artikel 11 Absätze 4 bis 7 entsprechend anzuwenden.
5. Das Verfahren für die Anwendung dieses Artikels richtet sich nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem die Klage erhoben wird.

Artikel 11

1. Der Beförderer kann einen Fonds bei dem Gericht oder bei einer sonstigen zuständigen Behörde eines der Vertragsstaaten errichten, in welchem eine Klage gemäß Artikel 19 erhoben wird. Ist eine solche Klage gemäß Artikel 19 in einem Vertragsstaat nicht erhoben worden, so kann der Beförderer seinen Fonds bei dem Gericht oder einer sonstigen zuständigen Behörde eines jeden Vertragsstaates errichten, der im Artikel 19 Abs. 1 Buchstabe a, b und c

- bezeichnet ist, oder auch in Buchstabe d, vorausgesetzt, daß der Beförderer und alle Opfer ihren gewöhnlichen Aufenthalt auf dem Hoheitsgebiet desselben Vertragsstaates haben. Der Fonds ist in Höhe der im Artikel 9 angeführten Beträge, wie sie für den Beförderer gelten, zuzüglich Zinsen vom Zeitpunkt des Ereignisses bis zum Zeitpunkt der Errichtung des Fonds, zu errichten. Ein solcher Fonds steht nur zur Befriedigung von Ansprüchen zur Verfügung, für die eine Beschränkung der Haftung gemäß diesem Übereinkommen geltend gemacht werden kann.
2. Ein Fonds kann entweder durch Hinterlegung des Betrages oder durch Vorlage einer Bankgarantie oder einer anderen nach den Rechtsvorschriften des Vertragsstaates, in dem der Fonds errichtet wird, zulässigen und von dem Gericht oder einer sonstigen zuständigen Behörde für ausreichend erachteten Sicherheit errichtet werden.
 3. Wer den Beförderer versichert oder für ihn in anderer Weise gemäß diesem Übereinkommen finanzielle Sicherheit leistet, ist berechtigt, gemäß diesem Artikel einen Fonds zu denselben Bedingungen und mit derselben Wirkung zu errichten wie der Beförderer. Dieser Fonds kann selbst dann errichtet werden, wenn der Beförderer gemäß Artikel 10 Absatz 1 nicht berechtigt ist, seine Haftung zu beschränken, beeinträchtigt in diesem Fall jedoch nicht die Rechte der Geschädigten gegen den Beförderer. Der Fonds wird als vom Beförderer errichtet angesehen.
 4. Vorbehaltlich des Artikels 9 Absatz 3 wird der Fonds unter die Geschädigten im Verhältnis der Höhe ihrer festgestellten Ansprüche gegen den Fonds verteilt.
 5. Hat der Beförderer oder eine Person, die ihm eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit gewährt, vor Verteilung des Fonds infolge des Ereignisses Schadenersatz gezahlt, so tritt diese Person bis zur Höhe des gezahlten Betrages in die Rechte ein, die dem Schadenersatzempfänger auf Grund dieses Übereinkommens zugestan-

- 14 -

- den hätten.
6. Das in Absatz 5 vorgesehene Eintrittsrecht kann auch von einer anderen als einer darin genannten Person für einen von ihr gezahlten Schadenersatzbetrag ausgeübt werden, soweit ein derartiger Eintritt nach dem anwendbaren Recht zulässig ist.
 7. Weist der Beförderer oder ein anderer nach, daß er gezwungen sein könnte, einen solchen Schadenersatzbetrag, für den ihm ein Eintrittsrecht nach den Absätzen 5 und 6 zugestanden hätte, wenn der Schadenersatz vor Verteilung des Fonds gezahlt worden wäre, zu einem späteren Zeitpunkt ganz oder teilweise zu zahlen, so kann das Gericht oder die sonstige zuständige Stelle des Staates, in dem der Fonds errichtet worden ist, anordnen, daß ein ausreichender Betrag vorläufig zurückgestellt wird, um es dem Betreffenden zu ermöglichen, zu dem genannten späteren Zeitpunkt seinen Anspruch gegen den Fonds durchzusetzen.
 8. Hat der Beförderer nach einem Ereignis einen Fonds gemäß diesem Artikel errichtet und ist er berechtigt, seine Haftung zu beschränken,
 - a) so können Ansprüche wegen Schäden, die sich aus diesem Ereignis ergeben, nicht gegen andere Vermögenswerte des Beförderers geltend gemacht werden,
 - b) so ordnet das Gericht oder die sonstige zuständige Stelle eines Vertragsstaates die Freigabe aller dem Beförderer gehörenden Vermögenswerte, die auf Grund eines Anspruches wegen sich aus dem Ereignis ergebender Schäden mit Arrest belegt oder gepfändet worden sind, sowie die Freigabe jeder Kautions- oder sonstigen zur Vermeidung dieses Arrestes oder dieser Pfändung gestellten Sicherheit an.
 9. Absatz 8 gilt nur, wenn der Kläger Zugang zu dem Gericht hat, das den Fonds verwaltet, und wenn der Fonds tatsächlich zur Befriedigung seines Anspruchs zur Verfügung steht und frei transferierbar ist.

- 15 -

10. Vorbehaltlich dieses Artikels richten sich die Errichtung und die Verteilung eines Haftungsfonds sowie das gesamte damit zusammenhängende Verfahren nach dem Recht des Vertragsstaates, in dem der Fonds errichtet wird.

Artikel 12

1. Die in Artikel 9 genannte "Rechnungseinheit" ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in Artikel 9 genannten Beträge werden entsprechend dem Wert dieser Währung im Zeitpunkt der Errichtung des Haftungsfonds oder, wenn kein Fonds errichtet worden ist, im Zeitpunkt der Zahlung oder der Leistung einer gleichwertigen Sicherheit in Landeswährung umgerechnet. Der in Sonderziehungsrechten ausgedruckte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedruckte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Staat bestimmte Weise errechnet.
2. Dessen ungeachtet kann ein Vertragsstaat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Recht die Anwendung des Absatzes 1 nicht zuläßt, bei der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, daß die dort genannte Rechnungseinheit 15 Goldfranken entsprechen soll. Der hier genannte Goldfranken entspricht fünfundsechzig-einhalb Milligramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Die Umrechnung des Goldfranken in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.
3. Die in Absatz 1 letzter Satz genannte Berechnung und die in Absatz 2 genannte Umrechnung erfolgen in der Weise,

- 16 -

daß die Beträge gemäß Artikel 9, in der Landeswährung des Vertragsstaates ausgedrückt, soweit wie möglich dem tatsächlichen Wert entsprechen, der sich aus der Anwendung von Absatz 1 Sätze 1 bis 3 ergeben würde. Die Vertragsstaaten teilen dem Verwahrer die Art der Berechnung gemäß Absatz 1 oder das Ergebnis der Umrechnung nach Absatz 2 bei der Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde zu diesem Übereinkommen sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.

PFLICHTVERSICHERUNG

Artikel 13

1. Die Haftung des Beförderers ist durch eine Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit, wie etwa eine Bankgarantie, zu decken, wenn die gefährlichen Güter in dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates befördert werden.
2. Die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit hat den gesamten Zeitraum der Haftung des Beförderers gemäß diesem Übereinkommen in Höhe der nach Maßgabe der Haftungsgrenzen des Artikels 9 festgesetzten Beträge zu decken; sie deckt die Haftung der in der Bescheinigung als Beförderer genannten Person oder, wenn diese Person nicht der Beförderer im Sinne von Artikel 1 Absatz 8 ist, die Haftung der Person, die nach diesem Übereinkommen haftbar ist.
3. Die aus einer Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit gemäß Absatz 1 verfügbaren Beträge sind ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen auf Grund dieses Übereinkommens zu verwenden.

Artikel 14

1. Jeder Vertragsstaat hat eine oder mehr Behörden zu be-

- 17 -

stimmen, die zuständig für die Ausstellung oder Genehmigung von Bescheinigungen sein sollen, in welchen bestätigt wird, daß Beförderer im Sinne des Artikels 1 Absatz 8 Buchstabe a über eine gültige Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit gemäß diesem Übereinkommen verfügen.

2. Die Bescheinigung wird ausgestellt oder genehmigt von der zuständigen Behörde
 - a) des Staates der Registereintragung bei einem Beförderer, dessen Fahrzeug im Register eines Vertragsstaates eingetragen ist, oder
 - b) des Vertragsstaates, in dem der Beförderer seine Hauptniederlassung oder, sofern eine solche nicht vorhanden ist, seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, wenn das Fahrzeug nicht eingetragen ist.

Bei einem Beförderer, der in Satz 1 Buchstabe a oder b nicht erwähnt ist, wird die Bescheinigung von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates, in dessen Hoheitsgebiet die gefährlichen Güter befördert werden, ausgestellt oder genehmigt.

3. Die Bescheinigung hat folgende Angaben zu enthalten:
 - a) die Nummer der Bescheinigung;
 - b) Art und Erkennungsmerkmale des Straßenfahrzeugs oder Schiffes;
 - c) Name des Beförderers und seine Hauptniederlassung oder, wenn eine solche nicht vorhanden ist, sein gewöhnlicher Aufenthalt;
 - d) Art der Sicherheit;
 - e) Name und Hauptniederlassung des Versicherers oder der Person die sonst Sicherheit leistet;
 - f) Geltungsdauer der Bescheinigung, die nicht länger sein darf als die Geltungsdauer der Versicherung oder sonstigen Sicherheit.
4. Die Bescheinigung ist auf Verlangen der zuständigen Behörden zur Prüfung vorzulegen.

- 18 -

5. Die Bescheinigung ist in Englisch oder Französisch auszustellen; wird sie in einer anderen Sprache ausgestellt, so ist eine Übersetzung in mindestens eine dieser Sprachen beizufügen.
6. Der Staat, in dem die Bescheinigung ausgestellt oder genehmigt wird, hat vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Übereinkommens die Ausstellungs- und Geltungsbedingungen für die Bescheinigung zu bestimmen.
7. Die in einem Vertragsstaat ausgestellten Bescheinigungen sind in allen Vertragsstaaten für alle durch dieses Übereinkommen gedeckten Zwecke anzuerkennen. Jedoch kann ein Vertragsstaat jederzeit um eine Rücksprache mit dem Staat, der die Bescheinigung ausgestellt hat, ersuchen, wenn er glaubt, daß ein in der Bescheinigung genannter Versicherer oder sonstiger Sicherheitsgeber finanziell nicht in der Lage ist, seine Verpflichtungen aus diesem Übereinkommen zu erfüllen.
Jeder Vertragsstaat hat die Behörde zu bestimmen, die dafür zuständig ist, Mitteilungen über die Pflichtversicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit zu machen oder entgegenzunehmen.
Vertragsstaaten können Bescheinigungen anerkennen, die für die Zwecke dieses Übereinkommens von den zuständigen Behörden von Nichtvertragsstaaten oder von Stellen ausgestellt worden sind, die von den zuständigen Behörden von Nichtvertragsstaaten anerkannt worden sind.
8. Eine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit genügt nicht den Erfordernissen dieses Übereinkommens, wenn sie aus anderen Gründen als dem Ablauf der in der Bescheinigung bezeichneten Geltungsdauer binnen drei Monaten nach dem Tag, an dem ihre Beendigung der in Absatz 2 bezeichneten Behörde angezeigt wird, außer Kraft treten kann, sofern nicht innerhalb der genannten Frist die Bescheinigung dieser Behörde übergeben oder eine neue Bescheinigung ausgestellt worden ist. Diese Bestimmungen

- 19 -

gelten auch für Änderungen, die dazu führen, daß die Versicherung oder die Sicherheit den Erfordernissen dieses Übereinkommens nicht mehr genügt.

9. Dieser Artikel ist nicht anzuwenden bei Beförderungen mit einem Straßenfahrzeug, das in einen Vertragsstaat einreist, der Mitglied des Grüne Karte-Systems ist, wenn für das Fahrzeug eine Grüne Karte, welche die Deckung der Haftung des Beförderers gemäß diesem Übereinkommen bestätigt, in Kraft ist und auf Verlangen der zuständigen Behörden zur Prüfung vorgelegt wird.
10. Zwei oder mehr Vertragsstaaten können vereinbaren, von den Erfordernissen dieses Artikels für die Bescheinigung oder die im Absatz 9 erwähnte Grüne Karte für solche Fahrzeuge abzusehen, die in ihren Hoheitsgebieten für die von diesem Übereinkommen erfaßten Straßenbeförderungen gefährlicher Güter innerhalb ihrer Hoheitsgebiete registriert sind.

Artikel 15

1. Ein Schadenersatzanspruch gemäß Artikel 5 und 6 kann unmittelbar gegen den Versicherer oder gegen andere Personen, die für die Haftung des Beförderers finanzielle Sicherheit leisten, oder im Falle eines Straßenfahrzeuges, auf welches das Grüne Karte-System Anwendung findet, gegen den Versicherer oder das Grüne Karte-Büro des Staates geltend gemacht werden, in welchem das Ereignis eingetreten ist.
2. In dem in Absatz 1 angeführten Fall kann sich der Beklagte berufen auf
 - a) den Haftungshöchstbetrag gemäß Artikel 9, der für den Beförderer gilt, unabhängig davon, ob der Beförderer seine Haftung beschränken darf, und
 - b) die Einreden, mit Ausnahme des Konkurses oder der Liquidation des Beförderers, die der Beförderer selbst

- 20 -

hätte erheben können.

Der Beklagte kann keine anderen Einreden geltend machen, die er in einem vom Beförderer gegen ihn eingeleiteten Verfahren hätte erheben können, und er darf auch keine Bestimmungen des Versicherungsvertrages oder der sonstigen Sicherheitsleistung bestreiten.

3. Der Beklagte hat in jedem Fall das Recht, zu verlangen, daß dem Beförderer der Streit verkündet wird.

Artikel 16

1. Bei einer Beförderung auf der Straße und auf Binnenschiffen kann im Fall, daß der Beförderer ein Vertragsstaat oder eine Gebietskörperschaft eines solchen Staates ist und die Beförderung im nichtgewerblichen staatlichen Dienst erfolgt, der betreffende Staat vorsehen, daß der Beförderer von der Pflicht, seine Haftung durch Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit zu decken, befreit ist.
2. Besteht für ein Fahrzeug gemäß Absatz 1 keine Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit, so finden die Bestimmungen dieses Übereinkommens, die sich auf die Pflichtversicherung beziehen, auf dieses Fahrzeug keine Anwendung. Auf Verlangen der in Artikel 14 Absatz 4 genannten Behörden ist jedoch eine von den zuständigen Behörden ausgestellte Bescheinigung, aus der hervorgeht, daß der Beförderer ein Vertragsstaat oder eine Gebietskörperschaft eines solchen Staates ist und daß die Haftung des Beförderers innerhalb der in diesem Übereinkommen festgesetzten Grenzen gedeckt ist, zur Prüfung vorzulegen.
3. Die in Absatz 2 genannte Bescheinigung hat mit Artikel 14 Absatz 3 übereinzustimmen.
4. Bei einer Beförderung auf der Schiene kann im Fall, daß der Beförderer ein Vertragsstaat oder eine Gebietskörper-

- 21 -

schaft eines solchen Staates oder eine Körperschaft ist, die ganz im Eigentum eines Vertragsstaates steht oder von ihm finanziell beherrscht wird, der betreffende Staat vorsehen, daß der Beförderer von der Pflicht, seine Haftung durch Versicherung oder eine sonstige finanzielle Sicherheit zu decken, befreit ist.

Befindet sich ein Eisenbahnbeförderungsunternehmen im Eigentum oder unter der Leitung mehrerer Vertragsstaaten, so wird dasselbe Recht auf Befreiung dem Staat eingeräumt, in welchem das Unternehmen seinen Sitz hat.

Artikel 17

Vertragsstaaten haben durch geeignete gesetzgeberische Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, daß die Bestimmungen dieses Übereinkommens über die Pflichtversicherung erfüllt sind.

ANSPRÜCHE UND KLAGEN

Artikel 18

1. Schadenersatzansprüche gemäß diesem Übereinkommen erlöschen, wenn nicht binnen drei Jahren nach dem Tag, an dem der Geschädigte von dem Schaden und der Identität des Beförderers Kenntnis hatte oder den Umständen nach Kenntnis hätte haben müssen, Klage erhoben wird. Dieser Zeitraum kann erstreckt werden, wenn die Parteien dies nach dem Ereignis vereinbaren.
2. Jedoch kann nach Ablauf von zehn Jahren nach dem Ereignis, das die Schäden verursacht hat, keinesfalls mehr Klage erhoben werden.
3. Besteht dieses Ereignis aus einer Reihe von Vorfällen, so beginnt die in Absatz 1 und 2 erwähnte Frist mit dem Zeitpunkt des letzten Vorfalls.

- 22 -

Artikel 19

1. Schadenersatzklagen gemäß diesem Übereinkommen können nur vor den Gerichten eines Vertragsstaates anhängig gemacht werden, in dem
 - a) Schäden als Folge des Ereignisses aufgetreten sind,
 - b) das Ereignis eingetreten ist,
 - c) Vorsorgemaßnahmen zur Verhinderung oder Verringerung von Schäden getroffen worden sind oder
 - d) der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.Der Beklagte ist in angemessener Weise über die Erhebung einer derartigen Klage zu unterrichten.
2. Ist das in das Ereignis verwickelte Straßenfahrzeug oder Schiff in einem Register eingetragen, so gilt der Staat, in dessen Register das Straßenfahrzeug oder das Schiff eingetragen ist, als der Staat des gewöhnlichen Aufenthaltes des Beförderers.
3. Jeder Vertragsstaat trägt dafür Sorge, daß seine Gerichte die erforderliche Zuständigkeit haben, um über derartige Schadenersatzklagen zu erkennen.
4. Nach Errichtung eines Fonds sind die Gerichte des Staates, in dem der Fonds errichtet worden ist, für die Entscheidung über alle Fragen der Zuteilung und Verteilung des Fonds ausschließlich zuständig.

Artikel 20

1. Ein von einem gemäß Artikel 19 zuständigen Gericht erlassenes Urteil, das in dem Ursprungsstaat, in dem es nicht mehr mit ordentlichen Rechtsmitteln angefochten werden kann, vollstreckbar ist, wird in jedem Vertragsstaat anerkannt, es sei denn:
 - a) daß das Urteil durch betrügerische Machenschaften erwirkt worden ist,
 - b) daß der Beklagte nicht in angemessener Weise unter-

- 23 -

richtet und daß ihm keine angemessene Gelegenheit zur Vertretung seiner Sache vor Gericht gegeben worden ist, oder

- c) daß das Urteil unvereinbar mit einem früheren Urteil ist, das in dem Staat ergangen ist, in dem die Anerkennung begehrt wird, oder das in einem anderen, gemäß Artikel 19 zuständigen Vertragsstaat ergangen und in dem Staat, in dem die Anerkennung begehrt wird, bereits anerkannt worden ist, und bei dem es sich um denselben Klagegrund und um dieselben Parteien handelt.

2. Ein gemäß Absatz 1 anerkanntes Urteil ist in jedem Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem betreffenden Staat vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Diese Förmlichkeiten dürfen keine erneute Entscheidung in der Sache selbst zulassen.

Artikel 21

Wenn zwei oder mehr Vertragsstaaten an ein internationales Übereinkommen gebunden sind, welches Regelungen für gerichtliche Zuständigkeiten aufstellt oder in welchem die Anerkennung und Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen eines Staates in einem anderen Staat vorgesehen sind, so treten die in diesen Instrumenten enthaltenen Regelungen an die Stelle der entsprechenden Regelungen in Artikel 19 Absatz 1, 2 und 3 sowie Artikel 20 dieses Übereinkommens.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 22

1. Das vorliegende Übereinkommen liegt in Genf vom 1. Februar 1990 bis einschließlich 31. Dezember 1990 für alle Staaten zur Unterzeichnung auf.

- 24 -

2. Das vorliegende Übereinkommen muß von den Staaten, die es unterzeichnet haben, ratifiziert, angenommen oder genehmigt werden.
3. Das vorliegende Übereinkommen liegt ab 1. Januar 1991 zum Beitritt für alle Nichtsignatarstaaten auf.
4. Die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder der Beitritt werden durch Hinterlegung einer diesbezüglichen Urkunde beim Verwahrer wirksam.

Artikel 23

1. Das vorliegende Übereinkommen tritt am ersten Tag des folgenden Monats nach Ablauf von zwölf Monaten ab dem Datum der Hinterlegung der fünften Urkunde über die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder den Beitritt in Kraft.
2. Für jeden Staat, der das vorliegende Übereinkommen ratifiziert, annimmt, genehmigt oder ihm beiträgt, nachdem die fünfte Urkunde über die Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder den Beitritt hinterlegt worden ist, tritt das Übereinkommen am ersten Tag des folgenden Monats nach Ablauf von zwölf Monaten ab dem Datum der Hinterlegung der Urkunde über die Ratifikation, die Annahme, die Genehmigung oder den Beitritt in Kraft.
3. Bei jeder Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde, die nach Inkrafttreten eines Protokolls über die Änderung des vorliegenden Übereinkommens hinterlegt wird, wird angenommen, daß sie sich auf das geänderte Übereinkommen bezieht.

Artikel 24

1. Ein Vertragsstaat kann zum Zeitpunkt der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitritts erklären, daß er

- 25 -

- a) bei Schadenersatzansprüchen gemäß einzelnen oder allen im Artikel 1 Absatz 10 angeführten Schadenstatbeständen höhere als die in Artikel 9 festgesetzten Haftungshöchstbeträge oder keine Haftungsbeschränkung auf Schäden anwenden wird, die sich aus einem Ereignis ergeben, das in seinem Hoheitsgebiet eingetreten ist, sofern in diesem Staat das die Entschädigung solcher Schäden bestimmende Haftungsregime ähnlich beschaffen ist wie das gemäß diesem Übereinkommen.
- Ein solcher Staat kann Beförderer, deren Fahrzeuge in seinem Hoheitsgebiet registriert sind oder, bei nicht registrierten Fahrzeugen, die ihre Hauptniederlassung oder ihren gewöhnlichen Aufenthalt auf seinem Hoheitsgebiet haben, dazu verpflichten, ihre Haftung durch eine Versicherung oder andere finanzielle Sicherheit über höhere als die im Artikel 13 Absatz 2 vorgeschriebenen Summen zu decken;
- b) Artikel 5 Absatz 4 Buchstabe a oder b nicht anwenden wird;
- c) an Stelle von Artikel 5 Absatz 5 insoweit sein Landesrecht anwenden wird, als dieses vorsieht, daß Schadenersatz wegen Tod oder Körperverletzung nur bei vorsätzlichem Verhalten oder grober Fahrlässigkeit des Geschädigten oder des Schadenersatzberechtigten gemindert oder nicht zuerkannt werden darf;
2. Ein Staat ist zur Abgabe der in Absatz 1 vorgesehenen Erklärungen nur berechtigt, wenn zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens und in keinem Fall später als fünf Jahre nach dem Zeitpunkt seiner Auflage zur Unterzeichnung auf sein Landesrecht die Voraussetzungen zutreffen, die in den entsprechenden Buchstaben des Absatzes 1 angeführt sind.
3. Ein Staat, der von der Möglichkeit gemäß Absatz 1 Gebrauch macht, hat dem Verwahrer seine landesrechtlichen Regelungen bekanntzugeben.

- 26 -

4. Andere Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

Artikel 25

1. Vorbehalte, die bei der Unterzeichnung des vorliegenden Übereinkommens geltend gemacht wurden, sind anlässlich der Ratifikation, der Annahme oder der Genehmigung zu bestätigen.
2. Vorbehalte und Bestätigungen von Vorbehalten haben schriftlich zu erfolgen und sind dem Verwahrer formell bekanntzugeben.
3. Ein Vorbehalt wird zu dem Zeitpunkt wirksam, zu dem das vorliegende Übereinkommen für den betreffenden Staat in Kraft tritt.
4. Jeder Staat, der einen Vorbehalt zum vorliegenden Übereinkommen geltend macht, kann diesen jederzeit durch formelle schriftliche Bekanntgabe an den Verwahrer widerrufen.

Ein solcher Widerruf tritt mit dem ersten Tag des folgenden Monats nach Ablauf von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Bekanntgabe beim Verwahrer eingelangt ist.

Artikel 26

Jeder Staat hat dem Verwahrer zum Zeitpunkt der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder des Beitrittes die zuständige Behörde oder zuständigen Behörden bekanntzugeben, die er gemäß Artikel 14 Absatz 1 und 7 bestimmt hat.

Artikel 27

Das vorliegende Übereinkommen ist auf alle Ereignisse im

- 27 -

Sinne von Artikel 1 Absatz 12 anzuwenden, die nach seinem Inkrafttreten eingetreten sind.

Artikel 28

1. Eine Konferenz zur Neufassung oder Änderung dieses Übereinkommens kann vom Inlandtransportkomitee der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen einberufen werden.
2. Auf Ersuchen von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten und nicht weniger als drei Vertragsstaaten, hat das Inlandtransportkomitee eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Neufassung oder Änderung dieses Übereinkommens einzuberufen.

Artikel 29

1. Auf Ersuchen von mindestens einem Viertel der Vertragsstaaten und nicht weniger als drei Vertragsstaaten wird jeder Vorschlag zur Änderung der in Artikel 9 vorgesehenen Haftungshöchstbeträge vom Verwahrer an alle Vertragsstaaten übermittelt.
2. Jede vorgeschlagene und auf die obige Weise übermittelte Änderung wird einem Ausschuß vorgelegt, der vom Inlandtransportkomitee der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen einberufen wird und sich aus je einem Vertreter der Vertragsstaaten zusammensetzt und sich frühestens sechs Monate nach dem Zeitpunkt der Übermittlung zu beraten hat.
3. Änderungen sind mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten zu beschließen, die in dem Ausschuß anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, daß mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten bei der Abstimmung anwesend ist.

- 28 -

4. Bei der Beratung eines Vorschlags zur Änderung der Haftungshöchstbeträge hat der Ausschuß die aus Ereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertänderungen sowie die Auswirkung der vorgeschlagenen Änderung auf die Versicherungskosten zu berücksichtigen.
5. a) Eine Änderung der Haftungshöchstbeträge auf Grund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre ab dem Zeitpunkt, zu dem das vorliegende Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens einer früheren Änderung auf Grund dieses Artikels beraten werden. Vor Inkrafttreten dieses Übereinkommens darf eine Änderung auf Grund dieses Artikels nicht beraten werden.
b) Ein Höchstbetrag darf nicht soweit erhöht werden, daß er einen Betrag übersteigt, der dem in diesem Übereinkommen festgesetzten Höchstbetrag, zuzüglich sechs von Hundert pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.
c) Ein Höchstbetrag darf nicht soweit erhöht werden, daß er einen Betrag übersteigt, der dem Dreifachen des in diesem Übereinkommen festgesetzten Höchstbetrags entspricht.
6. Der Verwahrer notifiziert allen Vertragsstaaten jede gemäß Absatz 3 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zur Zeit der Beschlußfassung über die Änderung durch den Ausschuß Vertragsstaaten waren, dem Verwahrer mitgeteilt haben, daß sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und wird nicht wirksam.
7. Eine gemäß Absatz 6 als angenommen geltende Änderung

- 29 -

tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.

8. Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Übereinkommen gemäß Artikel 30 Absatz 1 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.
9. Ist eine Änderung gemäß diesem Artikel vom Ausschuß beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die gemäß Absatz 6 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Übereinkommen für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.

Artikel 30

1. Jeder Vertragsstaat kann das vorliegende Übereinkommen zu jeder Zeit kündigen.
2. Die Kündigung wird durch Hinterlegung einer diesbezüglichen Urkunde beim Verwahrer wirksam.
3. Die Kündigung wird am ersten Tag des folgenden Monats nach Ablauf von sechs Monaten ab dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Kündigungsurkunde beim Verwahrer wirksam. Ist in der Kündigungsurkunde ein längerer Zeitraum für das Wirksamwerden der Kündigung vorgesehen, so wird die Kündigung nach Ablauf dieses längeren Zeitraums ab dem Zeitpunkt der Hinterlegung der Kündigungsurkunde beim Verwahrer wirksam.

- 30 -

Artikel 31

1. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen ist Verwahrer dieses Übereinkommens.
2. Der Verwahrer hat
 - a) alle Staaten, die das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, zu informieren über
 - i) jede neue Unterzeichnung oder Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde und deren Zeitpunkt;
 - ii) jede Erklärung gemäß Artikel 12 Absatz 2;
 - iii) jeden Vorbehalt gemäß Artikel 24 einschließlich jeder Bekanntgabe gemäß Absatz 3 dieses Artikels;
 - iv) jeden Widerruf eines Vorbehaltes gemäß Artikel 25 Absatz 4;
 - v) jede bei ihm eingelangte Bekanntgabe gemäß Artikel 26;
 - vi) jedes bei ihm eingelangte Ersuchen gemäß Artikel 28 Absatz 2 und Artikel 29 Absatz 1;
 - vii) das Inkrafttreten des vorliegenden Übereinkommens und jeder Änderung gemäß Artikel 28 und 29;
 - viii) die Hinterlegung einer Kündigungsurkunde zum vorliegenden Übereinkommen, mit dem Zeitpunkt der Hinterlegung und des Wirksamwerdens;
 - b) allen Staaten, die das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind, mit dem Original gleichlautende Abschriften des Übereinkommens zu übersenden.

URKUND DESSEN haben die hiezuhörig bevollmächtigten Unterfertigten das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Genf, am zehnten Oktober tausendneunhundertundneunundachtzig, in einer einzigen Ausfertigung, deren eng-

- 31 -

lischer, französischer und russischer Wortlaut gleichermaßen authentisch ist.

(Entwurf 26.1.1990)

ErläuterungenI. Allgemeiner Teil

Ausgehend vom seinerzeitigen schweren Gefahrgutunfall mit einem Flüssiggas-LKW in Los Alfaques/Spanien, bei dem sich erwies, daß viele Gefahrgutbeförderer eine völlig unzureichende finanzielle beziehungsweise versicherungsrechtliche Deckung für die Entschädigung der durch die beförderten hochgefährlichen Substanzen an Leben, Gesundheit und Eigentum geschädigten Unfallopfer aufweisen, und von der Tatsache, daß die unterschiedlichen Haftungsregelungen in den europäischen Staaten die rasche Entschädigung solcher Opfer zusätzlich erschweren, soll mit dem vorliegenden Übereinkommen ein entsprechend einheitliches, leicht vollziehbares und wirkungsvolles Haftungsinstrument geschaffen werden.

Grundlage des in einer Sondertagung des Inlandtransportkomitees (ITC) der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) vom 2. bis 10.10.1989 fertiggestellten Textes waren langjährige Vorarbeiten des Internationalen Instituts zur Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) in Rom.

Die zivile Haftung für Schäden, die als Folge des Binnentransports gefährlicher Güter entstanden sind, ist in Österreich derzeit in speziellen gesetzlichen Regelungen enthalten:

EKHG in der Fassung des BGBl.Nr. 343/1989 (Wertgrenzennovelle) für die Beförderung von Gütern auf der Straße und auf der Schiene (§ 15 Abs. 3 Z 2 und § 16 Abs. 1 Z 3).

Für die Beförderung durch Binnenschiffe ABGB (§§ 1293 ff), Binnenschiffahrtsgesetz aus 1898, dRGBl. S. 369, 868; Übereinkommen vom 15. März 1960, BGBl.Nr. 204/1966, zur Vereinheitlichung von Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen; HGB (§§ 734 - 739).

- 2 -

Demgegenüber gilt das vorliegende Übereinkommen für internationale und nationale Transporte aller Verkehrsträger mit Ausnahme des See- und Luftverkehrs und weist die folgenden wesentlichen Regelungen auf:

1. Es sieht eine Haftung des Beförderers für Schäden vor, die er bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene oder auf Binnenschiffen gegenüber Dritten verursacht.

2. Die Haftung gilt für Personen- und Sachschäden sowie für die Sanierungskosten bei Umweltschäden.

3. Die Haftung gegenüber den Opfern geht vom Beförderer auf den Absender über, wenn es dieser verabsäumt hat, den Beförderer über die Gefährlichkeit der Güter zu informieren.

4. Es muß Verursachung durch die gefährlichen Güter vorliegen, jedoch braucht keine Rechtswidrigkeit und kein Verschulden nachgewiesen werden (Gefährdungshaftung). Ist eine Trennung der Verursachung durch die gefährlichen Güter von anderen Faktoren nicht möglich, gilt der gesamte Schaden als von den gefährlichen Gütern verursacht.

5. Es sind Haftungshöchstgrenzen sowohl für Personenschäden als auch für sonstige Schäden vorgesehen.

6. Die finanzielle Deckung für die möglichen Haftungshöchstbeträge ist im Straßen- und Schiffsverkehr sowie im privaten Eisenbahnverkehr durch eine Pflichtversicherung oder eine andere finanzielle Sicherheit mit der Möglichkeit der Errichtung eines Deckungsfonds sicherzustellen.

7. Gefährliche Güter im Sinne des Übereinkommens sind alle Güter, auf welche die internationalen Gefahrgutvorschriften für die Straße (ADR) Anwendung finden, soweit ihre Mengen bestimmte ebenfalls im ADR angeführten Schwellenwerte überschreiten.

II. Besonderer Teil

Titel: Die Abkürzung CRTD entstammt dem französischen Titel:
"Convention sur la responsabilité civile pour les
dommages causés au cours du transport de marchandises
dangereuses par route, rail et bateaux de navigation
interieure".

Präambel: Es wird eine Verbindung zwischen den internationa-
len technischen Regeln für die sichere Beförderung
gefährlicher Güter und dem Bestreben nach entspre-
chender Vereinheitlichung der Haftung hergestellt.
Dies liegt besonders deshalb nahe, weil die ent-
sprechenden internationalen Übereinkommen ADR für
die Straße und COTIF-RID für die Schiene bzw. der
Entwurf des ADN für die Binnenschifffahrt, abgesehen
von den Besonderheiten der jeweiligen Beförderungsmittel,
durchwegs harmonisierte Texte aufweisen.

Artikel 1

Abs. 1:

Diese Definition ist uneingeschränkt anwendbar, wenn das
Straßenfahrzeug auf der Straße fährt (s. jedoch Art. 3 Abs.
4 und 5)

Abs. 2:

Gemeint ist das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr,
BGBl.Nr. 289/1982.

Abs. 3:

Diese Definition ist uneingeschränkt anwendbar, wenn das
Schienenfahrzeug auf der Schiene fährt (s. jedoch Art. 3 Abs.
4 und 5).

- 2 -

Abs. 4 und 5:

Das Übereinkommen findet auf Seeschiffe auch dann keine Anwendung, wenn sie am Binnenschiffsverkehr teilnehmen, da diese für die gesamte Beförderung nur einem Regime (vorzugsweise der z.Zt. noch nicht in Kraft getretenen HNS-Konvention der IMO) unterstehen sollen. Um keine Privilegierung des Verkehrs mit binnenwassertauglichen Seeschiffen hervorzuheben, wäre ein baldiges Inkrafttreten des entsprechenden Haftungsregimes des Seeverkehrs geboten.

Abs. 6:

Die im 2. Satz enthaltene Sonderregelung ist im Zusammenhang mit Art. 8 und 9 zu sehen. Demnach haftet für Unfälle mit mehreren Gefahrgutfahrzeugen jeder Beförderer für sein(e) Fahrzeug(e).

Abs. 8Buchstabe a):

Der Definition im 1. Satz entspricht für den Straßenverkehr der Begriff des "Halters" gem. § 3 Abs. 1 Z 7 des GGST, BGBl. Nr. 209/1979 i.d.F. BGBl. Nr. 296/1987 und 181/1988. Der Vermutung im 2. Satz entspricht § 33 Abs. 7 GGSt.

Die für sogenannte "Gemischte Züge" relevante Regelung im 3. Satz geht davon aus, daß zwar der Schaden durch die gefährlichen Güter verursacht (oder verstärkt) wird, das Ereignis jedoch zumeist durch das Zugfahrzeug herbeigeführt wird.

Buchstabe b):

Bei der Eisenbahn geht man davon aus, daß das Ereignis zumeist durch die betriebsführende Eisenbahn (z.B. falsche Signalgebung) verursacht wird.

Abs. 9:

Diese Definition weist dem Übereinkommen einen sehr weiten sachlichen Anwendungsbereich, nämlich eine Anwendung bei Be-

- 3 -

förderungen von jeglichem Gefahrgut im Sinne des ADR zu, sofern die in Art. 4 Buchstabe c angeführten Bagatellgrenzen überschritten werden bzw. sonstige Detailausnahmen nicht zutreffen. Für die Verweisung nur auf das ADR auch hinsichtlich des Schienen- und Binnenschiffverkehrs waren folgende Umstände maßgebend,

1. Die Stofflisten sind mit denen des RID und des ADN harmonisiert und die umfassendsten;
2. der Hinweis auf nur eine Liste vermeidet jegliche Rechtsunsicherheit bei allfalls doch bestehenden Diskrepanzen zwischen ADR, RID oder ADN;
3. RID und ADN weisen keine der Rn. 10 011 ADR entsprechende Regelung auf;
4. das noch nicht fertiggestellte ADN stellt kein gültiges völkerrechtliches Instrument dar.

Abs. 10:

Diese Definition umfaßt neben den Personen- und Sachschäden (Buchstaben a und b) auch Umweltschäden (Buchstabe c). Während Personenschäden sowohl an Bord als auch außerhalb des Fahrzeugs erfaßt sind, wird bei Sachschäden auf diejenigen außerhalb des Fahrzeugs eingeschränkt, da für Schäden an transportierten Gütern ohnehin nach dem Beförderungsvertrag gehaftet wird. Um bei den Umweltschäden zu einigermaßen bezifferbaren Schadens- bzw. Entschädigungsbeträgen zu gelangen, ist hier - mit Ausnahme des entgangenen Gewinns - die Entschädigung auf die angemessenen Wiederherstellungsmaßnahmen eingeschränkt. Die Einbeziehung der vorbeugenden Maßnahmen Dritter unter Buchstabe d ist als Anreiz zur Setzung solcher Maßnahmen zu sehen (s. auch Bem. zu Art. 3 Abs. 1). Maßgebend ist nicht irgendein Verschulden oder irgend eine Rechtswidrigkeit, sondern die bloße Verursachung durch die gefährlichen Güter (Gefährdungshaftung), von der auf Grund der im letzten Satz enthaltenen Vermutung primär auszugehen ist.

Abs. 11:

Da der Begriff "Personen" auch Staaten und staatliche Einrichtungen umfaßt (s. Abs.7), können grundsätzlich auch diese Entschädigungen für im Rahmen ihrer öffentlichen Dienstleistungen gesetzte Maßnahmen verlangen.

Abs. 12:

Die Begriffsbestimmung orientiert sich, wie viele andere Teile des Übereinkommens, am Internationalen Übereinkommen aus dem Jahr 1969 über die zivilrechtliche Haftung für Schäden durch Ölverschmutzung (CLC).

Abs. 13:

Der in dieser Begriff enthaltene Hinweis auf das international auf privatrechtlicher Basis errichtete System der Grünen Karte, dem auch Österreich angehört, ist für die Befreiung von der Ausstellung eines eigenen CRTD-Zertifikats gemäß Artikel 14 von Bedeutung (s. Art. 14 Abs. 9 und 10).

Artikel 2

Der örtliche Anwendungsbereich des Übereinkommens setzt voraus, daß sowohl das Ereignis als auch die Schäden auf dem Hoheitsgebiet eines (auch eines anderen) Mitgliedstaates eingetreten sind. Als Anreiz für Schutzmaßnahmen (Art. 1 Abs. 10 Buchstabe d) ist darüber hinaus eine Ausweitung auch auf Nichtmitgliedstaaten vorgesehen, in denen solche Maßnahmen gesetzt werden.

Artikel 3Abs. 1:

Das Übereinkommen soll die Ansprüche von "unbeteiligten" Dritten regeln, nicht hingegen solche, die bereits in frachtrechtlichen Regelungen wie z.B. CMR oder COTIF-CIM behandelt werden bzw. für die sonst eine Geltendmachung aus einem Be-

- 5 -

förderungsvertrag möglich ist. Ansprüche aus einem Arbeitsvertrag sind grundsätzlich nicht ausgeschlossen, unterliegen jedoch dem Vereinbarkeitserfordernis des Abs. 2. Eine weitere Einschränkung ergibt sich aus der Schadensdefinition in Art. 1 Abs. 10 Buchstabe b, die Schäden an anderen Fahrzeugen desselben Fahrzeugverbandes oder an Sachen an Bord dieser Fahrzeuge ausschließt.

Abs. 2:

Der dem Arbeitsrecht eingeräumten Priorität liegt die in aller Regel aus diesen Vorschriften zu erwartende ausreichende bzw. bessere Befriedigung allfälliger Ansprüche zugrunde.

Abs. 3:

Diese Bestimmung ist keine Begriffsbestimmung der "Beförderung" (eine solche obläge den Beförderungsvorschriften) sondern sie gibt den zeitlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens an. Der dabei vorgenommene Einschluß des Be- und Entladens trägt der Erfahrung Rechnung, daß viel schadensrelevante Verursachungselemente gerade in diesem Bereich (z.B. durch mangelhafte Verladung von Versandstücken) gesetzt werden.

Da der primär haftende Beförderer (s. Art. 5) häufig nicht für das Be- und Entladen verantwortlich ist, sieht Artikel 6 für entsprechende Fälle einen Haftungsübergang vor.

Abs. 4:

Diese Bestimmung deckt die Fälle des Huckepack-, Straßenroller- oder des Fährverkehrs auf Binnenschiffen ab.

Wie im Fall der Fremdtraktion gemäß Art. 1 Abs. 8 Buchstabe a steht auch hier im Vordergrund, daß zumeist der Befördernde für das Ereignis verantwortlich ist.

Die Definition des Art. 1 Abs. 1 und 3 treffen auf Grund dieser Fälle nicht uneingeschränkt zu.

- 6 -

Abs. 5:

Diese Bestimmung unterstreicht, was sich indirekt allerdings auch aus der Definition des Fahrzeugs bzw. des Schiffs in Art. 1 Abs. 5 und 6 bzw. der Nichterwähnung des Luftverkehrs in Abs. 1 ergibt, nämlich daß Abs. 4 keine Erstreckung des Anwendungsbereiches auf den Fährverkehr mit Seeschiffen oder die Fahrzeugbeförderung im Luftverkehr bezweckt.

Artikel 4Buchstabe a:

Diese Bestimmung klammert vor allem die innerbetrieblichen Be- und Entladungsvorgänge aus, sofern sie akzessorisch zum sonstigen Betriebsgeschehen sind. Schäden aus solchen Tätigkeiten sind in der Regel durch die Versicherung des jeweiligen Betriebes gedeckt.

Buchstabe b:

Da spezielle internationale (i) oder allenfalls auch nationale (ii) Regelungen für die Haftung beim Betrieb von Kernanlagen bestehen, die eine ausreichende Entschädigung der Opfer vorsehen, war deren Priorität zu wahren.

Buchstabe c:

Diese Bestimmung ist im Zusammenhang mit Art. 1 Abs. 9 zu sehen und schließt Beförderungen von Kleinmengen bzw. von ausgenommenen Gefahrgütern besonderer Form vom Anwendungsbereich des Übereinkommens aus. Als Beispiele aus der Rn. 10 010 des ADR wären zu nennen Kohlendioxidkapseln, Kraftstoffe in Tanks oder in Kühleinrichtungen, Naphtalinkugeln, ätzende Stoffe in Akkumulatoren, sowie Kleinstmengen in zusammengesetzten Verpackungen. Die Rn. 10 011 des ADR umfaßt Mengenschwellen von 5, 20, 50, 100, 333, 500 und 1000 kg, die verschiedenen Gefahrgütern nach dem angenommenen Grad ihrer Gefährlichkeit zugeordnet sind.

Darüberhinaus sind ungereinigte leere Verpackungen sowie

- 7 -

einige Güter wie z.B. Platzpatronen, Übungsgranaten in Sicherheitsverpackungen, Gummistaub, Kohlenstaub unabhängig von ihrer Menge ausgenommen.

Artikel 5

Abs. 1:

Diese Bestimmung kanalisiert die Primärhaftung auf den Beförderer. Die Begründung ergibt sich einerseits aus der Tatsache das der Beförderer den Gewahrsam über die von ihm beförderten Güter hat und andererseits aus dem Interesse der Opfer, ohne langwierige Verfahren und schwierige rechtliche Voraussetzungen zu einer angemessenen Entschädigung zu gelangen. Alle weiteren Abwägungen wie Mitverschulden u.dgl. sollen dem Verfahren für den Regreß seitens des Beförderers bzw. seiner Versicherung überlassen bleiben (s. Abs. 9).

Der Beförderer haftet für Schäden, die durch gefährliche Güter bei der Beförderung verursacht worden sind. Diese Haftung beruht nicht auf dem Zurechnungsgründen der Rechtswidrigkeit und des Verschuldens, sondern auf der Überlegung, daß jeder, der zu seinem Nutzen ein gefährliches Gut befördert, auch die Nachteile zu tragen hat, die anderen daraus entstehen (Gefährdungshaftung, s. Koziol-Welser, Grundriß des Bürgerlichen Rechts). Da der Beförderer nicht haftet, wenn er nachweist, daß die Schäden durch höhere Gewalt entstanden sind (Abs. 4 Buchstabe a) ist diese Haftung keine reine Erfolgshaftung. Es gibt allerdings noch weitere spezielle Befreiungsgründe (Abs. 4 Buchstabe b und c sowie Abs. 5 und Art. 6 Abs. 1). In bestimmten Fällen erfolgt ein Haftungsübergang (Art. 6 Abs. 1 und Art. 7).

Abs. 2:

Da gemäß Art. 1 Abs. 12 ein Ereignis auch aus einer Serie von Vorfällen gleichen Ursprungs bestehen kann, lag es nahe, (nach dem Vorbild des CLC) die Haftung auf den Beförderer zum Zeit-

- 8 -

punkt des ersten Vorfalles zu kanalisieren, da dieser gegebenenfalls durch entsprechende Aufmerksamkeit das Entstehen der "Serie" hätte verhindern können.

Abs. 3:

Mit dieser Bestimmung wird eine Solidarhaftung beim gemeinschaftlichen Betrieb von Eisenbahnen begründet.

Abs. 4:

Enthält Haftungsausschlußgründe für den Beförderer, wobei diesen die Beweislast trifft.

Buchstabe a:

Enthält eine der üblichen "force majeure"-Klauseln.

Buchstabe b:

Bezieht sich hauptsächlich auf terroristische Handlungen.

Buchstabe c:

Die Verpflichtung zur Information über die Gefahrguteigenschaft ist insbesondere in den Gefahrgutbeförderungsvorschriften ADR/RID etc. geregelt, die entsprechend detaillierte Eintragungen im Beförderungspapier/Frachtbrief vorsehen. Die Verantwortlichkeit für diese Eintragungen trifft in erster Linie den Hersteller des jeweils zur Beförderung gelangenden Gefahrguts, der oft identisch mit dem Absender ist. Darüber hinaus wird jedoch ein gewisser Sachverstand und entsprechende Aufmerksamkeit auch vom übernehmenden Beförderer zu erwarten sein, worauf der letzte Halbsatz auch hindeutet. Ist der Beförderer nicht haftbar, so erfolgt ein Haftungsübergang (s. Art. 7).

Abs. 5:

Die Haftungsbefreiung wegen Selbstverschuldens des Opfers ist bewußt dem richterlichen Ermessen überantwortet, weil dem Opfer - im Gegensatz zu den Ausschlußfällen des Abs. 4 Buch-

- 9 -

stabe b und c - keine haftbare Person zur Verfügung steht und es somit bei völliger Befreiung des (versicherten) Beförderers ohne jede Entschädigung bleibt.

Abs. 6:

Diese Bestimmung statuiert den Vorrang des CRTD vor entsprechendem Landesrecht, berücksichtigt jedoch mögliche landesrechtliche Regelungen, die eine haftungsbegründende Prüfpflicht des Beförderers bei der Annahme des Gutes vorsehen. Seine Haftung soll jedoch auch dann nicht höher sein als die nach dem CRTD.

Abs. 7:

Im Sinne weitestgehender Kanalisierung werden verschiedene Personenkreise von der (direkten) Inanspruchnahme als Beförderer ausgeschlossen:

Buchstaben a bis c:

Personen, die Dienstleistungen für die Beförderung jedoch nicht die Beförderungsleistung als solche erbringen.

Buchstaben d und e:

Personen, die Bergungen und Hilfeleistungen vornehmen und hievon nicht durch das Haftungsrisiko abgehalten werden sollen.

Buchstabe f:

Personen, die Schutzmaßnahmen (s. Art. 1 Abs. 10 Buchstabe d und Abs. 11) treffen.

Buchstabe g:

Beauftragte und Bedienstete der vorstehend Ausgenommenen.

Alle diese Ausnahmen kommen jedoch nur in solchen Fällen zum Tragen, in denen die genannten Personen nicht vorsätzlich oder qualifiziert grob fahrlässig gehandelt haben.

- 10 -

Abs. 8:

Hiermit soll sichergestellt werden, daß kein Berger oder Abschlepper u.dgl. auf Grund der Bestimmungen über Fremdtaktion (Art. 1 Abs. 8) oder Huckepack (Art. 3 Abs. 4) zum Beförderer wird, sondern daß der Abzuschleppende etc. Beförderer im Sinne der CRTD bleibt.

Abs. 9:

Diese Bestimmung unterstreicht, daß die Kanalisierung auf den Beförderer (der einer Versicherungspflicht gem. Art. 13 ff unterliegt) im Interesse der Opfer erfolgt, jeglicher Regreß auf Grund der Verursachung davon jedoch unberührt bleibt.

Artikel 6

Abs. 1:

Geht davon aus, daß der Beförderer grundsätzlich auch für das Be- und Entladen haftet. Er kann sich von dieser Haftung nur dann ganz oder teilweise befreien, wenn er seine gänzliche oder teilweise Nicht-Verantwortung für diese Tätigkeiten beweist und gleichzeitig die stattdessen verantwortliche "andere Person" benennt.

Es wird somit in erster Linie vom Vertragsverhältnis zwischen dem Beförderer und der "anderen Person" (z.B. Eisenbahn - Absender) und dem diesem zugrundeliegenden Vertragsrecht abhängen ob die "andere Person" alleinverantwortlich oder mitverantwortlich für das Be- und/oder Entladen war oder ob er nur für den Beförderer oder für sonst eine "andere Person" tätig war.

Abs. 2:

Die "andere Person" unterliegt dem CRTD mit folgenden Ausnahmen:

Buchstabe a:

Das CRTD hat keinen Vorrang vor anderen Schadenersatzregelun-

- 11 -

gen und es besteht keine Versicherungspflicht.

Buchstabe b:

Die Haftungsobergrenze des Art. 9 ist eine absolute.

Buchstabe c:

Ein vom Beförderer oder der "anderen Person" errichteter Fonds kommt beiden zugute.

Abs. 3:

Der Übergang der Haftung vom Beförderer auf die "andere Person" wird bei dessen Verschulden oder Teilverschulden weiter eingeschränkt.

Abs. 4:

Unterstreicht, obwohl größtenteils schon durch Art. 5 Abs. 8 ausgeschlossen, daß wer z.B. bei Hilfeleistungen einen Tank auspumpt keine "andere Person" im Sinne der vorstehenden Absätze ist.

Artikel 7:

Hier wird der Haftungsübergang bei fehlender oder falscher Information über die Gefahrguteigenschaft in der Weise festgelegt, daß der zur Information Verpflichtete in diesem Fall als der Beförderer angesehen wird.

Doch wird auch in diesem Fall die Priorität des CRTD vor anderen einschlägigen Regelungen ausgeschlossen und findet die Versicherungspflicht keine Anwendung. Die Entschädigung der Opfer erscheint insofern gewährleistet, als der in Betracht kommende Produzent, Absender etc. zumeist in anderer Weise versichert sein dürfte.

Artikel 8

Abs. 1:

- 12 -

Der eher seltene Fall eines Unfalls mit mehreren Gefahrgutfahrzeugen ist in für die Opfer vorteilhafter Weise dahingehend geregelt, daß jeder Beförderer für sein(e) Fahrzeug(e) seinen gesamten versicherten Entschädigungsbetrag entweder für den ihm zurechenbaren Schaden oder im Rahmen der Solidarhaftung einbringt.

Abs. 2:

Die Haftung wird auf die Obergrenzen je Fahrzeug eines Beförderers beschränkt, wobei gemäß Artikel 1 Abs. 6 2. Satz ein Zug als ein Fahrzeug gilt.

Abs. 3:

Wie im Artikel 5 Abs. 9 ist auch für die Fälle des Artikels 8 die volle Rekursmöglichkeit gewahrt.

Artikel 9

Abs. 1:

Die vorgesehenen Haftungsobergrenzen sind zwecks Erhaltung einer relativen Wertstabilität in Sonderziehungsrechten (SZR) des Internationalen Währungsfonds (s. Art. 12) ausgedrückt. Gemäß Art. 29 Abs. 5 Buchstabe a in Verbindung mit Art. 22 Abs. 1 kann eine Änderung dieser Beträge (Art. 29 Abs. 2) frühestens nach dem 1. Februar 1995 beraten werden.

Die Beträge für den Straßen- und Schienenverkehr machen insgesamt nach dzt. Umrechnungskurs des SZR rd. 500 Mio S aus, die im Verhältnis 3:2 auf Personenschaden (Buchstabe a) und Sach- bzw. Umweltschaden (Buchstabe b) aufgeteilt sind.

Abs. 2:

Mit Rücksicht darauf, daß bei den einschlägigen Regelungen für den Schiffsverkehr bislang durchwegs niedrigere Haftungsbeträge zur Anwendung kamen, machen die Höchstbeträge hierfür insgesamt rd. 250 Mio S, davon rd. 130 Mio S für Personen-

- 13 -

schaden und 120 Mio S für den im Schiffverkehr überwiegenden Sach- und Umweltschaden aus.

Abs. 3:

Die Abgeltung der Personenschäden hat insoweit Vorrang, als sich die Anspruchsberechtigten bei nur anteilmäßiger Befriedigung ihre Ansprüche aus den Beträgen gemäß Buchstabe a mit ihren Restansprüchen gleichrangig (!) an der Verteilung der Beträge gemäß Buchstabe b beteiligen können.

Reicht der Betrag gemäß Buchstabe b für die Gesamtheit der Ansprüche aus, würden somit sowohl die Anspruchsberechtigten gemäß Buchstabe a als auch die bloß gemäß Buchstabe b Anspruchsberechtigten voll befriedigt. Reicht der Betrag gemäß Buchstabe b nicht aus, würden sowohl die Restanspruchsberechtigten aus Buchstabe a als auch die bloß gemäß Buchstabe b Anspruchsberechtigten anteilmäßig befriedigt.

Die Entschädigung der bloß gemäß Buchstabe b Berechtigten kann somit zwar durch die Restansprüche gemäß Buchstabe a verringert, jedoch niemals konsumiert werden.

Eine umgekehrte Möglichkeit der Heranziehung nicht ausgenützter Beträge aus dem Topf gemäß Buchstabe a ist vor allem deswegen nicht vorgesehen, weil die Versicherung von Umweltschäden problematisch ist und es zur Erzielung vertretbarer Prämien einer Fixierung der in den Buchstaben b angeführten Obergrenzen bedarf.

Artikel 10

Abs. 1:

Den allgemeinen Grundsätzen des Schuldrechts folgend, haftet der Beförderer unbegrenzt, wenn der Schaden auf sein oder seiner Bediensteten/Beauftragten vorsätzliches oder qualifiziert grob fahrlässiges Verhalten zurückzuführen ist; für ein solches Verhalten der Bediensteten/Beauftragten haftet der Beförderer jedoch nur dann unbeschränkt, wenn sie nachweis-

- 14 -

haben. Diese Regelung dient auch einen sicherheitsbewußten und den Gefahrgutvorschriften gemäßen Verhalten sowohl des Beförderers als auch seiner Bediensteten/Beauftragten.

Abs. 2:

Die Aufrechnung von Gegenforderungen des Beförderers gegen die Geschädigten ist zulässig.

Abs. 3:

Die (nicht verpflichtende) Errichtung eines Haftungsfonds hat keinen Einfluß auf die Haftungsbegrenzung.

Abs. 4:

Die Bestimmungen über die Aufteilung des Haftungsfonds und die dabei geltenden Eintrittsrechte finden sinngemäß auf die Aufteilung eines begrenzten Haftungsbetrages ohne Errichtung eines Fonds Anwendung.

Abs. 5:

Statuiert in Verfahrensfragen die lex fori.

Artikel 11

Abs. 1:

Bei Ereignissen katastrophalen Ausmaßes mit einer entsprechenden großen Anzahl von Geschädigten wird die rasche Schadloshaltung für die Opfer durch die Einräumung der Möglichkeit, einen Haftungsfonds zu errichten, entscheidend erleichtert. Für den Beförderer bringt die Errichtung eines Fonds den Vorteil, daß auf sein übriges Vermögen nicht gegriffen werden kann (s. Abs. 8 Buchstabe a). Da ein solcher Fonds die Kenntnis der maximalen Entschädigungssumme voraussetzt, kommt er nur für die der Haftungsbegrenzung des Art. 9 unterliegenden Ansprüche nicht jedoch für eine unbegrenzte Haftung begründende Ansprüche gemäß Artikel 10 zum Tragen.

- 15 -

Abs. 2:

Der Fonds kann in bar oder in einer anderen behördlich anerkannten Form der Sicherstellung errichtet werden.

Abs. 3:

Der Fonds kann auch von der Versicherung errichtet werden, wobei jedoch die Ansprüche gegen den Beförderer, insbesondere die über die Versicherungssumme hinausgehenden Ansprüche gemäß Art. 10 Abs. 1 unberührt bleiben.

Abs. 4:

Die hier und in den folgenden Absätzen aufgestellten Regeln für die Befriedigung der Ansprüche gelten sowohl für die Aufteilung des Fonds als auch für die Aufteilung der Schadenssumme bei Nichterrichtung eines Fonds.

Abs. 5:

Begründet ein Eintrittsrecht im Verteilungsverfahren für jeden, der bereits Schadenersatzzahlungen geleistet hat.

Abs. 6:

Das Eintrittsrecht ist vorbehaltlich entgegenstehenden Landesrechts unbeschränkt.

Abs. 7:

Regelt Fälle von Entschädigungen, die zum Zeitpunkt der Errichtung und Verteilung noch nicht feststehen.

Abs. 8:

Aus der Errichtung des Fonds ergeben sich die folgenden rechtlichen Vorteile:

Buchstabe a:

Es kann auf sonstige Vermögenswerte des Beförderers nicht gegriffen werden.

Buchstabe b:

Alle allenfalls beschlagnahmten, sichergestellten oder sonst mit Verfügungsbeschränkungen belegten Werte des Beförderers sind freizugeben.

Abs. 9:

Die Vorteile des Absatzes 8 kommen nur zum Tragen, wenn gewährleistet ist, daß der Kläger freien Zugang zum Fonds genießt und die Fondsmittel frei transferierbar sind.

Artikel 12Abs. 1:

Zur Sicherung der Wertstabilität wird als Rechnungseinheit für die Haftungsbeträge das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfonds (IWF) verwendet. Dies geschieht in zahlreichen vergleichbaren internationalen Übereinkommen (s. z.B. Art. 6 des Anhanges A (ER/CIV) bzw. Art. 7 des Anhanges B (ER/CIM) des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980, BGBl.Nr. 225/1985).

Abs. 2:

Für Staaten, die weder Mitglieder des IWF sind noch die Anwendung des SZR zulassen, ist als Alternative der Goldfranken vorgesehen. Die Inanspruchnahme dieser Möglichkeit ist jedoch an eine diesbezügliche Bekanntgabe an den Verwahrer zwecks Weiterleitung an die anderen Mitgliedsstaaten (s. Art. 31 Abs. 2 Buchstabe a - ii) gebunden.

Da die Umrechnung des SZR bzw. des Goldfrankens bei Nichtmitgliedstaaten des IWF jeweils nach dem Landesrecht erfolgt, ist eine Realwertklausel angefügt, die eine wertmäßig adäquate Entschädigung der Opfer auch in solchen Staaten sicherstellen soll.

Artikel 13

- 17 -

Abs. 1:

Hier wird die Verpflichtung zur Deckung der Haftung durch eine Versicherung oder "andere finanzielle Sicherheit" festgesetzt. Eine solche kann ggf. auch staatlicherseits auf gesetzlicher Grundlage vorgesehen werden, wenn etwa die Beförderung der gefährlichen Güter mit einer privaten Eisenbahn im verkehrspolitischen Interesse liegt.

Abs. 2:

Die Mindestdeckungssumme der Versicherung oder der anderen finanziellen Sicherheit muß den Höchstbeträgen des Art. 9 entsprechen.

Die Versicherung oder sonstige finanzielle Sicherheit kommt dem in der Bescheinigung gemäß Art. 14 genannten Beförderer, erforderlichenfalls aber auch einer anderen Person, die nach dem Übereinkommen haftbar ist, zugute.

Abs. 3:

Unterstreicht, daß die Beträge der Versicherung bzw. sonstigen finanziellen Sicherheit ausschließlich zur Befriedigung von Ansprüchen gemäß Art. 3 Abs. 1 bestimmt sein sollen.

Artikel 14

Abs. 1:

Verfügt das Erfordernis einer Deckungsbescheinigung, für die ein Mindestinhalt und ein Ausstellungsverfahren, jedoch kein Muster vorgesehen ist. Jeder Staat hat die für die Ausstellung zuständige(n) Behörde(n) zu bestimmen. Siehe jedoch Abs. 9 und 10.

Abs. 2:

Enthält nähere Ausführungen über den Staat, dessen zuständige Behörde im Sinne des Abs. 1 für die Ausstellung der Bescheinigung zuständig ist.

Abs. 3:

Legt den Mindestinhalt der Bescheinigung fest.

Abs. 4:

Verlangt, daß in allen Mitgliedstaaten Regelungen über das Mitführen der Bescheinigung zwecks Vorweisens an die überprüfungsberechtigten Organe getroffen sein müssen.

Abs. 5:

Die Bescheinigung kann in jeder Sprache ausgestellt sein, muß aber jedenfalls auch einen Text in Englisch oder Französisch enthalten.

Abs. 6:

Verlangt, daß in allen Mitgliedstaaten Regeln über die Ausgabe und Gültigkeit der Bescheinigung getroffen sein müssen.

Abs. 7:

Verfügt für solche Bescheinigungen das international verbreitete Prinzip der Unilateralität, jedoch mit der Einschränkung, daß eine zuständige Behörde für wechselseitige Anfragen und Auskünfte über die in der Bescheinigung angeführten Versicherer etc. zu bestimmen ist und mit der Ausweitung, daß auch Bescheinigungen aus Nichtmitgliedstaaten anerkannt werden können.

Abs. 8:

Legt zwecks Gewährleistung der Richtigkeit der in der Bescheinigung ausgewiesene Deckung die Verpflichtung fest, eine befristete Weitergeltung der Versicherung oder sonstigen finanziellen Sicherheit bei Eintreten eines Auflösungsgrundes vor Ablauf der in der Bescheinigung ausgewiesenen Gültigkeitsdauer vorzusehen.

- 19 -

In allen Mitgliedsländern des Systems der "Grünen Karte" (s. Art. 1 Abs. 13) d.s. z.Zt. Österreich, alle EG-Staaten, die Schweiz, Norwegen, Schweden, Finnland, Bulgarien, CSSR, DDR, Ungarn, Rumänien, Polen, Jugoslawien, Türkei, Marokko, Tunesien, Israel, Island und Iran, befreit eine gültige (vorweisbare) grüne Karte vom Erfordernis der Bescheinigung gemäß diesem Artikel.

Abs. 10:

Da zahlreiche Staaten des Grüne Karte-Systems das Erfordernis der Ausstellung und des Vorweisens der Grünen Karte untereinander abgeschafft haben (z.B. Österreich zur Zeit mit allen Staaten außer Bulgarien, Griechenland, Israel, Iran, Island, Marokko, Polen, Rumänien, Tunesien und der Türkei) und nicht auf Grund des CRTD zu dessen Wiedereinführung gezwungen werden sollen, sieht dieser Absatz eine - allerdings jeweils zwischen den Staaten zu vereinbarende - Dispensierung auch von der Bescheinigung vor.

Artikel 15

Abs. 1:

Die Möglichkeit, die Ansprüche unmittelbar an die Versicherung oder sonstigen Garanten zu richten, kommt auf Grundlage des CRTD nur für Ansprüche gegen den Beförderer, nicht jedoch auch für solche gegen andere (z.B. gegen die Versicherung des Absenders) zum Tragen.

Abs. 2:

Der gemäß Abs. 1 an Stelle des Beförderers Beklagte kommt ebenfalls in den Genuß der Haftungsbegrenzung des Artikels 9 und zwar auch dann, wenn der Beförderer selbst gemäß Artikel 10 unbeschränkt haftet. Konkurs oder Ausgleich bleiben allerdings Einreden allein für den Beförderer. Ebensowenig können Einreden aus dem Innenverhältnis insbesondere aus dem Versicherungsvertragsverhältnis zwischen den Beklagten und dem

- 20 -

sicherungsvertragsverhältnis zwischen den Beklagten und dem Beförderer geltend gemacht werden.

Abs. 3:

Enthält im Hinblick auf die Rückgriffsmöglichkeit des Beklagten die übliche Streitverkündigungsklausel.

Artikel 16

Dieser Artikel betrifft Ausnahmen von der Versicherungspflicht etc. und der Bescheinigung gemäß Art. 13 und 14:

Abs. 1:

Staatliche Dienstfahrzeuge des Straßen- und Schiffsverkehrs können bei Dienstfahrten von der Versicherungspflicht etc. durch das Landesrecht befreit werden. Staatliche kommerzielle Straßen- oder Schiffsbeförderungsunternehmen, wie sie insbesondere in osteuropäischen Staaten üblich sind, fallen jedoch nicht unter diese Befreiung.

Abs. 2:

Die in Abs. 1 statuierte Befreiung von der Versicherungspflicht etc. ist mit der Auflage verbunden, ein der Bescheinigung gemäß Art. 14 entsprechendes Dokument für allfällige Überprüfungen zur Verfügung zu halten.

Abs. 3:

Der Mindestinhalt der Bescheinigung gemäß Art. 14 Abs. 3 gilt auch für das Dokument gemäß Abs. 2.

Abs. 4:

Für Staatseisenbahnen ist die Möglichkeit zur Befreiung von der Versicherung durch das Landesrecht im Gegensatz zur Regelung des Abs. 1 für Straße und Binnenschifffahrt nicht von der Art der Beförderung abhängig. Voraussetzung ist vielmehr das Staatseigentum oder die volle staatliche Finanzaufsicht hin-

- 21 -

sichtlich des betreffenden Eisenbahnunternehmens.

Nicht staatseigene Eisenbahnen (Privatbahnen) können somit nicht in gleicher Weise von der Pflichtversicherung befreit werden. Der betreffende Staat kann jedoch im Rahmen des Landesrecht vorsehen, daß für die betreffende Bahn eine "andere finanzielle Sicherheit" im Sinne des Artikels 13 geleistet wird.

Der letzte Satz berücksichtigt vor allem die besondere Situation der luxemburgischen Eisenbahnen.

Artikel 17

Unterstreicht das Gebot an die Mitgliedstaaten, das nationale Recht über die Pflichtversicherung an das CRTD anzupassen bzw. allenfalls fehlende Durchführungsnormen zu erlassen.

Artikel 18

Abs. 1:

Die relative Verjährungsfrist beträgt drei Jahre ab dem Zeitpunkt, ab dem der Geschädigte Kenntnis über den Schaden und den im Sinne des CRTD Haftenden Kenntnis erlangte oder hätte erlangt haben müssen. Wegen des zusätzlichen Aufwandes, der dem Haftenden (z.B. Versicherer) entstehen kann, wenn zahlreiche noch nicht ausreichend konkretisierte Entschädigungsansprüche erhoben werden, kann eine Verlängerung der Klagseinbringungsfrist vereinbart werden.

Abs. 2:

Die absolute Verjährungsfrist beträgt zehn Jahre mit Rücksicht auf die Komplexität der Verfahren im Fall von Ereignissen katastrophalen Charakters mit zahlreichen Geschädigten.

Abs. 3:

Mit Rücksicht auf die Definition des Ereignisses in Art. 1 Abs. 12 beginnt sowohl die relative als auch die absolute Ver-

- 22 -

jährungsfrist ab dem letzten Ereignis einer Serie zu laufen.

Artikel 19

Trifft Regelungen über den Gerichtsstand:

Abs. 1:

Sieht zahlreiche Wahlmöglichkeiten hinsichtlich des Staates der Klagseinbringung vor:

Buchstabe a: Staat des Schadenseintritts

Buchstabe b: Staat des Ereignisses

Buchstabe c: Staat der vorbeugenden Maßnahmen

(Art. 1 Abs. 11)

Buchstabe d: Staat des gewöhnlichen Aufenthaltes (allgemeiner Gerichtsstand) des Beförderers.

Der Gerichtsstand ist auch wesentlich für die Zulässigkeit der Errichtung eines Haftungsfonds gemäß Art. 11. Kommt der Gerichtsstand des gewöhnlichen Aufenthaltes des Beförderers (Buchstabe d) zum Tragen, so kann ein Fonds in diesem Staat jedoch nur errichtet werden, wenn alle Opfer ebenfalls ihren gewöhnlichen Aufenthalt in diesem Staat haben (vgl. Art. 2). Die im 2. Satz enthaltene Verständigungspflicht dient v.a. dem Zweck, dem Beklagten entsprechende Zeit zur Errichtung eines Haftungsfonds einzuräumen.

Abs. 2:

Bei registrierten Fahrzeugen oder Schiffen wird unwiderlegbar vermutet, daß der Zulassungsstaat der gewöhnliche Aufenthalt des Beförderers ist.

Abs. 3:

Soll sicherstellen, daß die Entscheidungsbefugnis der Gerichte auf Grund des nationalen Rechts umfassend ist und insbesondere auch die Verteilung der Fondsmittel einschließt.

- 23 -

Abs. 4:

Die Errichtung eines Haftungsfonds begründet hinsichtlich dessen Verteilung etc. eine ausschließliche Zuständigkeit der Gerichte des Staates, in dem diese stattgefunden hat.

Artikel 20

Dieser Artikel betrifft die Anerkennung und Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen, wobei einhellige Auffassung darüber bestand, daß auch gerichtliche Vergleiche umfaßt sind.

Abs. 1:

Urteile, einschließlich gerichtlicher Vergleiche, von gemäß Art. 19 zuständigen Gerichten sind, wenn sie nach Rechtskraft im Entscheidungsstaat vollstreckbar sind, in jedem anderen Vertragsstaat anzuerkennen, sofern nicht folgende als Konkretisierung des "ordre public" zu verstehende Ausnahmen gegeben sind

Buchstabe a: Erschleichung des Urteils durch List;

Buchstabe b: Verletzung des rechtlichen Gehörs bzw. der Verteidigungsrechte des Beklagten;

Buchstabe c: Res iudicata.

Abs. 2:

Normiert die Vollstreckung von gem. Abs. 1 anerkannten Gerichtsentscheidungen nach Erfüllung nationaler Verfahrensvorschriften, die jedoch keine neuerliche Entscheidung in der Sache selbst ("revision au fonds") zulassen dürfen.

Artikel 21

Multilaterale bzw. bilaterale Übereinkommen über die wechselseitige Anerkennung und Vollstreckung von Gerichtsentscheidungen genießen Vorrang vor den einschlägigen Regelungen des CRTD. Österreich hat zur Zeit mit Ausnahme Dänemarks,

- 24 -

Griechenlands, Irlands, Islands und Portugals mit allen westeuropäischen Staaten bilaterale Anerkennungs- und Vollstreckungsabkommen in Zivilsachen abgeschlossen. Als multilaterales Übereinkommen ist hier das Europäische Gerichtsstands- und Vollstreckungsübereinkommen vom 27.9.1968 zu nennen.

Artikel 22:

Enthält übliche Schlußbestimmungen:

Abs. 1 und 3

Das CRTD liegt für 11 Monate zur Unterzeichnung ab 1. Februar 1990 in Genf und anschließend zum Beitritt beim Generalsekretär der Vereinten Nationen (Art. 31 Abs. 1) in New York vor.

Abs. 2 und 4

Verlangt, daß jeder Signatarstaat ein Instrument über die Ratifikation, Annahme, Genehmigung und jeder andere Staat ein solches über den Beitritt beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 23

Regelt das Inkrafttreten des CRTD:

Abs. 1:

Zur Gewährleistung des raschen Inkrafttretens sind die Hinterlegungsakte von lediglich fünf Staaten und der Ablauf eines Jahres nach Hinterlegung des fünften Instruments vorgesehen.

Abs. 2:

Steht der Inkrafttretenstermin bereits fest oder ist das CRTD bereits in Kraft getreten, so tritt das Übereinkommen für alle, die danach die entsprechenden Hinterlegungsakte setzen, individuell jeweils ein Jahr nach dem eigenen Hinterlegungsakt in Kraft.

- 25 -

Abs. 3:

Jede Änderung des CRTD (s. Art. 28) erstreckt sich automatisch auf alle Staaten, die nach Inkrafttreten der Änderung Hinterlegungsakte setzen.

Artikel 24

Enthält eine taxative Regelung der Vorbehaltsermächtigungen:

Abs. 1:

Vorbehalte sind in folgenden Belangen zulässig:

Buchstabe a:

Zu den Haftungsobergrenzen des Artikels 9, für die im Landesrecht eine Überschreitung oder gänzliche Nichtanwendung bei gleichzeitiger entsprechend höherer Versicherung nationaler Fahrzeuge vorgesehen werden darf, wenn

- das Ereignis auf seinem Hoheitsgebiet eingetreten ist und
- das Landesrecht ein Haftungsregime mit Gefährdungshaftung aufweist,

Buchstabe b:

zu den Haftungsausschlußgründen höhere Gewalt und Vorsatz Dritter (Art. 5 Abs. 4 Buchstaben a und b),

Buchstabe c:

zum Haftungsausschlußgrund Selbstverschulden des Geschädigten, wenn das Landesrecht den Haftungsausschluß oder die Haftungsminderung im Falle von Personenschäden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Geschädigten bzw. des sonst Anspruchsberechtigten vorsieht (Art. 5 Abs. 5).

Abs. 2:

Die Vorbehaltsmöglichkeit setzt voraus, daß das Landesrecht die im Abs. 1 erwähnten Regelungen zum Zeitpunkt des Inkraft-

- 26 -

tretens des CRTD bzw. vor der absoluten Fallfrist 1. Februar 1995 enthält.

Abs. 3:

Die im Abs. 1 erwähnten landesrechtlichen Regelungen müssen dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zur Verlautbarung gemäß Art. 31 Abs. 2 Buchstabe a - iii bekanntgegeben werden.

Artikel 25

Enthält weitere Verfahrensbestimmungen hinsichtlich der Vorbehalte:

Abs. 1:

Vorbehalte können bereits bei der Unterzeichnung (s. Art. 24 Abs. 1) erhoben werden. Sie müssen jedoch zu ihrer Wirksamkeit bei der Ratifikation, Annahme, Genehmigung und dem Beitritt bestätigt werden.

Abs. 2:

Mündliche Vorbehalte sind unzulässig. Vorbehalte können nur beim Generalsekretär der Vereinten Nationen deponiert werden.

Abs. 3:

Der Vorbehalt wird gleichzeitig mit dem individuellen Inkrafttretenstermin des Art. 23 Abs. 2 wirksam.

Abs. 4:

Auch Widerrufe von Vorbehalten bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der schriftlichen Bekanntgabe an den Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Mit Rücksicht auf die nötige Zeit bis zur allfälligen Übersetzung und Verlautbarung des Widerrufs gemäß Art. 31 Abs. 2 Buchstabe a - v wird der Widerruf erst ein halbes Jahr nach dem Einlangen beim Generalsekretär der Vereinten Nationen in New York wirksam.

- 27 -

Artikel 26

Jeder Staat hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen gleichzeitig mit seinem Hinterlegungsakt die zuständige(n) Behörde(n) für die Ausgabe der Versicherungsbescheinigung und die Kontaktnahme bei Rückfragen in Zweifelsfällen bekanntzugeben. Eine Verlautbarung ist im Art. 31 nicht vorgesehen.

Artikel 27:

Eine Anwendung des CRTD auf Ereignisse vor seinem Inkrafttreten ist nicht vorgesehen.

Artikel 28Abs. 1:

Im Gegensatz zur Änderung der Haftungsgrenzen sind für das Verfahren zur Änderung des ganzen Übereinkommens nur Rahmenbestimmungen festgelegt, denen zufolge die Änderung des CRTD - wie seine Erstellung - im Rahmen einer Konferenz unter der Ägide des ITC der ECE zu erfolgen hat.

Abs. 2:

Das ITC kann eine solche Konferenz jederzeit aus eigenem einberufen, ist hiezu jedoch überdies bei Einlangen entsprechender Ersuchen von mindestens einem Drittel der Mitgliedstaaten bzw. (bei weniger als neun Mitgliedstaaten) von mindestens drei Mitgliedstaaten beim Generalsekretär der Vereinten Nationen verpflichtet. Zur Einberufung sind nur Staaten befugt, für die das Übereinkommen bereits in Kraft getreten ist (Mitgliedstaaten), während an der Konferenz auch solche Staaten teilnehmen können, für welche die Jahresfrist nach dem Hinterlegungsakt (Art. 23 Abs. 2) noch nicht abgelaufen ist (Vertragsstaaten).

Artikel 29

Regelt eingehend das Verfahren zur Änderung der Haftungsgrenzen gemäß Artikel 9. Folgende Voraussetzungen müssen vorliegen:

Abs. 1:

Beim Generalsekretär der Vereinten Nationen müssen entsprechende Änderungs- und Einberufungersuchen von mindestens einem Viertel der Mitgliedstaaten bzw. (bei weniger als 12 Mitgliedstaaten) mindestens drei Mitgliedstaaten eingelangt sein (s. Art. 31 Abs. 2 Buchstabe a - vi).

Abs. 2:

Das ITC hat einen Ausschuß bestehend aus je einem Delegierten der Vertragsstaaten zwecks Beratung zu einem Termin von mindestens einem halben Jahr nach dem Aussendungstermin einzuberufen.

Abs. 3:

Das Präsenzquorum beträgt die Hälfte der Vertragsstaaten zum Zeitpunkt der Abstimmung. Das Beschlußquorum beträgt zwei Drittel der anwesenden und an der Abstimmung teilnehmenden Vertragsstaaten.

Abs. 4:

Bei seinen Beratungen über die Änderungsvorschläge muß der Ausschuß auf der Grundlage entsprechenden Zahlenmaterials über Schadensfälle, Schadenshöhe, Geldwertentwicklung und geschätzte Versicherungskosten entscheiden.

Abs. 5:

Enthält verschiedene Vorkehrungen gegen eine zu rasche und intensive Erhöhung der Haftungsobergrenze:

Buchstabe a:

- 29 -

der Ausschuß darf in Beratungen im Sinne des Abs. 2 frühestens zum Termin 1. Februar 1995 eintreten, sofern das CRTD zu diesem Zeitpunkt bereits in Kraft ist. Nach Inkrafttreten einer Änderung beginnt eine neuerliche Sperrfrist von fünf Jahren zu laufen.

Buchstabe b:

Die neue Haftungsobergrenze darf den Wert nicht übersteigen, den die bestehenden Werte bei stetiger Verzinsung mit 6 % ab dem 1. Februar 1990 bis zum Zeitpunkt der Entscheidung erreicht hätten.

Buchstabe c:

Die absolute Obergrenze liegt bei dem Dreifachen der Werte des jeweils gültigen Artikels 9.

Abs. 6:

Der Beschluß des Ausschusses im Sinne des Abs. 3 unterliegt einem Einspruchsverfahren. Er ist vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsstaaten unter Einräumung einer Antwortfrist von eineinhalb Jahren zur Kenntnis zu bringen. Hat innerhalb dieser Frist nicht mindestens ein Viertel der Vertragsstaaten Einspruch erhoben, so tritt die Änderung in Kraft.

Abs. 7:

Sofern nicht erfolgreich Einspruch erhoben wurde, tritt die Änderung drei Jahre nach Notifizierung der Beschlüsse des Ausschusses in Kraft.

Abs. 8:

Staaten, welche die Änderung nicht vollziehen wollen, müssen das Übereinkommen rechtzeitig, d.h. mindestens sechs Monate vor dem Inkrafttreten der Änderung, kündigen.

Abs. 9:

- 30 -

Regelt den Fall von Staaten, die innerhalb der vorgenannten Dreijahresfrist Mitgliedstaaten werden. Dennoch gilt Artikel 23 Abs. 3.

Artikel 30:

Regelt die Kündigung des Übereinkommens:

Abs. 1:

Die Kündigung kann jederzeit erfolgen (hinsichtlich ihrer Wirksamkeit s. jedoch auch Art. 29 Abs. 8).

Abs. 2:

Die Kündigung bedarf des entsprechenden Hinterlegungsaktes beim Generalsekretär der Vereinten Nationen, der sie gemäß Art. 31 Abs. 2 Buchstabe a - viii zu verlautbaren hat.

Abs. 3:

Der kündigende Staat kann bei der Hinterlegung eine ein halbes Jahr überschreitende Frist für das Wirksamwerden der Kündigung selbst bestimmen, andernfalls gilt die Frist von einem halben Jahr ab dem Hinterlegungsakt.

Artikel 31

Abs. 1:

Bestimmt den Generalsekretär der Vereinten Nationen in New York zum Verwahrer des Übereinkommens.

Abs. 2:

Enthält Pflichten des Verwahrers, nämlich:

Buchstabe a:

Informationspflichten, die jedoch nur demonstrativ aufgezählt sind (s. z.B. Art. 14 Abs. 1 und 7 und Art. 29 Abs. 6).

- 31 -

Buchstabe b:

Pflicht zur Übermittlung belaubigter Kopien des CRTD-
Originals an alle Signatar- und Beitrittsstaaten.