

**Bundesrepublik Deutschland**  
**Der Bundeskanzler**

III/6 — 97104 — 5155/69

Bonn, den 9. Mai 1969

An den Herrn  
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Europäischen  
Übereinkommen vom 30. September 1957 über  
die internationale Beförderung gefährlicher  
Güter auf der Straße (ADR)

nebst Anlagen A und B\*) und Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen. Der Wortlaut des Übereinkommens in englischer, französischer und deutscher Sprache sowie eine Denkschrift hierzu liegen diesem Schreiben bei.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 337. Sitzung am 18. April 1969 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Im übrigen hat der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen erhoben.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in Anlage 3 dargelegt.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

**Brandt**

---

\*) als Sonderdruck verteilt

## Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes  
zu dem Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957  
über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße  
(ADR)**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Genf am 13. Dezember 1957 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Europäischen Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) einschließlich der Anlagen in ihrer am 29. Juli 1968 geänderten Fassung wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend, die Anlagen A und B werden in einem Anlagenband veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, Änderungen des Übereinkommens, die der Verwirklichung neuer technischer Erkenntnisse hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter dienen oder die das anzuwendende technische oder verwaltungsmäßige Verfahren betreffen, sowie Änderungen der Anlagen des Übereinkommens durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, Sonderabkommen nach Artikel 4 Abs. 3 des Übereinkommens durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen. Dasselbe gilt für Vereinbarungen über Ausnahmen nach den Vorschriften der Anlage B des Übereinkommens, wenn Gegenstände der Bundesgesetzgebung berührt werden.

(3) Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 oder 2 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates, wenn Änderungen des Übereinkommens oder seiner Anlagen oder Sonderabkommen nach Artikel 4 Abs. 3 des Übereinkommens die Einrichtung der Landesbehörden oder die Regelung ihres Verfahrens betreffen.

(4) Der Bundesminister für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Ausführung des Übereinkommens, dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

Artikel 3

(1) Ein Fahrzeug, das den Vorschriften des Übereinkommens nicht entspricht oder für das die nach dem Übereinkommen vorgeschriebenen Papiere nicht vorgelegt werden, kann bis zur Behebung des Mangels sichergestellt werden. Entsprechendes gilt für die Ladung.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 können die Grenzstellen und andere für die Kontrolle an der Grenze zuständige Stellen die Fahrzeuge zurückweisen.

Artikel 4

(1) Zuständig für die Ausführung des Übereinkommens sind

1. der Bundesminister für Verkehr für Ausnahmen von den Vorschriften der Anlagen A und B;
2. die Physikalisch-Technische Bundesanstalt für die Genehmigung der Beförderung von radioaktiven Stoffen und für die Zulassung der Muster von Versandstücken für radioaktive Stoffe;
3. die Bundesanstalt für Materialprüfung für die Zulassung der Bauart von Verpackungen und für die Genehmigung der Beförderung ohne Schutzbehälter;
4. die Behörden, die den Fahrzeugen das amtliche Kennzeichen zugeteilt haben, für Bescheinigungen nach Anhang B.3 der Anlage B;
5. die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr für Untersuchungen von Fahrzeugen, mit Ausnahme der mit diesen fest verbundenen Tanks, zur Vorbereitung von Entscheidungen über Bescheinigungen nach Anhang B.3 der Anlage B; für die fest verbundenen Tanks gilt § 24c der Gewerbeordnung entsprechend.

(2) Im übrigen bestimmen sich die sachliche und die örtliche Zuständigkeit nach Landesrecht.

Artikel 5

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1).

Artikel 6

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 7 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

(3) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, den Wortlaut des Übereinkommens und der Anlagen in der jeweils gültigen Fassung bekanntzumachen.

## Begründung

### Zu Artikel 1

Das Übereinkommen bedarf nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes der Zustimmung der für die Bundesgesetzgebung zuständigen Körperschaften in der Form eines Bundesgesetzes, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Die Zustimmung des Bundesrates ist nach Artikel 84 Abs. 1 des Grundgesetzes erforderlich, da Artikel 4 des Gesetzes in Verbindung mit dem Übereinkommen die Zuständigkeit der Länder berührt.

### Zu Artikel 2

Die Ermächtigungen nach den Absätzen 1 und 2 sollen der Entlastung der parlamentarischen Arbeit und der Beschleunigung der Anpassung des innerstaatlichen Rechts an die jeweiligen völkerrechtlichen Verpflichtungen dienen.

Bei der Ermächtigung nach Absatz 2 wird davon ausgegangen, daß zwei- oder mehrseitige Sonderabkommen nach Artikel 4 Abs. 3 des Übereinkommens unter Umständen allgemeine Regelungen betreffen können, die durch Rechtsverordnung innerstaatlich in Kraft zu setzen sind.

Rechtsverordnungen nach den Absätzen 1 und 2 des Artikels 2 des Gesetzes sollen, soweit dies verfassungsrechtlich unbedenklich ist, ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft gesetzt werden können. Dabei wird berücksichtigt, daß die kurze Frist von höchstens drei Monaten zwischen der Annahme und dem Inkrafttreten der Änderungen — durch in der Bundesrepublik notwendige Übersetzungsarbeiten noch verkürzt — eine beschleunigte Behandlung gebietet.

### Zu Artikel 3

Diese Vorschrift entspricht dem § 103a des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung des Fünften Änderungsgesetzes vom 8. Juni 1964 (Bundesgesetzblatt I S. 345) und dem § 52 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung des Gesetzes vom 24. August 1965 (Bundesgesetzblatt I S. 906) und lehnt sich zum Teil auch an § 1 Abs. 4 des Ausländerpflichtversicherungsgesetzes (Bundesgesetzblatt I 1956 S. 667) an. Bei der Auslegung der Vorschrift ist davon auszugehen, daß eine Zurückweisung an der Grenze bei geringeren, entschuldigen Mängeln unterbleiben kann. Auch bei nachträglicher Entdeckung leichter Mängel werden u. U. Verwarnungen genügen. Die Entscheidung über die zu treffende Maßnahme liegt im Ermessen der Grenzzollstellen und der anderen für die Kontrolle zuständigen Stellen.

Artikel 3 bietet damit die vorläufig einzige Handhabe für die Durchsetzung der Vorschriften des Übereinkommens, nachdem aus Gründen der Beschleunigung der Ratifizierung von der Aufnahme von Straf- und Bußgeldvorschriften abgesehen wurde.

Die Befugnisse der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (vgl. §§ 54 und 103a des Güterkraftverkehrsgesetzes) bleiben unberührt.

### Zu Artikel 4

Die Zuständigkeitsregelung nach Artikel 4 des Gesetzes geht davon aus, daß die bisher nach Bundes- oder Landesrecht für Gefahrguttransporte zuständigen Behörden auch die mit der Ausführung des Übereinkommens zusammenhängenden Aufgaben übernehmen können. Es handelt sich dabei insbesondere um die Behörden, die für die Durchführung des Rechts über die Lagerung, Abfüllung und Beförderung von brennbaren Flüssigkeiten und von Druckgasen, des Strahlenschutzrechts, des Sprengstoffrechts sowie des Rechts über den Umgang mit Giften zuständig sind.

Die nach Absatz 1 Nr. 1 bis 3 vorgesehenen Zuständigkeiten des Bundesministers für Verkehr, der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) und der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) betreffen Fälle, in denen die Einheitlichkeit der über die Bundesgrenzen hinaus wirkenden Entscheidungen, die Anpassung an die internationale Praxis der anderen Verkehrsträger und eine enge Zusammenarbeit mit ausländischen Dienststellen unerlässlich sind. Über Ausnahmen muß zur Wahrung der deutschen Interessen von einer zentralen Stelle verhandelt und entschieden werden, um z. B. die Gegenseitigkeit zu gewährleisten, ungerechtfertigte Berufungen zu vermeiden und die wirtschaftlichen Interessen der Bundesrepublik Deutschland zu wahren. Ähnliches gilt für die Genehmigung der internationalen Beförderung radioaktiver Güter. Die Entscheidungen über die Zulassung von Verpackungen im internationalen Verkehr haben für die wirtschaftlichen Beziehungen der Bundesrepublik in Europa und in überseeischen Gebieten Bedeutung. Ihre Grundsätze werden bei der seit langem geplanten Abfassung eines Weltabkommens über Gefahrguttransporte zu berücksichtigen sein. Deshalb wäre die ausreichende Wahrnehmung der deutschen Interessen den Ländern in den Fällen des Artikels 4 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 nicht möglich. Die Zuständigkeit des Bundes ist gerechtfertigt (vgl. die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. März 1960 — BVerfGE Bd. 11 S. 16; dort werden u. a. zentrale Typpergenehmigungen für Fahrzeuge gebilligt). Diese Zuständigkeitsregelung deckt sich weitgehend mit den für die Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) geltenden Grundsätzen.

Die Erteilung von Bescheinigungen nach Anhang B.3 des Übereinkommens hängt eng mit der technischen Überwachung der Fahrzeuge zusammen. Sie sollte in den Fahrzeugkarteien vermerkt werden, damit man einen Überblick über die Art der erteilten Bescheinigungen erhält. Außerdem empfiehlt es sich, die Verantwortung für die Bescheinigungen zu klären. Schließlich sollte § 24c der Gewerbeordnung bei Tankwagen auch auf die Tanks angewendet werden, die keine überwachungsbedürftigen Anlagen im Sinne des § 24 der Gewerbeordnung sind; dies sichert sachgerechte Entscheidungen nach einheitlichen Grundsätzen.

Die Sondernormen über die Zuständigkeit erfassen nur wenige Fälle. Im übrigen soll die Zuständigkeit landesrechtlich geregelt werden.

**Zu Artikel 5**

Das Übereinkommen sowie die nach Artikel 2 dieses Gesetzes zu erlassenden Rechtsverordnungen sollen auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

**Zu Artikel 6**

Die Bestimmungen des Absatzes 1 entsprechen dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, an dem das Übereinkommen einschließlich der Anlagen nach seinem

Artikel 7 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Von der Ermächtigung nach Absatz 3 soll nur Gebrauch gemacht werden, falls die Änderungen des Übereinkommens einen größeren Umfang annehmen.

**Schlußbemerkung**

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet, da davon auszugehen ist, daß schon bestehende Behörden den Vollzug des Gesetzes übernehmen und ihre Aufwendungen durch Erhebung von Gebühren finanzieren werden.

## Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

### European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)

#### Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR)

(Übersetzung \*)

<p>THE CONTRACTING PARTIES,</p> <p>DESIRING to increase the safety of international transport by road,</p> <p>HAVE AGREED as follows:</p>	<p>LES PARTIES CONTRACTANTES,</p> <p>DÉSIREUSES d'accroître la sécurité des transports internationaux par route,</p> <p>SONT CONVENUES de ce qui suit:</p>	<p>IM BESTREBEN, die Sicherheit der Beförderungen im internationalen Straßenverkehr zu erhöhen, haben die VERTRAGSPARTEIEN folgendes VEREINBART:</p>
---	--	--

#### Article 1

For the purpose of this Agreement,

(a) The term "vehicle" shall mean motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers, as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic of 19 September 1949, other than vehicles belonging to or under the orders of the armed forces of a Contracting Party;

(b) The term "dangerous goods" shall mean those substances and articles the international carriage by road of which is prohibited by, or authorized only on certain conditions by, Annexes A and B;

(c) The term "international transport" shall mean any transport operation performed on the territory of at least two Contracting Parties by vehicles defined in (a) above.

#### Article 2

1. Subject to the provisions of article 4, paragraph 3, dangerous goods barred from carriage by annex A shall not be accepted for international transport.

2. International transport of other dangerous goods shall be authorized subject to compliance with:

(a) The conditions laid down in annex A for the goods in

#### Article premier

Aux fins du présent Accord, on entend:

a) Par «véhicules», les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949, à l'exception des véhicules qui appartiennent aux forces armées d'une Partie contractante ou se trouvent sous la responsabilité de ces forces armées;

b) Par «marchandises dangereuses», les matières et objets dont les annexes A et B interdisent le transport international par route ou ne l'autorisent que sous certaines conditions;

c) Par «transport international», tout transport effectué sur le territoire d'au moins deux Parties contractantes par des véhicules définis en a) ci-dessus.

#### Article 2

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4, les marchandises dangereuses dont l'annexe A exclut le transport ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

2. Les transports internationaux des autres marchandises dangereuses sont autorisés, si sont remplies:

a) Les conditions qu'impose l'annexe A pour les marchandises

#### Artikel 1

Im Sinne dieses Übereinkommens sind zu verstehen

a) unter „Fahrzeugen“ die Kraftfahrzeuge [Motorfahrzeuge], Sattelkraftfahrzeuge [Sattelmotorfahrzeuge], Anhänger und Sattelanhänger im Sinne des Artikels 4 des Abkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 mit Ausnahme der Fahrzeuge, die den Streitkräften einer Vertragspartei gehören oder für die diese Streitkräfte verantwortlich sind,

b) unter „gefährlichen Gütern“ die Stoffe und Gegenstände, deren internationale Beförderung auf der Straße die Anlagen A und B verbieten oder nur unter bestimmten Bedingungen zulassen,

c) unter „internationaler Beförderung“ jede Beförderung auf dem Gebiet mindestens zweier Vertragsparteien mit den unter a) bezeichneten Fahrzeugen.

#### Artikel 2

1. Soweit Artikel 4 Abs. 3 nichts anderes bestimmt, dürfen gefährliche Güter, deren Beförderung die Anlage A ausschließt, im internationalen Verkehr nicht befördert werden.

2. Die internationale Beförderung anderer gefährlicher Güter ist gestattet, wenn

a) die Bedingungen erfüllt sind, die in der Anlage A für die

\*) In Besprechungen von Vertretern der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zur Herstellung einer einheitlichen deutschen Übersetzung wurden, um die eingebürgerten landesüblichen Ausdrücke berücksichtigen zu können, in der deutschen Fassung des Grundabkommens Klammerausdrücke eingefügt, die nach Wahl übernommen werden können. Die in eckigen Klammern angefügten Ausdrücke entstammen der österreichischen oder schweizerischen Gesetzessprache.

question, in particular as regards their packaging and labelling, and

- (b) The conditions laid down in annex B, in particular as regards the construction, equipment and operation of the vehicle carrying the goods in question, subject to the provisions of article 4, paragraph 2.

#### Article 3

The Annexes to this Agreement shall form an integral part thereof.

#### Article 4

1. Each Contracting Party shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the entry of dangerous goods into its territory.

2. Vehicles in service on the territory of a Contracting Party at the time of entry into force of this Agreement or brought into service on such territory within two months after its entry into force shall be allowed, for a period of three years from such entry into force, to perform the international transport of dangerous goods even if their construction and equipment do not entirely conform to the requirements laid down in Annex B for the transport operation in question. Under special clauses of Annex B, however, this period may be reduced.

3. The Contracting Parties shall retain the right to arrange, by special bilateral or multilateral agreements, that certain of the dangerous goods which under this Agreement are barred from all international transport may, subject to certain conditions, be accepted for international transport on their territories, or that dangerous goods which under this Agreement are acceptable for international transport only on specified conditions may be accepted for international transport on their territories under conditions less stringent than those laid down in the annexes to this Agreement. The special bilateral or multilateral agreements referred to in this paragraph shall be communicated to the Secretary-General of the United Nations, who shall communicate them to the Contracting Parties which are not signatories to the said agreements.

en cause, notamment pour leur emballage et leur étiquetage, et

- b) Les conditions qu'impose l'annexe B, notamment pour la construction, l'équipement et la circulation du véhicule transportant les marchandises en cause, sous réserve des prescriptions du paragraphe 2 de l'article 4.

#### Article 3

Les annexes du présent Accord font partie intégrante dudit Accord.

#### Article 4

1. Chaque Partie contractante conserve le droit de réglementer ou d'interdire pour des raisons autres que la sécurité en cours de route l'entrée sur son territoire de marchandises dangereuses.

2. Les véhicules qui étaient en service sur le territoire d'une Partie contractante lors de l'entrée en vigueur du présent Accord ou qui y ont été mis en service dans les deux mois après cette entrée en vigueur pourront, pendant un délai de trois ans à dater de cette entrée en vigueur, effectuer un transport international de marchandises dangereuses même si leur construction et leur équipement ne satisfont pas entièrement aux conditions imposées par l'annexe B pour le transport en cause. Des clauses spéciales de l'annexe B peuvent, toutefois, réduire ce délai.

3. Les Parties contractantes conservent le droit de convenir, par accords particuliers bilatéraux ou multilatéraux, que certaines des marchandises dangereuses dont le présent Accord interdit tout transport international pourront, sous certaines conditions, faire l'objet de transports internationaux sur leurs territoires ou que des marchandises dangereuses dont le présent Accord n'autorise le transport international qu'à des conditions déterminées pourront faire l'objet, sur leurs territoires, de transports internationaux à des conditions moins rigoureuses que celles imposées par les annexes du présent Accord. Les accords particuliers, bilatéraux ou multilatéraux, visés par le présent paragraphe, seront communiqués au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui les communiquera aux Parties contractantes non signataires de ces accords.

betreffenden Güter, vor allem für deren Verpackung und Bezeichnung, vorgeschrieben werden, und

- b) vorbehaltlich des Artikels 4 Abs. 2 die Bedingungen erfüllt sind, die in der Anlage B vor allem für den Bau, die Ausrüstung und den Verkehr des Fahrzeuges, das die betreffenden Güter befördert, vorgeschrieben werden.

#### Artikel 3

Die Anlagen dieses Übereinkommens sind wesentliche Bestandteile des Übereinkommens.

#### Artikel 4

1. Jede Vertragspartei behält das Recht, das Einbringen [die Einfuhr] gefährlicher Güter in ihr Gebiet aus anderen Gründen als denen der Sicherheit während der Beförderung zu regeln oder zu verbieten.

2. Fahrzeuge, die beim Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf dem Gebiet einer Vertragspartei im Verkehr gewesen oder innerhalb von zwei Monaten seit diesem Zeitpunkt in den Verkehr gekommen sind, dürfen innerhalb von drei Jahren seit dem Tage dieses Inkrafttretens gefährliche Güter im internationalen Verkehr auch dann befördern, wenn ihre Bauart und ihre Ausrüstung den Bedingungen der Anlage B für die Beförderung nicht völlig entsprechen. Sonderbestimmungen der Anlage B können diese Frist abkürzen.

3. Die Vertragsparteien behalten das Recht, durch zwei- oder mehrseitige Sonderabkommen zu vereinbaren, daß bestimmte gefährliche Güter, die nach diesem Übereinkommen von der Beförderung im internationalen Verkehr ausgeschlossen sind, unter gewissen Bedingungen im internationalen Verkehr auf ihren Gebieten befördert werden dürfen oder daß gefährliche Güter, die nach diesem Übereinkommen im internationalen Verkehr nur unter besonderen Bedingungen befördert werden dürfen, zur Beförderung im internationalen Verkehr auf ihren Gebieten unter Bedingungen zugelassen werden, die leichter sind als die Bedingungen der Anlagen dieses Übereinkommens. Die nach diesem Absatz in Betracht kommenden zwei- oder mehrseitigen Sonderabkommen werden dem Generalsekretär der Vereinten Nationen mitgeteilt, der sie den Vertragsparteien bekanntgibt, die diese Abkommen nicht unterzeichnet haben.

## Article 5

The transport operations to which this Agreement applies shall remain subject to national or international regulations applicable in general to road traffic, international road transport and international trade.

## Article 6

1. Countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement

- (a) By signing it;
- (b) By ratifying it after signing it subject to ratification;

- (c) By acceding to it.

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Agreement by acceding to it after its entry into force.

3. The Agreement shall be open for signature until 15 December 1957. Thereafter, it shall be open for accession.

4. Ratification or accession shall be effected by the depositing of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

## Article 7

1. This Agreement shall enter into force one month after the date on which the number of countries mentioned in article 6, paragraph 1, which have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession has reached a total of five. However, the annexes thereto shall not apply until six months after the entry into force of the Agreement itself.

2. For any country ratifying or acceding to this Agreement after five of the countries referred to in article 6, paragraph 1, have signed it without reservation of ratification or have deposited their instruments of ratification or accession, this Agreement shall enter into force one month after the said country has deposited its instrument of ratification or accession and the annexes thereto shall apply for the said country either on

## Article 5

Les transports auxquels s'applique le présent Accord restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales concernant, de façon générale, la circulation routière, les transports routiers internationaux ou les échanges internationaux de marchandises.

## Article 6

1. Les pays membres de la Commission économique pour l'Europe et les pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord:

- a) En le signant;
- b) En le ratifiant après l'avoir signé sous réserve de ratification;

- c) En y adhérant.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. L'Accord sera ouvert à la signature jusqu'au 15 décembre 1957. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion.

4. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

## Article 7

1. Le présent Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle le nombre des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 6 qui l'auront signé sans réserve de ratification ou auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion aura été porté à cinq. Toutefois, ses annexes ne s'appliqueront que six mois après l'entrée en vigueur de l'Accord lui-même.

2. Pour chaque pays qui ratifiera le présent Accord ou y adhérera après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 6 l'auront signé sans réserve de ratification ou auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, le présent Accord entrera en vigueur un mois après le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays, et ses annexes seront appliquées pour ce pays, soit à la même date, si elles

## Artikel 5

Beförderungen, für die dieses Übereinkommen gilt, bleiben den allgemeinen nationalen oder internationalen Vorschriften über den Straßenverkehr, über die Beförderung im internationalen Straßenverkehr und über den internationalen Güteraustausch unterworfen.

## Artikel 6

1. Die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa und die Staaten, die nach Absatz 8 [des dieser Kommission erteilten Auftrags] der Statuten dieser Kommission in beratender Eigenschaft zur Kommission zugelassen sind, können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden

- a) durch Unterzeichnung,
- b) durch Ratifikation, nachdem sie es unter dem Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet haben,

- c) durch Beitritt.

2. Die Staaten, die nach Absatz 11 [des der Wirtschaftskommission für Europa erteilten Auftrags] der Statuten der Wirtschaftskommission für Europa berechtigt sind, an gewissen Arbeiten der Kommission teilzunehmen, können nach Inkrafttreten des Übereinkommens durch Beitritt Vertragsparteien werden.

3. Das Übereinkommen liegt bis zum 15. Dezember 1957 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tage steht es zum Beitritt offen.

4. Die Ratifikation oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

## Artikel 7

1. Dieses Übereinkommen tritt einen Monat nach dem Tage in Kraft, an dem die Anzahl der in Artikel 6 Abs. 1 erwähnten Staaten, die es ohne Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet oder ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, sich auf fünf erhöht hat. Die Anlagen des Übereinkommens werden jedoch erst sechs Monate nach dessen Inkrafttreten wirksam.

2. Für jeden Staat, der dieses Übereinkommen ratifiziert oder ihm beiträgt, nachdem fünf der in Artikel 6 Abs. 1 erwähnten Staaten es ohne den Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet oder ihre Ratifikations- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, tritt das Übereinkommen einen Monat nach Hinterlegung der eigenen Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft, und seine Anlagen werden für diesen Staat am selben Tage wirksam, wenn sie an

the same date, if they are already in force by that date, or, if they are not in force by that date, on the date on which they apply under the provisions of paragraph 1 of this article.

#### Article 8

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

#### Article 9

1. This Agreement shall cease to have effect if, after its entry into force, the number of Contracting Parties is less than five during twelve consecutive months.

2. In the event of the conclusion of a worldwide agreement for the regulation of the transport of dangerous goods, any provision of this Agreement which is contrary to any provision of the said worldwide agreement shall, from the date on which the latter enters into force, automatically cease to apply to relations between the Parties to this Agreement which become parties to the worldwide agreement, and shall automatically be replaced by the relevant provision of the said worldwide agreement.

#### Article 10

1. Any country may, at the time of signing this Agreement without reservation of ratification or of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Agreement shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Agreement and the annexes thereto shall extend to the territory or territories named in the notification one month after it is received by the Secretary-General.

2. Any country which has made a declaration under paragraph 1 of this article extending this Agreement to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Agreement separately in respect of the said territory in accordance with the provisions of article 8.

sont déjà en vigueur à ce moment, soit, à défaut, à la date à laquelle elles seront appliquées en vertu des dispositions du paragraphe 1 du présent article.

#### Article 8

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

#### Article 9

1. Le présent Accord cessera de produire ses effets si, après son entrée en vigueur, le nombre des Parties contractantes est inférieur à cinq pendant douze mois consécutifs.

2. Dans le cas où un accord mondial portant réglementation du transport des marchandises dangereuses viendrait à être conclu, toute disposition du présent Accord qui serait en contradiction avec l'une quelconque des dispositions de cet accord mondial serait, dans les rapports entre les Parties au présent Accord devenues Parties à l'accord mondial, et à dater du jour de l'entrée en vigueur de celui-ci, automatiquement abolie et remplacée *ipso facto* par la disposition y relative de l'accord mondial.

#### Article 10

1. Tout pays pourra, lorsqu'il signera le présent Accord sans réserve de ratification ou lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que le présent Accord sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. L'Accord et ses annexes seront applicables au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification un mois après la réception de cette notification par le Secrétaire général.

2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe 1 du présent article, une déclaration ayant pour effet de rendre le présent Accord applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 8, dénoncer l'Accord en ce qui concerne ledit territoire.

diesem Tage bereits in Kraft sind, sonst an dem Tage, an dem sie nach Absatz 1 wirksam werden.

#### Artikel 8

1. Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch Mitteilung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen.

2. Die Kündigung wird zwölf Monate nach dem Eingang der Mitteilung beim Generalsekretär wirksam.

#### Artikel 9

1. Dieses Übereinkommen wird unwirksam, wenn nach seinem Inkrafttreten die Zahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monate weniger als fünf beträgt.

2. Sollte ein Weltabkommen über die Beförderung gefährlicher Güter abgeschlossen werden, so wird jede Vorschrift dieses Übereinkommens, die zu einer Bestimmung des Weltabkommens in Widerspruch steht, mit dem Inkrafttreten des Weltabkommens im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien, die Vertragsstaaten des Weltabkommens geworden sind, unwirksam und durch die einschlägige Vorschrift des Weltabkommens ersetzt.

#### Artikel 10

1. Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens ohne Ratifikationsvorbehalt, bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde oder zu jedem späteren Zeitpunkt durch eine Mitteilung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen erklären, daß dieses Übereinkommen für alle oder für einen Teil der Gebiete gelten soll, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt. Das Übereinkommen und seine Anlagen werden für das Gebiet oder die Gebiete, die in der Mitteilung genannt sind, einen Monat nach Eingang der Mitteilung beim Generalsekretär wirksam.

2. Jeder Staat, der nach Absatz 1 erklärt hat, daß dieses Übereinkommen auf ein Gebiet Anwendung findet, dessen internationale Beziehungen er wahrnimmt, kann das Übereinkommen in bezug auf dieses Gebiet nach Artikel 8 kündigen.



## Article 11

1. Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Agreement shall so far as possible be settled by negotiation between them.

2. Any dispute which is not settled by negotiation shall be submitted to arbitration if any one of the Contracting Parties in dispute so requests and shall be referred accordingly to one or more arbitrators selected by agreement between the Parties in dispute. If within three months from the date of the request for arbitration the Parties in dispute are unable to agree on the selection of an arbitrator or arbitrators, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to nominate a single arbitrator to whom the dispute shall be referred for decision.

3. The decision of the arbitrator or arbitrators appointed under paragraph 2 of this article shall be binding on the Contracting Parties in dispute.

## Article 12

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Agreement, declare that it does not consider itself bound by article 11. Other Contracting Parties shall not be bound by article 11 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

## Article 13

1. After this Agreement has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the text of the Agreement. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

## Article 11

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord sera, autant que possible, réglé par voie de négociation entre les Parties en litige.

2. Tout différend qui n'aura pas été réglé par voie de négociation sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

3. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 2 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

## Article 12

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera le présent Accord ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 11. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 11 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

## Article 13

1. Après que le présent Accord aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le texte de l'Accord. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

## Artikel 11

1. Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens wird, soweit möglich, durch Verhandlungen zwischen den streitenden Parteien geregelt.

2. Jede Meinungsverschiedenheit, die nicht durch Verhandlungen geregelt werden kann, wird auf Antrag einer der streitenden Vertragsparteien einem Schiedsverfahren unterworfen und demgemäß einem Schiedsrichter oder mehreren Schiedsrichtern unterbreitet, die von den streitenden Parteien in gegenseitigem Einvernehmen ausgewählt werden. Einigen sich innerhalb von drei Monaten seit dem Tage des Antrags auf Schiedsverfahren die streitenden Parteien nicht über die Wahl eines Schiedsrichters oder der Schiedsrichter, so kann jede dieser Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen einzigen Schiedsrichter zu ernennen, dem der Streitfall zur Entscheidung überwiesen wird.

3. Die Entscheidung des nach Absatz 2 bestellten Schiedsrichters oder der nach Absatz 2 bestellten Schiedsrichter ist für die streitenden Vertragsparteien bindend.

## Artikel 12

1. Jede Vertragspartei kann bei Unterzeichnung, Ratifikation oder Beitritt zu diesem Übereinkommen erklären, daß sie sich durch Artikel 11 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber keiner Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch Artikel 11 gebunden.

2. Jede Vertragspartei, die einen Vorbehalt nach Absatz 1 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch Mitteilung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen zurückziehen.

## Artikel 13

1. Ist dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft gewesen, so kann jede Vertragspartei durch Mitteilung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer Konferenz zur Überprüfung [Revision] des Übereinkommens beantragen. Der Generalsekretär teilt diesen Antrag allen Vertragsparteien mit und beruft eine Revisionskonferenz ein, wenn innerhalb von vier Monaten seit dieser Mitteilung mindestens ein Viertel der Vertragsparteien ihm ihre Zustimmung zu dem Antrag mitteilt.

2. If a conference is convened in accordance with paragraph 1 of this article, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 6, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 6, paragraph 2.

#### Article 14

1. Independently of the revision procedure provided for in article 13, any Contracting Party may propose one or more amendments to the annexes to this Agreement. To that end it shall transmit the text thereof to the Secretary-General of the United Nations. The Secretary-General may also propose amendments to the annexes to this Agreement for the purpose of ensuring concordance between those annexes and other international agreements concerning the carriage of dangerous goods.

2. The Secretary-General shall transmit any proposal made under paragraph 1 of this article to all Contracting Parties and inform thereof the other countries referred to in article 6, paragraph 1.

3. Any proposed amendment to the annexes shall be deemed to be accepted unless, within three months from the date on which the Secretary-General circulates it, at least one-third of the Contracting Parties, or five of them if one-third exceeds that figure, have given the Secretary-General written notification of their objection to the proposed amendment. If the amendment is deemed to be accepted, it shall enter into force for all the Contracting Parties, either on the expiry of a further period of three months or, in cases where similar amendments have been or are likely to be made to the other international agreements referred to in paragraph 1 of this article, on the expiry of a period the duration of which shall be determined by the Secretary-General in such a way as to allow, wherever possible, the simultaneous entry into

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe 1 du présent article, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 6, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 6.

#### Article 14

1. Indépendamment de la procédure de révision prévue à l'article 13, toute Partie contractante pourra proposer un ou plusieurs amendements aux annexes du présent Accord. A cet effet, elle en transmettra le texte au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Pour obtenir la concordance de ces annexes avec les autres accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses, le Secrétaire général pourra également proposer des amendements aux annexes du présent Accord.

2. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes et portera à la connaissance des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 toute proposition faite conformément au paragraphe 1 du présent article.

3. Tout projet d'amendement aux annexes sera réputé accepté à moins que, dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général l'a transmis, le tiers au moins des Parties contractantes, ou cinq d'entre elles si le tiers est supérieur à ce chiffre, n'aient notifié par écrit au Secrétaire général leur opposition à l'amendement proposé. Si l'amendement est réputé accepté, il entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes soit à l'expiration d'un nouveau délai de trois mois, soit, au cas où des amendements analogues ont été apportés ou seront vraisemblablement apportés aux autres accords internationaux visés au paragraphe 1 du présent article, à l'expiration d'un délai qui sera fixé par le Secrétaire général de façon à permettre dans toute la mesure du possible l'entrée en vigueur simultanée

2. Wird eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen, so setzt der Generalsekretär alle Vertragsparteien davon in Kenntnis und ersucht sie, innerhalb von drei Monaten die Vorschläge vorzulegen, deren Prüfung durch die Konferenz sie wünschen. Der Generalsekretär teilt mindestens drei Monate vor dem Tage der Eröffnung der Konferenz allen Vertragsparteien die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie den Wortlaut der Vorschläge mit.

3. Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle nach Artikel 6 Abs. 1 in Betracht kommenden Staaten sowie die Staaten ein, die nach Artikel 6 Abs. 2 Vertragsparteien geworden sind.

#### Artikel 14

1. Unabhängig von dem Überprüfungsverfahren [Revisionsverfahren] nach Artikel 13 kann jede Vertragspartei eine oder mehrere Änderungen der Anlagen dieses Übereinkommens vorschlagen. Zu diesem Zweck ist der Wortlaut jeder vorgeschlagenen Änderung dem Generalsekretär der Vereinten Nationen zu übermitteln. Um die Anlagen den anderen internationalen Abkommen über die Beförderung gefährlicher Güter anzugleichen, kann der Generalsekretär ebenfalls Änderungen der Anlagen dieses Übereinkommens vorschlagen.

2. Der Generalsekretär teilt jeden nach Absatz 1 gemachten Vorschlag allen Vertragsparteien mit und bringt ihn den anderen nach Artikel 6 Abs. 1 in Betracht kommenden Staaten zur Kenntnis.

3. Jede vorgeschlagene Änderung der Anlagen gilt als angenommen, wenn nicht innerhalb von drei Monaten seit dem Tage der Übermittlung durch den Generalsekretär wenigstens ein Drittel der Vertragsparteien — oder fünf von ihnen, wenn das Drittel größer ist als diese Zahl — dem Generalsekretär schriftlich die Ablehnung des Änderungsvorschlags mitteilt. Gilt die Änderung als angenommen, so tritt sie für alle Vertragsparteien entweder nach Ablauf einer weiteren Frist von drei Monaten in Kraft oder — wenn die in Absatz 1 erwähnten anderen internationalen Abkommen entsprechend geändert worden sind oder voraussichtlich geändert werden — nach Ablauf einer Frist, die der Generalsekretär so festsetzt, daß die Änderung möglichst gleichzeitig mit den beschlossenen oder zu erwartenden Änderungen der anderen Abkom-

force of the amendment and those that have been or are likely to be made to such other agreements; such period shall not, however, be of less than one month's duration.

4. The Secretary-General shall, as soon as possible, notify all Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, paragraph 1, of any objection which may be received from the Contracting Parties to a proposed amendment.

5. If the proposed amendment to the annexes is not deemed to be accepted, but if at least one Contracting Party other than the Contracting Party which proposed the amendment has given the Secretary-General written notification of its agreement to the proposal, a meeting of all the Contracting Parties and all the countries referred to in article 6, paragraph 1, shall be convened by the Secretary-General within three months after the expiry of the period of three months within which, under paragraph 3 of this article, notification must be given of objection to the amendment. The Secretary-General may also invite to such meeting representatives of:

- (a) Inter-governmental organizations which are concerned with transport matters;
- (b) International non-governmental organizations whose activities are directly related to the transport of dangerous goods in the territories of the Contracting Parties.

6. Any amendment adopted by more than half the total number of Contracting Parties at a meeting convened in accordance with paragraph 5 of this article shall enter into force for all Contracting Parties in accordance with the procedure agreed at such meeting by the majority of the Contracting Parties attending it.

#### Article 15

In addition to the notifications provided for in articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 6, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 6, paragraph 2, of —

- (a) Signatures, ratifications and accessions in accordance with article 6;
- (b) The dates on which this Agreement and the annexes thereto enter into force in accordance with article 7;

de l'amendement et de ceux qui ont été ou seront vraisemblablement apportés à ces autres accords; le délai ne pourra, toutefois, être inférieur à un mois.

4. Le Secrétaire général communiquera le plus tôt possible à toutes les Parties contractantes et à tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 toute objection reçue des Parties contractantes contre un amendement proposé.

5. Si le projet d'amendement aux annexes n'est pas réputé accepté, mais si au moins une Partie contractante autre que celle qui l'a proposé a notifié par écrit au Secrétaire général son accord sur le projet, une réunion de toutes les Parties contractantes et de tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 sera convoquée par le Secrétaire général dans un délai de trois mois à compter de l'expiration du délai de trois mois prévu par le paragraphe 3 du présent article pour s'opposer à l'amendement. Le Secrétaire général peut inviter également à cette réunion des représentants:

- a) Des organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) Des organisations internationales non gouvernementales dont les activités sont liées directement aux transports de marchandises dangereuses sur les territoires des Parties contractantes.

6. Tout amendement adopté par plus de la moitié du nombre total des Parties contractantes à une réunion convoquée conformément au paragraphe 5 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes conformément aux modalités décidées lors de ladite réunion par la majorité des Parties contractantes prenant part à la réunion.

#### Article 15

Outre les notifications prévues aux articles 13 et 14, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 6, ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 6:

- a) Les signatures, ratifications et adhésions conformément à l'article 6;
- b) Les dates auxquelles le présent Accord et ses annexes entreront en vigueur conformément à l'article 7;

men in Kraft tritt; diese Frist muß jedoch mindestens einen Monat betragen.

4. Der Generalsekretär teilt so bald wie möglich allen Vertragsparteien und allen nach Artikel 6 Abs. 1 in Betracht kommenden Staaten jede Einwendung mit, die er von den Vertragsparteien gegen eine vorgeschlagene Änderung erhalten hat.

5. Gilt die vorgeschlagene Änderung der Anlagen nicht als angenommen, hat aber wenigstens eine der Vertragsparteien, die den Vorschlag nicht eingereicht haben, dem Generalsekretär schriftlich ihre Zustimmung zu dem Vorschlag mitgeteilt, so beruft der Generalsekretär eine Tagung aller Vertragsparteien und aller nach Artikel 6 Abs. 1 in Betracht kommenden Staaten ein, und zwar innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der dreimonatigen Frist, während der nach Absatz 3 Einwendungen gegen die Änderung vorzubringen sind. Der Generalsekretär kann zu dieser Tagung auch Vertreter

- a) staatlicher internationaler Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind,

- b) nichtstaatlicher internationaler Organisationen, deren Tätigkeit unmittelbar mit der Beförderung gefährlicher Güter in den Gebieten der Vertragsparteien zusammenhängt, einladen.

6. Jede Änderung, die von mehr als der Hälfte der Gesamtzahl der Vertragsparteien auf einer nach Absatz 5 einberufenen Tagung angenommen worden ist, tritt für alle Vertragsparteien nach Maßgabe der Beschlüsse in Kraft, die bei der Tagung von der Mehrheit der an ihr teilnehmenden Vertragsstaaten gefaßt worden sind.

#### Artikel 15

Außer den in den Artikeln 13 und 14 vorgesehenen Mitteilungen gibt der Generalsekretär der Vereinten Nationen den nach Artikel 6 Abs. 1 in Betracht kommenden Staaten sowie den Staaten, die nach Artikel 6 Abs. 2 Vertragsparteien geworden sind, bekannt

- a) die Unterzeichnungen, Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 6,
- b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen und seine Anlagen nach Artikel 7 in Kraft treten,

- |  |  |  |
|--|--|--|
| (c) Denunciations in accordance with article 8;  | c) Les dénonciations conformément à l'article 8;   | c) die Kündigungen nach Artikel 8,   |
| (d) The termination of the Agreement in accordance with article 9;   | d) L'abrogation de l'Accord conformément à l'article 9;  | d) das Außerkrafttreten des Übereinkommens nach Artikel 9,                                       |
| (e) Notifications and denunciations received in accordance with article 10;                                      | e) Les notifications et dénonciations reçues conformément à l'article 10;  | e) die Mitteilungen und Kündigungen nach Artikel 10,   |
| (f) Declarations and notifications received in accordance with article 12, paragraphs 1 and 2;                   | f) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12;                     | f) die Erklärungen und Mitteilungen nach Artikel 12 Abs. 1 und 2,                                |
| (g) The acceptance and date of entry into force of amendments in accordance with article 14, paragraphs 3 and 6. | g) L'acceptation et la date d'entrée en vigueur des amendements conformément aux paragraphes 3 et 6 de l'article 14. | g) die Annahme und den Zeitpunkt des Inkrafttretens von Änderungen nach Artikel 14 Abs. 3 und 6. |

## Article 16

1. The Protocol of Signature of this Agreement shall have the same force, effect and duration as the Agreement itself, of which it shall be considered to be an integral part.

2. No reservation to this Agreement, other than those entered in the Protocol of Signature and those made in accordance with article 12, shall be permitted.

## Article 17

After 15 December 1957, the original of this Agreement shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies thereof to each of the countries referred to in article 6, paragraph 1.

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

DONE at Geneva, this thirtieth day of September one thousand nine hundred and fifty-seven, in a single copy, in the English and French languages for the text of the Agreement proper, and in the French language for the Annexes, each text being equally authentic for the Agreement proper.

The Secretary-General of the United Nations is requested to prepare an authoritative translation of the annexes in the English language and attach it to the certified true copies referred to in article 17.

## Article 16

1. Le Protocole de signature du présent Accord aura les mêmes force, valeur et durée que l'Accord lui-même dont il sera considéré comme faisant partie intégrante.

2. Aucune réserve au présent Accord n'est admise en dehors de celles inscrites au Protocole de signature et de celles formulées conformément à l'article 12.

## Article 17

Après le 15 décembre 1957, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés au paragraphe 1 de l'article 6.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le trente septembre mil neuf cent cinquante-sept, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française pour le texte de l'Accord proprement dit et en langue française pour les annexes, les deux textes faisant également foi pour l'Accord proprement dit.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est invité à établir une traduction des annexes en langue anglaise faisant autorité et à joindre cette traduction aux copies certifiées conformes visées à l'article 17.

## Artikel 16

1. Das Unterzeichnungsprotokoll dieses Übereinkommens hat dieselbe Wirksamkeit und Geltungsdauer wie das Übereinkommen selbst und ist als ein wesentlicher Bestandteil des Übereinkommens anzusehen.

2. Bei diesem Übereinkommen sind nur die Vorbehalte zulässig, die in das Unterzeichnungsprotokoll aufgenommen sind oder die nach Artikel 12 gemacht werden.

## Artikel 17

Nach dem 15. Dezember 1957 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der allen nach Artikel 6 Abs. 1 in Betracht kommenden Staaten beglaubigte Abschriften davon zustellt.

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

GESCHEHEN zu Genf, am dreißigsten September neunzehnhundertsebenundfünfzig, in einfacher Ausfertigung in englischer und französischer Sprache für das Übereinkommen selbst und in französischer Sprache für die Anlagen, wobei im Übereinkommen selbst der Wortlaut beider Sprachen maßgebend [authentisch] ist.

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen wird gebeten, eine amtliche Übersetzung der Anlagen in die englische Sprache auszuarbeiten und diese den in Artikel 17 erwähnten beglaubigten Abschriften beizufügen.

Unterzeichnungsprotokoll  
zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung  
gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

Protocol of Signature  
to the European Agreement on the International  
Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR)

Protocole de signature  
de l'Accord européen relatif au transport international  
des marchandises dangereuses par route (ADR)

(Übersetzung)

On proceeding to sign the European Agreement on the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR) the undersigned, duly authorized,

1. CONSIDERING that the conditions governing the carriage of dangerous goods by sea to or from the United Kingdom differ basically from those set forth in annex A to ADR and that it is impossible to modify them so as to conform to the later in the near future;

HAVING REGARD to the undertaking given by the United Kingdom to submit as an amendment to the said annex A a special appendix containing special provisions for road-sea carriage of dangerous goods between the Continent and the United Kingdom;

HAVE AGREED that, until the entry into force of such special appendix, dangerous goods carried under ADR to or from the United Kingdom shall comply with the provisions of annex A to ADR and also with the United Kingdom conditions for the carriage of dangerous goods by sea;

2. TAKE NOTE OF a declaration by the representative of France to the effect that the Government of the French Republic reserves the right, notwithstanding the provisions of article 4, paragraph 2, to refuse to allow vehicles in service on the territory of another Contracting Party, whatever the date on which they were put into service, to be used for the carriage of dangerous goods on French territory unless such

Au moment de signer l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), les soussignés, dûment autorisés,

1. CONSIDÉRANT que les conditions de transport des marchandises dangereuses par mer à destination ou en provenance du Royaume-Uni diffèrent essentiellement de celles qui sont prescrites par l'annexe A de l'ADR et qu'il est impossible de les modifier dans un proche avenir pour les rendre conformes à celles-ci,

TENANT COMPTE de ce que le Royaume-Uni s'est engagé à soumettre, à titre d'amendement à l'annexe A, un appendice spécial de ladite annexe A qui contiendra les dispositions spéciales applicables aux transports routiers des marchandises dangereuses entre le continent et le Royaume-Uni,

DÉCIDENT que, jusqu'à l'entrée en vigueur de cet appendice spécial, les marchandises dangereuses qui seront transportées sous le régime de l'ADR à destination ou en provenance du Royaume-Uni devront satisfaire aux dispositions de l'annexe A de l'ADR et, en outre, aux prescriptions du Royaume-Uni en ce qui concerne le transport par mer des marchandises dangereuses;

2. PRENNENT NOTE d'une déclaration du représentant de la France selon laquelle le Gouvernement de la République française se réserve, par dérogation au paragraphe 2 de l'article 4, le droit de n'autoriser les véhicules en service sur le territoire d'une autre Partie contractante, quelle que soit la date de leur mise en service, à effectuer des transports de marchandises dangereuses sur le territoire français que si ces

Bei der Unterzeichnung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) haben die gehörig Bevollmächtigten

1. IN DER ERWÄGUNG, daß die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter zur See nach und von dem Vereinigten Königreich wesentlich von denen der Anlage A des ADR abweichen und daß es nicht möglich ist, sie in absehbarer Zeit dem ADR anzupassen,

IN ANBETRACHT DESSEN, daß das Vereinigte Königreich sich verpflichtet hat, zur Ergänzung der Anlage A einen besonderen Anhang vorzulegen, der Sondervorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und zur See zwischen dem Festland und dem Vereinigten Königreich enthält,

VEREINBART, daß bis zum Inkrafttreten dieses besonderen Anhangs gefährliche Güter, die nach den Bestimmungen des ADR nach und von dem Vereinigten Königreich befördert werden, außer den Bestimmungen der Anlage A des ADR auch denen des Vereinigten Königreichs über die Beförderung gefährlicher Güter zur See entsprechen müssen;

2. KENNTNIS GENOMMEN von einer Erklärung des Vertreters Frankreichs, nach der die Regierung der Französischen Republik sich abweichend von Artikel 4 Abs. 2 das Recht vorbehält, die im Gebiet einer anderen Vertragspartei im Verkehr befindlichen Fahrzeuge, und zwar ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme, zur Beförderung gefährlicher Güter auf französischem Gebiet nur zuzulassen,

vehicles comply either with the conditions laid down for such carriage in annex B or with the conditions laid down for the carriage of the goods in question in the French regulations governing the carriage of dangerous goods by road;

3. RECOMMEND that, before submission in accordance with article 14, paragraph 1, or article 13, paragraph 2, proposed amendments to this Agreement or its annexes shall as far as possible first be discussed at meetings of experts of the Contracting Parties and, if necessary, of the other countries mentioned in article 6, paragraph 1, of the Agreement and of the international organizations mentioned in article 14, paragraph 5, of the Agreement.

véhicules répondent soit aux conditions imposées pour ces transports par l'annexe B, soit aux conditions imposées pour le transport des marchandises en cause par la réglementation française pour le transport par route des marchandises dangereuses;

3. RECOMMANDENT que, dans toute la mesure du possible, avant d'être présentées conformément au paragraphe 1 de l'article 14 ou au paragraphe 2 de l'article 13, les propositions d'amendement au présent Accord ou à ses annexes fassent l'objet d'une discussion préalable au sein de réunions d'experts des Parties contractantes et, si nécessaire, des autres pays visés au paragraphe 1 de l'article 6 de l'Accord, ainsi que des organisations internationales visées au paragraphe 5 de l'Article 14 de l'Accord.

wenn sie den Bedingungen der Anlage B oder den französischen Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße entsprechen;

3. EMPFOHLEN, daß die Änderungsvorschläge zu diesem Übereinkommen oder seinen Anlagen möglichst vor der Vorlage nach Artikel 14 Abs. 1 oder Artikel 13 Abs. 2 in Tagungen von Sachverständigen der Vertragsparteien und nötigenfalls der anderen nach Artikel 6 Abs. 1 des Übereinkommens in Betracht kommenden Staaten sowie der nach Artikel 14 Abs. 5 des Übereinkommens in Betracht kommenden internationalen Organisationen besprochen werden.

For ALBANIA:

Pour l'ALBANIE:

Für ALBANIEN:

For AUSTRIA:

Pour l'AUTRICHE:  
Sous réserve de ratification  
A. Buzzi-Quattrini  
13. 12. 1957

Für ÖSTERREICH:  
Unter Vorbehalt der Ratifikation

For BELGIUM:

Pour la BELGIQUE:  
Sous réserve de ratification  
J. Etienne  
18. 10. 1957

Für BELGIEN:  
Unter Vorbehalt der Ratifikation

For the BYELORUSSIAN  
SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:

Pour la RÉPUBLIQUE SOCIALISTE  
SOVIÉTIQUE DE BIÉLORUSSIE:

Für die  
WEISSRUSSISCHE SOZIALISTISCHE  
SOWJETREPUBLIK:

For BULGARIA:

Pour la BULGARIE:

Für BULGARIEN:

For DENMARK:

Pour le DANEMARK:

Für DÄNEMARK:

For SPAIN:

Pour l'ESPAGNE:

Für SPANIEN:

For the  
UNITED STATES OF AMERICA:

Pour les  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE:

Für die VEREINIGTEN STAATEN  
VON AMERIKA:

For FINLAND:

Pour la FINLANDE:

Für FINNLAND:

For FRANCE:

Pour la FRANCE:  
Sous réserve de ratification  
de Curton  
13. 12. 1957

Für FRANKREICH:  
Unter Vorbehalt der Ratifikation

For GREECE:

Pour la GRÈCE:

Für GRIECHENLAND:

For HUNGARY:	Pour la HONGRIE:	Für UNGARN:
For IRLAND:	Pour l'IRLANDE:	Für IRLAND:
For ICELAND:	Pour l'ISLANDE:	Für ISLAND:
For ITALY:	Pour l'ITALIE: Sous réserve de ratification M. del Drago 13. 12. 1957	Für ITALIEN: Unter Vorbehalt der Ratifikation
For LUXEMBOURG:	Pour le LUXEMBOURG: Sous réserve de ratification R. Logelin 13. 12. 1957	Für LUXEMBURG: Unter Vorbehalt der Ratifikation
For NORWAY:	Pour la NORVÈGE:	Für NORWEGEN:
For the NETHERLANDS:	Pour le PAYS-BAS: Sous réserve de ratification Pour le Royaume en Europe K. Vonk 13. 12. 1957	Für die NIEDERLANDE: Unter Vorbehalt der Ratifikation Für das Königreich in Europa
For POLAND:	Pour la POLOGNE:	Für POLEN:
For PORTUGAL:	Pour le PORTUGAL:	Für PORTUGAL:
For the FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY:	Pour la RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE: Sous réserve de ratification R. Thierfelder W. Wetzler 13. 12. 1957	Für die BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND: Unter Vorbehalt der Ratifikation
For ROMANIA:	Pour la ROUMANIE:	Für RUMANIEN:
For the UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND:	Pour le ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD: Subject to ratification James C. Wardrop 1. 10. 1957	Für das VEREINIGTE KÖNIGREICH GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND: Unter Vorbehalt der Ratifikation
For SWEDEN:	Pour la SUÈDE:	Für SCHWEDEN:
For SWITZERLAND:	Pour la SUISSE: Sous réserve de ratification Martin 6. 11. 1957	Für die SCHWEIZ: Unter Vorbehalt der Ratifikation
For CZECHOSLOVAKIA:	Pour la TCHÉCOSLOVAQUIE:	Für die TSCHECHOSLOWAKEI:
For TURKEY:	Pour la TURQUIE:	Für die TURKEI:
For the UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST REPUBLIC:	Pour la RÉPUBLIQUE SOCIALISTE SOVIÉTIQUE D'UKRAINE:	Für die UKRAINISCHE SOZIALISTISCHE SOWJETREPUBLIC:
For the UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS:	Pour l' UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:	Für die UNION DER SOZIALISTISCHEN SOWJETREPUBLIKEN:
For YUGOSLAVIA:	Pour la YOUGOSLAVIE:	Für JUGOSLAWIEN:

## Denkschrift

### I. Allgemeines

Im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) wurde in den Jahren 1951 bis 1957 unter Mitwirkung der Bundesrepublik Deutschland das ADR ausgearbeitet.

Obwohl die Bundesrepublik bereits am 13. Dezember 1957 das ADR unter Vorbehalt der Ratifikation unterzeichnet hat, wurde die Ratifizierung bisher zurückgestellt, weil in Genf alsbald mit der Überarbeitung der Anlagen begonnen wurde. Diese Arbeit wurde im Dezember 1966 abgeschlossen.

Das Übereinkommen ist nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde eines fünften Staates am 29. Januar 1968 in Kraft getreten. Vertragsparteien sind bisher Belgien, Frankreich, Italien, die Niederlande, Portugal und das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland. Wie in der Arbeitsgruppe in Genf vereinbart wurde, hat Frankreich noch am Tage des Inkrafttretens des Übereinkommens dem Generalsekretär der Vereinten Nationen den gemeinsam ausgearbeiteten Vorschlag zur Änderung der Anlagen A und B übermittelt. Dieser Änderungsvorschlag ist am 29. Juli 1968 in Kraft getreten.

Die Bundesrepublik Deutschland ratifiziert also den allgemeinen Teil des ADR in der Fassung von 1957 und die Anlagen A und B in der Fassung vom 29. Juli 1968.

Das ADR soll folgenden Zwecken dienen:

#### 1. Modifizierung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

Für die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße sind bisher nach dem Territorialitätsprinzip jeweils die nationalen Vorschriften maßgebend. Dieses Recht ist uneinheitlich und unübersichtlich. In den meisten Staaten ist die Beförderung gefährlicher Güter nur teilweise geregelt. Das ADR hat die Aufgabe, die Sicherheitsbestimmungen für die internationale Beförderung gefährlicher Güter einheitlich festzulegen, so daß im Verkehr zwischen den Vertragsstaaten überall gleiches Recht gilt.

#### 2. Koordinierung der internationalen Straßenverkehrsvorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter mit denen über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn

Das „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)“, dem Deutschland erstmals 1890 beigetreten ist, enthält als Anlage I die „Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID)“. Die Neufassung des RID ist auf Grund der Verordnung über die Änderung und Ergänzung der Anlage I des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 6. März 1967 (Bundesgesetzbl. II S. 1140 [Anlageband]) am 1. April 1967 in Kraft getreten.

Das RID ist die Grundlage für die Anlagen des ADR. Beide Vorschriftenwerke stimmen in den derzeitigen Fassungen so weitgehend überein, als die Gemeinsamkeiten der beiden Verkehrsmittel dies zulassen.

Die Hauptaufgabe bei der Ausarbeitung des ADR bestand darin, die für die Eisenbahn geltenden Verbote und Gebote bei der internationalen Beförderung von gefährlichen Gütern daraufhin zu untersuchen, ob diese unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse auch auf den Straßenverkehr übertragen werden können.

#### 3. Harmonisierung der Vorschriften für den internationalen und für den nationalen Verkehr

Das ADR regelt nur den grenzüberschreitenden Verkehr. Daneben wird es notwendig, für den Binnenverkehr der Vertragsstaaten entsprechende Bestimmungen zu schaffen. Dabei wird jedoch die internationale Regelung zu berücksichtigen sein. Ähnlich wie neben dem RID in Deutschland die Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung geschaffen wurde, werden in den Vertragsstaaten neben dem ADR Rechtsvorschriften über innerstaatliche Transporte von gefährlichen Gütern im Straßenverkehr entstehen, soweit sie noch nicht vorhanden sind. Das ADR wirkt damit auf die Harmonisierung der innerstaatlichen Verkehrsvorschriften der Vertragspartner hin.

#### 4. Vorbereitung einer weltweiten Regelung der Beförderung gefährlicher Güter

Das ADR ist Teil eines Harmonisierungsprogramms, das sich über den Schienen- und den Straßenverkehr hinaus auch auf den Schiffs- und den Luftverkehr erstrecken soll. Für die Bundesrepublik Deutschland empfiehlt sich wegen der Bedeutung ihrer chemischen Industrie und wegen der zentralen Lage in Europa die Anwendung und die Weiterentwicklung des Übereinkommens.

## II. Besonderes

Zu Artikel 1:

Artikel 1 stellt u. a. klar, daß das Übereinkommen nicht für die Beförderung gefährlicher Güter auf Fahrzeugen der Streitkräfte der Vertragsparteien gilt. Im nationalen Bereich werden sich jedoch die Grundsätze des Übereinkommens auch auf die Sicherung von Militärtransporten auswirken.

Zu den Artikeln 2 und 3:

Die Zulassungsbedingungen nach den Anlagen A und B des ADR entsprechen nunmehr weitgehend denen des RID.

Zu den Artikeln 4 und 5:

Nach Artikel 4 Abs. 1 behält jede Vertragspartei das Recht, das Einbringen gefährlicher Güter in ihr Gebiet aus anderen Gründen als denen der Sicherheit zu regeln oder zu verbieten. Dieser Grundsatz wird allerdings durch die Bestimmung der Randnummer 10 599 der Anlage B insofern eingeschränkt, als die Vertragsstaaten das Recht behalten, bei der Beförderung bestimmter gefährlicher Güter z. B. den Fahrweg und die Fahrzeit festzulegen.

Im übrigen bleibt nach Artikel 5 die Beförderung gefährlicher Güter den allgemeinen nationalen oder internationalen Vorschriften über den Straßenver-



kehr unterworfen; zu den letzteren zählen auch das TIR-Übereinkommen (Bundesgesetzbl. 1961 II S. 649) und das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) (Bundesgesetzbl. 1961 II S. 1119). Zu den bestehenden Vorschriften über den internationalen Gütertausch zählt auch der Weltpostvertrag (Bundesgesetzbl. 1965 II S. 1633, 1699). Darüber hinaus sind jedoch für den Postbetrieb Ausnahmen vom ADR nötig. Über diese Ausnahmen wird deshalb zunächst in der Wirtschaftskommission für Europa mit den Vertragspartnern verhandelt, um eine Regelung auf dem Wege des Artikels 4 zu erreichen. Später soll eine Änderung nach Artikel 13 angestrebt werden. Für die Umstellung der Fahrzeuge auf die neuen Vorschriften gewährt Artikel 4 Abs. 2 eine Übergangsfrist von grundsätzlich drei Jahren. Diese Übergangsfrist ist in der Anlage B des Übereinkommens für Fahrzeuge zur Beförderung von Gütern der Klassen Ia, Ib und Ic (Explosivstoffe) sowie der Klasse IVa (Gifte) zum Teil abgekürzt worden. Dabei ist jedoch der in der Nummer 2 des Unterzeichnungsprotokolls enthaltene Vorbehalt der französischen Regierung zu berücksichtigen.

Von besonderer Bedeutung wird für die Praxis die in Artikel 4 Abs. 3 des Übereinkommens den Vertragspartnern zugestandene Möglichkeit sein, durch zwei- oder mehrseitige Sonderabkommen Abweichungen vom ADR, gegebenenfalls im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, zu vereinbaren. Einseitige Ausnahmen oder erschwerte Bedingungen sind nicht zugelassen.

Zu den Artikeln 6 bis 12:

Die Vorschriften über Beitritt, Inkrafttreten, Kündigung und Schiedsverfahren entsprechen im wesentlichen den Schlußklauseln der anderen bei der Wirtschaftskommission für Europa ausgearbeiteten Übereinkommen.

Wann das in Artikel 9 Abs. 2 erwähnte Weltübereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter vorliegen wird, ist noch nicht abzusehen.

Zu den Artikeln 13 und 14:

Das Änderungsverfahren des Artikels 13 beschränkt sich im wesentlichen auf Änderungen des allgemeinen Teils des Übereinkommens; Änderungen der Anlagen können nach Artikel 14 in einem erleichterten Verfahren beschlossen werden, um der besonderen Dynamik der Entwicklung der chemischen Industrie und der Notwendigkeit der rechtzeitigen Anpassung des ADR Rechnung tragen zu können. Die Anpassung der Anlagen A und B hat hierfür bereits ein praktisches Beispiel geboten.

Zur Anlage A:

Die gefährlichen Stoffe und Gegenstände sind in insgesamt 14 Klassen eingeteilt. Innerhalb jeder Klasse sind die zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände sowie die Verpackungs- und Beförderungsbedingungen aufgeführt.

Zur Anlage A gehören 6 Anhänge, die Prüfverfahren für Stoffe und Verpackungen und Vorschriften über Gefahrzettel enthalten.

Die Vorschriften der Anlage A wenden sich überwiegend an den Versender gefährlicher Stoffe und Gegenstände.

Zur Anlage B:

Diese Anlage enthält allgemeine und besondere Bestimmungen über den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb der Fahrzeuge sowie der Behälter, der Tanks und der Gefäße, soweit damit gefährliche Stoffe und Gegenstände nach Anlage A befördert werden.

Zur Anlage B gehören 5 Anhänge, die insbesondere Bau- und Betriebsvorschriften über Tanks aller Art, über elektrische Ausrüstung der Fahrzeuge und über Genehmigungsbescheinigungen für Fahrzeuge enthalten.

Die Vorschriften der Anlage B wenden sich überwiegend an den Beförderer gefährlicher Stoffe und Gegenstände.

## Anlage 2

## Stellungnahme des Bundesrates

## 1. Artikel 2

- a)
- Absatz 2**
- ist zu streichen.

## Begründung

Bei dem in Artikel 2 Abs. 2 angesprochenen Sonderabkommen nach Artikel 4 Abs. 3 des Übereinkommens handelt es sich um völkerrechtliche Verträge im Sinne des Artikels 59 des Grundgesetzes, die grundsätzlich der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften bedürfen. Solche Verträge können nur unter den Voraussetzungen und im Rahmen des Artikels 80 Abs. 1 des Grundgesetzes der Inkraftsetzung durch Rechtsverordnung überantwortet werden. Es bestehen daher Bedenken, daß die „Ratifizierung“ solcher Vereinbarungen in dem vorgesehenen Umfange durch Rechtsverordnungen des Bundesministers für Verkehr erfolgen soll.

Da diese Sonderabkommen im Gegensatz zu den Änderungen nach Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzentwurfs nicht unter den Voraussetzungen des Artikels 14 des Übereinkommens stehen, ist auch kein sachlicher Grund ersichtlich, die gesetzgebenden Körperschaften auszuschalten.

Sofern gleichwohl auf eine begrenzte Inkraftsetzung durch Rechtsverordnung nicht sollte verzichtet werden können, wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen sein, inwieweit die entsprechende Ermächtigung im Sinne des Artikels 80 Abs. 1 des Grundgesetzes eingegrenzt und konkretisiert werden kann.

- b)
- Absatz 3**
- ist wie folgt zu fassen:

„(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates.“

## Begründung

Es besteht kein Anlaß von der in Artikel 80 des Grundgesetzes enthaltenen Regelung abzuweichen, wonach Rechtsverordnungen auf Grund zustimmungsbedürftiger Bundesgesetze grundsätzlich ebenfalls der Zustimmung des Bundesrates bedürfen.

Die Entwurfsfassung sieht eine Zustimmungspflicht nur in den seltenen Fällen vor, in denen die Änderung des Übereinkommens die Einrichtung von Landesbehörden oder die Regelung ihres Verfahrens betreffen. Da das Übereinkommen weitgehend von den Landesbehörden auszuführen ist, ist eine Beteiligung des Bundesrates auch in den Fällen geboten, in denen nur materiellrechtliche Vorschriften des Übereinkommens geändert werden. Die Dreimonatsfrist in Artikel 14 des Übereinkommens rechtfertigt keine andere Lösung.

## 2. Artikel 4

- a)
- Absatz 1 Nr. 1**
- ist wie folgt zu fassen:

„1. die nach Landesrecht zuständige Behörde für Ausnahmen von den Vorschriften der Anlagen A und B.“

## Begründung

Die in der Begründung zum Gesetzentwurf erwähnte Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 15. März 1960 (BVerfGE Band 11 S. 17/18) läßt eine Verwaltungskompetenz des Bundes nur in den Ausnahmefällen zu, in denen eine vollständige Ausführung des Bundesgesetzes durch Landesbehörden nicht erreicht werden kann. Die Voraussetzung für eine solche Ausnahme liegt jedoch nicht vor. Die Landesbehörden sind schon immer auf dem Gebiet der Beförderung gefährlicher Güter tätig gewesen (z. B. Beförderung von Sprengstoffen oder radioaktiven Stoffen). Sie verfügen über die notwendigen persönlichen und sachlichen Voraussetzungen, um Ausnahmen erteilen zu können. Eine einheitliche Verwaltungspraxis kann durch Erlaß allgemeiner Verwaltungsvorschriften sichergestellt werden (vgl. BVerfGE a. a. O. S. 18).

- b)
- Absatz 1 Nr. 2**
- ist wie folgt zu fassen:

„2. die nach Landesrecht zuständige Behörde für die Genehmigung der Beförderung von radioaktiven Stoffen und für die Zulassung der Muster von Versandstücken für radioaktive Stoffe; sie hat vor ihrer Entscheidung ein Gutachten der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt einzuholen;“

- c)
- Absatz 1 Nr. 3**
- ist wie folgt zu fassen:

„3. die nach Landesrecht zuständige Behörde für die Zulassung der Bauart von Verpackungen und für die Genehmigung der Beförderung ohne Schutzbehälter; sie hat vor ihrer Entscheidung ein Gutachten der Bundesanstalt für Materialprüfung einzuholen;“

## Begründung zu b) und c)

Die Beförderungsgenehmigung und die Zulassung sind Verwaltungsakte, die ebenso gut auch von den Landesbehörden erlassen werden können. Der Geltungsbereich der landesrechtlichen Entscheidungen ist nicht auf den Bereich des Landes beschränkt.

Die Entscheidungen können sachgerecht auch von den Landesbehörden getroffen werden, die ohnehin für die Genehmigung und Überwachung des Transports gefährlicher Güter im innerstaatlichen Bereich zuständig sind und auch zuständig bleiben. Die vorgesehene

Regelung würde eine nicht zu vertretende Aufspaltung der Zuständigkeiten für den nationalen und internationalen Bereich zur Folge haben.

Die vorgeschlagene Regelung ist auch allgemein üblich (vgl. § 15 der Ersten Strahlenschutzverordnung, § 14 der Dampfkesselverordnung, § 6 der Technischen Verordnung über brennbare Flüssigkeiten und § 5 der Verordnung über elektrische Betriebsmittel in explosionsgefährdeten Räumen).

Im übrigen wird auf die Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes über explosionsgefährliche Stoffe (Sprengstoffgesetz) — Drucksache V/1268 — Anlage 2 —, die einen gleichgelagerten Fall behandelt, verwiesen.

d) In **Absatz 1 Nr. 5** sind die Worte „für die festverbundenen Tanks gilt § 24c der Gewerbeordnung entsprechend“ durch die Worte „die amtlich anerkannten Sachverständigen nach § 24c der Gewerbeordnung für die Untersuchung der mit den Fahrzeugen festverbundenen Tanks.“ zu ersetzen.

#### Begründung

Klarstellung des Gewollten.

Die Entwurfstassung schließt nicht aus, daß für die Untersuchung der Tanks besondere Sachverständige bestimmt werden, die nicht zugleich für die gewerberechtliche Überprüfung von Tanks nach § 24c der Gewerbeordnung anerkannt sind. Das kann nicht beabsichtigt sein.

### Anlage 3

## Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

#### Zu 1. a) (Artikel 2 Abs. 2)

Gegen den Vorschlag des Bundesrates bestehen Bedenken.

Das Europäische Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) regelt die Zulassung gefährlicher Güter zur Beförderung sowie die Vorsichtsmaßnahmen, die bei der Beförderung zu treffen sind. Mit der raschen Entwicklung der chemischen Industrie und der Herstellung von Verpackungsmitteln hängt es zusammen, daß zahlreiche neue Stoffe auf den Markt kommen und sich auch bezüglich der Verpackung, der Bezeichnung und des Zusammenladens Abweichungen von der internationalen Regelung als nötig erweisen werden. In allen diesen Fällen wäre es eine zu starke Belastung des Deutschen Bundestages, wenn man die nur für die beteiligten Wirtschaftskreise bedeutungsvollen Einzelfragen im Gesetzgebungsverfahren behandeln würde.

Sonderabkommen und Ausnahmevereinbarungen werden nur abgeschlossen werden, wenn sie nach Sachverständigengutachten unbedenklich sind. Das Verfahren muß möglichst einfach sein, weil die interessierten Firmen sowohl für die Eisenbahn als auch für die Straße Erleichterungen und Ausnahmen benötigen und die dabei maßgebenden Gesichtspunkte sich weitgehend gleichen.

Deswegen sieht der Gesetzentwurf für die Inkraftsetzung von Sonderabkommen und von denjenigen Ausnahmevereinbarungen, die Gegenstände der Bundesgesetzgebung berühren, Rechtsverordnungen vor.

Die Konkretisierung der Ermächtigung ergibt sich aus den Vorschriften, auf die sich Artikel 2 bezieht, vor allem aus Artikel 4 Abs. 3 des Übereinkommens.

#### Zu 1. b) (Artikel 2 Abs. 3)

Gegen den Vorschlag des Bundesrates bestehen Bedenken.

Nach Artikel 14 Abs. 3 Satz 1 des Übereinkommens läuft nach der Mitteilung eines Änderungsvorschlages durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen eine Widerspruchsfrist von drei Monaten. Erst nach Ablauf dieser Frist steht fest, ob die Änderung völkerrechtlich verbindlich wird. Für das Inkraftsetzen im nationalen Recht gewährt Artikel 14 Abs. 3 Satz 2 weitere drei Monate, u. U. jedoch nur einen Monat. In dieser Zeit müssen die deutschen Texte mit Österreich und der Schweiz abgestimmt und die Zustimmung der Bundesressorts eingeholt werden. Wird dann noch das Zustimmungsverfahren beim Bundesrat durchgeführt, wird es oft nicht möglich sein, die neuen Regelungen rechtzeitig zu verkünden. Andererseits stehen zu der Zeit, in welcher nach dem Vorschlag des Bundesrates dessen Zustimmung einzuholen wäre, der Inhalt der Änderung und ihr demnächst mit Fristablauf eintretendes völkerrechtliches Verbindlichwerden bereits fest, so daß die Bundesrepublik die innerstaatliche Vollziehung nicht hinauszögern oder gar ablehnen könnte, ohne ihre vertraglichen Verpflichtungen zu verletzen. Die Wahrung der deutschen Interessen im Ausland und die Rücksicht auf die betroffenen Verkehrsteilnehmer legen deshalb eine Vereinfachung des Geschäftsganges nahe, wie sie sich beim Verzicht auf die Zustimmung des Bundesrates ergibt.

#### Zu 2. a) (Artikel 4 Abs. 1 Nr. 1)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird nicht zugestimmt.

Die Wahrnehmung der deutschen Interessen gegenüber dem Ausland obliegt dem Bund. Vertreter des

Bundes müssen deshalb in den zuständigen Gremien der Wirtschaftskommission für Europa über die Anwendung des Übereinkommens und seine weitere Entwicklung verhandeln. Diese Verhandlungen könnten sehr erschwert werden, wenn jedes Bundesland die Möglichkeit erhält, sich durch Gewährung von Ausnahmen über die Bedenken des Bundes hinwegzusetzen. Außerdem wäre es nur schwer möglich, auf die Gegenseitigkeit zu achten; die Gegenseitigkeit muß sich in solchen Fällen auf das gesamte Bundesgebiet beziehen, nicht nur auf das Bundesland, das zufällig angesprochen worden ist. Schließlich würde die Möglichkeit beschränkt, das Anliegen der ausländischen Stellen durch Anmeldung von Gegenwünschen so zu nutzen, wie es den deutschen Interessen entspricht.

Beantragt ein ausländischer Staat, bestimmte gefährliche Güter zur Beförderung auf den Straßen des Bundesgebietes zuzulassen, wird es sich oft nicht um ein einzelnes Bundesland, sondern um die Belieferung des gesamten Bundesgebietes handeln. Das von der ausländischen Stelle angesprochene Bundesland müßte sich mit den anderen Ländern und dem Bund in Verbindung setzen, wenn es unerwünschte Auswirkungen auf andere Bundesländer vermeiden will. Der damit verbundene Aufwand würde die Entscheidung verzögern und den ausländischen Gesprächspartner möglicherweise verärgern. Auch dann, wenn der Antrag von einer bestimmten deutschen Firma ausgeht, werden die anderen Stellen befragt werden müssen, weil sich die wirtschaftlichen Auswirkungen auf diese erstrecken und eine einheitliche Entscheidung nötig ist.

Ausnahmeanträge für den internationalen Straßenverkehr hängen in der Regel mit entsprechenden Anträgen für den Eisenbahnverkehr zusammen. Die chemischen und die physikalischen Probleme sind bei beiden Genehmigungsverfahren dieselben. Sie können für den Straßenbereich nicht anders entschieden werden als für den der Eisenbahn. Bei der Eisenbahn werden die Vereinbarungen von der Deutschen Bundesbahn unter Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr geschlossen. Die Koordinierung der Entscheidungen für die verschiedenen Verkehrsträger liegt deshalb zweckmäßig beim Bundesminister für Verkehr. Hinzu kommt, daß die Vereinten Nationen auf weltweiter Ebene Koordinierungen anstreben und auch hier die deutschen Interessen vom Bund wahrgenommen werden müssen.

#### Zu 2. b) (Artikel 4 Abs. 1 Nr. 2)

Gegen den Vorschlag des Bundesrates bestehen Bedenken.

Die Beschränkung der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) auf die Begutachtung von Anträgen auf Genehmigung der Beförderung radioaktiver Güter und für die Zulassung der Muster von Ver-

sandstücken ist nicht zweckmäßig. Sie bedeutet, daß die Länder vom Gutachten der PTB Abweichungen treffen können, so daß die Einheitlichkeit der Entscheidung nicht gewährleistet ist. Soweit die Länder der Ansicht der PTB folgen, zwingt die Zuständigkeit der Landesbehörden die beteiligten Firmen, ein neues Verfahren abzuwarten und zu finanzieren, obwohl dieses Verfahren gegenüber den Feststellungen der PTB keinerlei Vorteile bietet. Für den Bereich der Kernbrennstoffe gilt heute schon bei Beförderungen im Binnenverkehr die Zuständigkeit der PTB für Genehmigungen. Bei internationalen Transporten sollten alle Genehmigungen einheitlich behandelt und entschieden werden, weil Verhandlungen mit ausländischen Stellen und Rückwirkungen auf deren Entscheidungen unvermeidlich sind.

Bei Genehmigungen von Beförderungen und bei der Zulassung der Muster von Versandstücken würde die PTB zuständig sein, soweit es sich um den Schienenverkehr handelt, und für den Straßenverkehr müßte eine besondere Entscheidung eines Landes herbeigeführt werden. Diese Schwierigkeiten lassen sich gegenüber der Öffentlichkeit kaum rechtfertigen.

#### Zu 2. c) (Artikel 4 Abs. 1 Nr. 3)

Gegen den Vorschlag des Bundesrates bestehen Bedenken.

Die Gründe, die gegen die Beschränkung der Zuständigkeit der Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) auf die Begutachtung sprechen, sind dieselben wie im Falle der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (Artikel 4 Abs. 1 Nr. 2). Die Trennung von Sachkunde und Verantwortung erschwert die zügige und reibungslose Erledigung der Anträge und bringt eine Belastung der betroffenen Wirtschaft mit sich, der keine Vorteile gegenüberstehen. Außerdem bedeutet die vom Bundesrat befürwortete Trennung des Verfahrens in die Begutachtung und die Entscheidung eine Gefährdung der Einheitlichkeit der Praxis. Insoweit wird auf die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates zum Entwurf eines Sprengstoffgesetzes — Drucksache V/1268, Anlage 3 — verwiesen.

#### Zu 2. d) (Artikel 4 Abs. 1 Nr. 5)

Gegen den Vorschlag des Bundesrates bestehen Bedenken.

§ 24c GewO gilt nicht für alle Tanks, in denen gefährliche Güter befördert werden. Nicht erfaßt werden vor allem Tanks für giftige und ätzende Stoffe (Klassen IVa, V). Das Vertragsgesetz dehnt deshalb den Anwendungsbereich des § 24c GewO aus. Die zuständigen Landesbehörden können entscheiden, ob sie die bisher tätigen Sachverständigen mit den neuen Aufgaben betrauen wollen.