

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN)

A. Problem und Ziel

Die internationale Beförderung gefährlicher Güter ist bislang für die Stromsysteme von Rhein und Mosel durch die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) geregelt. Das ADN-Übereinkommen soll gleiche Bestimmungen gesamteuropäisch in Kraft setzen, um insbesondere das Stromsystem der Donau zu erfassen und die Übernahme der Bestimmungen in das Recht der Europäischen Union zu ermöglichen.

B. Lösung

Inkraftsetzung des ADN-Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

Für die öffentlichen Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden entstehen weder Verwaltungskosten noch Vollzugaufwand, da die nötigen Strukturen und Aufgabenzuweisungen im Rahmen der Gefahrgutverordnung Binnenschifffahrt (GGVBinSch) in Verbindung mit dem ADNR für die Bundesrepublik Deutschland bereits bestehen.

Fristablauf: 11. 05. 07

E. Sonstige Kosten

Für die Wirtschaft sowie die sozialen Systeme entstehen keine Kosten. Im Gegenteil sind für die betroffene Transportwirtschaft Kostensenkungen und eine verbesserte Wettbewerbssituation zu erwarten, da vorhandene Zulassungen, Genehmigungen und Binnenschiffe im gesamten europäischen Raum verwendet werden können. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind daher nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Die Ressortabstimmung wurde vor dem 1. Dezember 2006 eingeleitet.

Gesetzentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes
zu dem Europäischen Übereinkommen vom 26. Mai 2000
über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern
auf Binnenwasserstraßen (ADN)

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 30. März 2007

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Dr. Angela Merkel

Entwurf**Gesetz
zu dem Europäischen Übereinkommen vom 26. Mai 2000
über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern
auf Binnenwasserstraßen (ADN)****Vom**

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

Artikel 1

Dem in Genf am 26. Mai 2000 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.*)

Artikel 2

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Änderungen des Übereinkommens einschließlich von Änderungen oder Neufassungen der Verordnung in der Anlage des Übereinkommens, die der Verwirklichung neuer Erkenntnisse hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt dienen, oder die das anzuwendende technische oder verwaltungsmäßige Verfahren betreffen, in Kraft zu setzen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, Sonderabkommen nach Artikel 7 Abs. 1 des Übereinkommens durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, die zur Ausführung des Übereinkommens, dieses Gesetzes und der auf ihm beruhenden Rechtsverordnungen erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften für die bundeseigene Verwaltung der Bundeswasserstraßen und der Schifffahrt zu erlassen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, die Verordnung in der Anlage des Übereinkommens jeweils in einer Neufassung bekannt zu machen.

Artikel 3

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

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 11 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

(3) Die Verordnung in der Anlage des Übereinkommens*) tritt ein Jahr nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens gemäß dem nach Absatz 2 bekannt zu gebenden Datum in Kraft.

*) Die Verordnung in der Anlage des Übereinkommens wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblatts ausgegeben. Innerhalb des Abonnements werden Anlagebände auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlags übersandt. Außerhalb des Abonnements erfolgt die Lieferung gegen Kostenerstattung.

Begründung zum Vertragsgesetz

I. Allgemeines

Durch das Europäische Übereinkommen vom 26. Mai 2000 über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN) soll nunmehr unter Einbeziehung der ADN-Empfehlungen ein verbindlicher Rechtsrahmen für die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen eingeführt werden. Das ADN-Übereinkommen, das aus dem eigentlichen Übereinkommen und einer diesem Übereinkommen beigefügten Verordnung besteht, hat zum Ziel

- die Sicherheit der internationalen Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen zu verbessern,
- durch Erhöhung des Sicherheitsstandards wirksam zum Umweltschutz beizutragen und
- die Beförderungsabläufe zu erleichtern und den internationalen Handel zu fördern.

Das ADN-Übereinkommen schafft damit für das gesamte europäische Binnenwasserstraßennetz einheitliche Beförderungsvorschriften, die dem für den Rhein geltenden hohen Sicherheitsstandard entsprechen. Darüber hinaus komplettiert es für den Binnenschiffahrtsbereich die bereits vorhandenen europäischen Regelwerke über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und der Schiene.

Das ADN-Übereinkommen legt einheitliche Regeln für die sichere internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen fest, die mit der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) in Einklang stehen. Daneben wird es notwendig, den Anwendungsbereich dieser Vorschriften auch auf den Inlandsverkehr auszudehnen. Für den Bereich der Europäischen Union ist eine entsprechende Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten in Vorbereitung. Die übrigen Vertragsstaaten werden bei ihren innerstaatlichen Regelungen die Bestimmungen des Übereinkommens gleichfalls zu berücksichtigen haben. Das ADN-Übereinkommen trägt damit zur Harmonisierung der Bedingungen für den Gefahrguttransport auf Binnenwasserstraßen bei und wird gleichzeitig die Verkehrssicherheit auf nationaler Ebene verbessern.

Bislang haben fünf Staaten das Übereinkommen ratifiziert, Bulgarien als sechster Staat tritt in Kürze hinzu. Mit der Ratifizierung durch die Bundesrepublik Deutschland kann die nötige Anzahl von Ratifizierungen zum Inkrafttreten des Übereinkommens erreicht werden.

Der Übernahme des Übereinkommens in deutsches Recht und seiner Ratifizierung durch die Bundesrepublik Deutschland dient dieses Gesetz.

Durch das Gesetz entstehen Bund, Ländern und Gemeinden keine neuen Kosten, da die nötigen Verwaltungsstrukturen, Aufgabenverteilungen und Zuweisungen von Verantwortlichkeiten bereits im Rahmen der Gefahrgutverordnung Binnenschiffahrt (GGVBinSch) in Verbindung mit der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) vorhanden sind. Für die betroffene Transportwirtschaft entstehen gleichfalls keine Kosten, im Gegenteil entstehen Kostenvorteile insbesondere dadurch, dass Beförderungen gefährlicher Güter nach Inkrafttreten des Übereinkommens im gesamten europäischen Raum nach gleichen Vorgaben und Sicherheitsanforderungen durchgeführt werden dürfen und bisher für die internationale Schifffahrt außerhalb des Rheinstromregimes erforderliche zusätzliche Genehmigungen und Zeugnisse entfallen können. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

II. Besonderes

Zu Artikel 1

Auf das Übereinkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da es sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung bezieht.

Das Gesetz bedarf nach Artikel 84 Abs. 1 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates, weil der Vertrag, der innerstaatlich in Geltung gesetzt wird, Verfahrensregelungen enthält und insoweit für abweichendes Landesrecht keinen Raum lässt.

Zu Artikel 2

Zu Absatz 1

Die Ermächtigung nach Absatz 1 bezieht sich auf Änderungen des Übereinkommens nach Artikel 19 des Übereinkommens und der Verordnung in der Anlage nach Artikel 20 des Übereinkommens. Dabei handelt es sich um die Umsetzung völkerrechtlich bindender internationaler Beschlüsse zur Umsetzung neuer Erkenntnisse hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt oder zur Änderung des anzuwendenden technischen Rechts oder verwaltungsmäßiger Verfahren. Eine rechtzeitige innerstaatliche Umsetzung der Änderungen ist völkerrechtlich erforderlich. In diesen Fällen besteht kein innerstaatlicher Entscheidungsspielraum. Daher soll die Umsetzung dieser Beschlüsse durch Rechtsverordnung dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung übertragen werden.

Zu Absatz 2

Bei der Ermächtigung nach Absatz 2 wird davon ausgegangen, dass Sonderabkommen nach Artikel 7 Abs. 1 des Übereinkommens allgemeine Regelungen betreffen können, die der Berücksichtigung neuer Erkenntnisse und der Erprobung neuer technischer Verfahren zwischen den üblichen Änderungen der Verordnung in der Anlage des Übereinkommens, die alle zwei Jahre erfolgen, dienen. Diese sind durch Rechtsverordnung innerstaatlich in Kraft zu setzen. Um diese Sonderabkommen zeitnah umzusetzen und den Anwendern in Deutschland nutzbar zu machen, ist ein einfaches Verfahren erforderlich. Daher soll die Inkraftsetzung solcher Sonderabkommen durch Rechtsverordnung dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung übertragen werden.

Zu Absatz 3

Absatz 3 enthält eine Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Erlass allgemeiner Verwaltungsvorschriften im Bereich der bundeseigenen Verwaltung der Bundeswasserstraßen und der Schifffahrt gemäß Artikel 86 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 87 Abs. 1 und Artikel 89 des Grundgesetzes.

Zu Absatz 4

Absatz 4 enthält die Befugnis für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, nach umfangreicheren Änderungen eine Neufassung der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung bekannt zu machen. Dies dient der Übersichtlichkeit und Rechtsklarheit und erleichtert die Anwendung der detaillierten technischen Vorschriften.

Zu Artikel 3

Zu Absatz 1

Das Gesetz soll am Tage nach seiner Verkündung in Kraft treten. Dies entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Zu Absatz 2

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, in dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 11 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Zu Absatz 3

Im Übereinkommen ist vorgesehen, dass die Verordnung in der Anlage zum Übereinkommen erst ein Jahr nach dem Übereinkommen in Kraft tritt, damit der Verwaltungsausschuss zuvor die Anpassung der Vorschriften an die zwischenzeitlichen technischen und wissenschaftlichen Entwicklungen und an die Ände-

rungen der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) vornehmen und in Kraft setzen kann.

Diese Anpassung der Vorschriften der Verordnung in der Anlage des Übereinkommens wird zwischenzeitlich kontinuierlich vom vorläufigen Sicherheitsausschuss im Rahmen der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) vorgenommen. Die provisorisch beschlossenen Anpassungen werden von der ECE in zweijährigem Abstand veröffentlicht. Die veröffentlichten Änderungen werden regelmäßig als Übergangslösung bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens in die Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Donau (ADN-D) übernommen und so bereits vorab im Bereich der Donau zur Anwendung gebracht.

Damit wird unterschiedliches Recht zwischen diesem Übereinkommen und dem ADNR dauerhaft vermieden. Daher soll die Verordnung in der Anlage dieses Übereinkommens gemäß Absatz 3 erst ein Jahr später als das Übereinkommen selbst in Kraft treten.

Schlussbemerkung

Die sicherheitstechnischen Anforderungen des Übereinkommens und seiner Anlage – unter Berücksichtigung der zuvor bereits beschriebenen kontinuierlichen Anpassung – entsprechen dem in der Bundesrepublik Deutschland bestehenden Regelwerk zur Beförderung gefährlicher Güter auf den Binnenwasserstraßen. Zusätzliche Auswirkungen auf die Haushalte von Bund, Ländern und Kommunen werden daher nicht entstehen.

Für die Durchführung des Übereinkommens werden ein Verwaltungsausschuss sowie ein Sicherheitsausschuss eingesetzt. Hierbei werden bestehende Strukturen genutzt (ECE, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Donaukommission), sodass kein zusätzlicher Vollzugsaufwand zu erwarten ist.

Im Hinblick darauf, dass die durch das Übereinkommen eingeführten Sicherheitsanforderungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Regelungen entsprechen, entstehen keine zusätzlichen Kosten für die Wirtschaft. Die Ausdehnung der Sicherheitsanforderungen auf das gesamte europäische Binnenwasserstraßennetz kann vielmehr zu einer Erleichterung des internationalen Warenverkehrs und einer Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen führen. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Europäisches Übereinkommen
über die internationale Beförderung
von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen
(ADN)

Accord européen
relatif au transport international
des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures
(ADN)

Die Vertragsparteien,
in dem Wunsche, gemeinsam einheitliche Prinzipien und Regeln aufzustellen mit dem Ziel:

- a) die Sicherheit der internationalen Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen zu verstärken,
- b) durch Vermeidung von Verschmutzungen, die bei Unfällen und Zwischenfällen bei solchen Beförderungen entstehen könnten, wirksam zum Umweltschutz beizutragen und
- c) die Beförderungsabläufe zu erleichtern und den internationalen Handel zu fördern,

in der Erwägung, dass der beste Weg zur Erreichung dieses Ziels der Abschluss eines Übereinkommens ist, das an die Stelle der geänderten „Europäischen Vorschriften für die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen“ in der Anlage der Resolution Nr. 223 des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa tritt,

haben Folgendes vereinbart:

Kapitel I
Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1
Geltungsbereich

1. Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern mit Schiffen auf Binnenwasserstraßen.

2. Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf die Beförderung von gefährlichen Gütern mit Seeschiffen auf Seeschiffahrtsstraßen, die zu den Binnenwasserstraßen gehören.

3. Dieses Übereinkommen findet weder auf die Beförderung von gefährlichen Gütern mit Kriegsschiffen oder Hilfskriegsschiffen noch auf sonstige einem Staat gehörende oder von diesem betriebene Schiffe Anwendung, solange dieser Staat sie ausschließlich zu staatlichen und nicht zu gewerblichen Zwecken einsetzt. Jede Partei hat jedoch durch Ergreifung geeigneter Maßnahmen, die die Aktionen oder die Einsatzfähigkeit der ihr gehörenden oder von ihr betriebenen Schiffe dieser Art nicht beeinträchtigen, sicherzustellen, dass deren Einsatz in einer mit diesem Übereinkommen verträglichen Weise erfolgt, sofern dies praktisch vertretbar ist.

Les Parties contractantes,
désireuses d'établir d'un commun accord des principes et des règles uniformes aux fins:

- a) d'accroître la sécurité des transports internationaux des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures;
- b) de contribuer de manière efficace à la protection de l'environnement, par la prévention de la pollution qui pourrait résulter d'accidents et d'incidents au cours de ces transports; et
- c) de faciliter les opérations de transport et de promouvoir le commerce international,

considérant que le meilleur moyen d'atteindre ce but est de conclure un accord destiné à remplacer les «Prescriptions européennes relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures» annexées à la résolution No 223 du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, telles que modifiées, sont convenues de ce qui suit:

Chapitre premier
Dispositions générales

Article premier
Champ d'application

1. Le présent Accord s'applique au transport international des marchandises dangereuses par bateaux sur les voies de navigation intérieures.

2. Le présent Accord ne s'applique pas au transport de marchandises dangereuses par navires de mer sur les voies de navigation maritime comprises dans les voies de navigation intérieures.

3. Le présent Accord ne s'applique pas au transport de marchandises dangereuses effectué par des bateaux de guerre ou bateaux de guerre auxiliaires ni aux autres bateaux appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des bateaux de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec le présent Accord, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

Artikel 2**Verordnung
in der Anlage des Übereinkommens**

1. Die Verordnung in der Anlage dieses Übereinkommens ist fester Bestandteil dieses Übereinkommens. Jeder Hinweis auf dieses Übereinkommen bedeutet gleichzeitig einen Hinweis auf die in der Anlage beigefügte Verordnung.

2. Die beigefügte Verordnung umfasst:

- a) Vorschriften über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen;
- b) Vorschriften und Verfahren für Untersuchungen, Ausstellung der Zulassungszeugnisse, Anerkennung der Klassifikationsgesellschaften, Abweichungen, Ausnahmegenehmigungen, Kontrollen, Ausbildung und Prüfungen von Sachkundigen;
- c) Allgemeine Übergangsbestimmungen;
- d) Zusätzliche Übergangsbestimmungen, die auf besonderen Binnenwasserstraßen gelten.

Artikel 3**Begriffsbestimmungen**

Für die Anwendung dieses Übereinkommens bedeutet:

- a) „Schiff“ ein Binnenschiff oder ein Seeschiff;
- b) „gefährliche Güter“ die Stoffe und Gegenstände, deren internationale Beförderung nach der beigefügten Verordnung verboten oder nur unter gewissen Auflagen gestattet ist;
- c) „internationale Beförderung von gefährlichen Gütern“ jede Beförderung von gefährlichen Gütern mit Schiffen auf Binnenwasserstraßen auf dem Gebiet von mindestens zwei Vertragsparteien;
- d) „Binnenwasserstraßen“ alle schiffbaren Binnengewässer, einschließlich der Seeschiffahrtsstraßen auf dem Gebiet einer Vertragspartei, die nach dem innerstaatlichen Recht für die Befahrung mit Schiffen zugelassen sind;
- e) „Seeschiffahrtsstraßen“ die Binnenwasserstraßen, die mit dem Meer verbunden sind, im Wesentlichen dem Verkehr mit Seeschiffen dienen und durch das innerstaatliche Recht als solche bestimmt sind;
- f) „anerkannte Klassifikationsgesellschaft“ eine Klassifikationsgesellschaft, die den Kriterien der beigefügten Verordnung entspricht und von der zuständigen Behörde der Vertragspartei, in der das Zulassungszeugnis erteilt wird, gemäß dieser Verordnung anerkannt worden ist;
- g) „zuständige Behörde“ eine in jeder Vertragspartei oder für jeden einzelnen Fall in Verbindung mit den Vorschriften dieses Übereinkommens als solche bezeichnete oder anerkannte Behörde oder Stelle;
- h) „Untersuchungsstelle“ eine von der Vertragspartei benannte oder anerkannte Stelle zur Untersuchung der Schiffe gemäß den Verfahren der beigefügten Verordnung.

Kapitel II**Bestimmungen technischer Art****Artikel 4****Beförderungsverbote,
Beförderungsbedingungen, Kontrollen**

1. Vorbehaltlich der Bestimmungen der Artikel 7 und 8 dürfen gefährliche Güter, deren Beförderung nach der beigefügten Ver-

Article 2**Règlement annexé à l'Accord**

1. Le Règlement annexé au présent Accord fait partie intégrante dudit accord. Toute référence au présent Accord implique en même temps une référence au Règlement annexé.

2. Le Règlement annexé comprend:

- a) des prescriptions relatives au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures;
- b) des prescriptions et procédures relatives aux visites, à l'établissement de certificats d'agrément, à l'agrément des sociétés de classification, aux dérogations, aux autorisations spéciales, aux contrôles, à la formation et à l'examen des experts;
- c) des dispositions transitoires générales;
- d) des dispositions transitoires supplémentaires applicables sur des voies de navigation intérieures spécifiques.

Article 3**Définitions**

Aux fins du présent Accord, on entend:

- a) par «bateau», un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- b) par «marchandises dangereuses», les matières et objets dont le Règlement annexé interdit le transport international ou ne l'autorise que sous certaines conditions;
- c) par «transport international de marchandises dangereuses», tout transport de marchandises dangereuses effectué par un bateau sur des voies de navigation intérieures sur le territoire d'au moins deux Parties contractantes;
- d) par «voies de navigation intérieures», l'ensemble des voies navigables intérieures y compris les voies de navigation maritime sur le territoire d'une Partie contractante qui sont ouvertes à la navigation des bateaux en vertu du droit national;
- e) par «voies de navigation maritime», les voies de navigation intérieures reliées à la mer, servant essentiellement au trafic des navires de mer et désignées comme telles en vertu du droit national;
- f) par «société de classification agréée», une société de classification conforme aux critères fixés au Règlement annexé et agréée, conformément audit Règlement annexé, par l'autorité compétente de la Partie contractante où est délivré le certificat d'agrément;
- g) par «autorité compétente», une autorité ou un organisme désigné ou reconnu comme tel dans chaque Partie contractante et pour chaque cas en liaison avec les prescriptions du présent Accord;
- h) par «organisme de visite», un organisme nommé ou reconnu par la Partie contractante aux fins de l'inspection des bateaux conformément aux procédures prévues au Règlement annexé.

Chapitre II**Dispositions d'ordre technique****Article 4****Interdictions de transport,
conditions de transport, contrôles**

1. Sous réserve des dispositions des articles 7 et 8, les marchandises dangereuses dont le Règlement annexé exclut le

ordnung ausgeschlossen ist, nicht Gegenstand einer internationalen Beförderung sein.

2. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 6 ist die internationale Beförderung der übrigen gefährlichen Güter gestattet, wenn die Bedingungen der beigefügten Verordnung erfüllt sind.

3. Die Einhaltung der Beförderungsverbote und Bedingungen nach Absatz 1 und 2 ist von den Vertragsparteien gemäß den Bestimmungen der beigefügten Verordnung zu überprüfen.

Artikel 5 **Befreiungen**

Dieses Übereinkommen findet insoweit keine Anwendung auf die Beförderung von gefährlichen Gütern, als deren Freistellung in der beigefügten Verordnung vorgesehen ist. Befreiungen können nur vorgesehen werden, wenn aufgrund der Menge der freigestellten Güter oder der Art der freigestellten Beförderungen oder der Verpackung die Sicherheit der Beförderung gewährleistet ist.

Artikel 6 **Rechte der Staaten**

Jede Vertragspartei behält das Recht, den Eingang von gefährlichen Gütern in ihr Hoheitsgebiet aus Gründen, die nicht die Sicherheit während der Fahrt betreffen, zu regeln oder zu verbieten.

Artikel 7 **Sonderregelungen, Ausnahmegenehmigungen**

1. Die Vertragsparteien behalten das Recht, für eine in der beigefügten Verordnung festgelegte befristete Dauer und sofern sich daraus keine Beeinträchtigung der Sicherheit ergibt, durch zweiseitige oder mehrseitige Sonderabkommen zu vereinbaren,

- a) dass die gefährlichen Güter, deren internationale Beförderung nach diesem Übereinkommen untersagt ist, unter gewissen Voraussetzungen Gegenstand internationaler Beförderungen auf ihren Binnenwasserstraßen sein können oder
- b) dass die gefährlichen Güter, deren internationale Beförderung nach diesem Übereinkommen nur unter gewissen Voraussetzungen zulässig ist, auf ihren Binnenwasserstraßen unter anderen Bedingungen als denjenigen, die nach der beigefügten Verordnung vorgesehen sind, alternativ Gegenstand internationaler Beförderungen sein können.

Die in diesem Absatz genannten zweiseitigen oder mehrseitigen Sonderabkommen werden dem Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa unverzüglich bekannt gegeben, der sie den Vertragsparteien, die Nichtunterzeichner dieser Abkommen sind, übermittelt.

2. Jede Vertragspartei behält das Recht, unter Beachtung der in der beigefügten Verordnung aufgeführten Verfahren über die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen, Ausnahmegenehmigungen für die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern in Tankschiffen zu erteilen, deren Beförderung in Tankschiffen nach den Beförderungsvorschriften der beigefügten Verordnung nicht gestattet ist.

3. Die Vertragsparteien behalten das Recht, in folgenden Fällen die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf einem Schiff zuzulassen, das den Anforderungen der beigefügten Verordnung nicht entspricht, sofern das in der beigefügten Verordnung festgelegte Verfahren beachtet wird:

- a) die Verwendung auf einem Schiff von anderen Werkstoffen, Einrichtungen oder Ausrüstungen oder die Anwendung von bestimmten baulichen Maßnahmen oder von bestimmten anderen Anordnungen als denjenigen, die nach der beigefügten Verordnung vorgeschrieben sind;

transport ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 6, les transports internationaux des autres marchandises dangereuses sont autorisés s'il est satisfait aux conditions du Règlement annexé.

3. L'observation des interdictions de transport et des conditions mentionnées aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus doit être contrôlée par les Parties contractantes en conformité avec les dispositions du Règlement annexé.

Article 5 **Exemptions**

Le présent Accord ne s'applique pas au transport de marchandises dangereuses dans la mesure où ce transport est exempté conformément au Règlement annexé. Des exemptions ne peuvent être prévues que lorsqu'en raison de la quantité des marchandises exemptées ou de la nature des transports exemptés ou de l'emballage la sécurité du transport est garantie.

Article 6 **Droit des États**

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

Article 7 **Règles spéciales, dérogations**

1. Les Parties contractantes conservent le droit de convenir, pour une période limitée fixée au Règlement annexé, par accords particuliers bilatéraux ou multilatéraux, et sous réserve que la sécurité ne soit pas compromise,

- a) que les marchandises dangereuses dont le présent Accord interdit le transport international pourront, sous certaines conditions, faire l'objet de transports internationaux sur leurs voies de navigation intérieures; ou
- b) que les marchandises dangereuses dont le présent Accord n'autorise le transport international qu'à des conditions déterminées pourront faire alternativement l'objet, sur leurs voies de navigation intérieures, de transports internationaux à des conditions différentes de celles imposées par le Règlement annexé.

Les accords particuliers, bilatéraux ou multilatéraux, visés par le présent paragraphe, seront communiqués immédiatement au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe qui les communiquera aux Parties contractantes non signataires de ces accords.

2. Chaque Partie contractante conserve le droit de délivrer des autorisations spéciales pour le transport international en bateaux-citernes de marchandises dangereuses dont le transport en bateaux-citernes n'est pas autorisé selon les prescriptions relatives au transport du Règlement annexé, sous réserve du respect des procédures relatives aux autorisations spéciales du Règlement annexé.

3. Les Parties contractantes conservent le droit d'autoriser, dans les cas suivants, les transports internationaux de marchandises dangereuses à bord d'un bateau qui ne satisfait pas aux conditions fixées au Règlement annexé sous réserve que la procédure fixée au Règlement annexé soit respectée:

- a) l'utilisation à bord d'un bateau de matériaux, installations ou équipements, ou l'application à bord d'un bateau de certaines mesures concernant la construction ou de certaines dispositions autres que celles prescrites au Règlement annexé;

b) ein Schiff mit technischen Neuerungen, die von den Bestimmungen der beigefügten Verordnung abweichen.

b) un bateau présentant des innovations techniques dérogeant aux dispositions du Règlement annexé.

Artikel 8

Übergangsbestimmungen

1. Die Zulassungszeugnisse und andere Urkunden, die gemäß den bis zum Zeitpunkt der Anwendung der beigefügten Verordnung gemäß Artikel 11 Absatz 1 gültigen Vorschriften der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR), der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Donau (ADN-D) oder innerstaatlicher Verordnungen, welche die europäischen Vorschriften für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen in der Fassung der Anlage der Resolution Nr. 223 des Binnenverkehrsausschusses der Wirtschaftskommission für Europa oder in ihrer geänderten Fassung übernehmen, erteilt wurden, behalten ihre Gültigkeit gemäß der bis zum Zeitpunkt dieser Anwendung gültigen Rechtslage, insbesondere in Bezug auf ihre Anerkennung durch andere Vertragsparteien, bis zu ihrem Ablaufdatum. Darüber hinaus bleiben diese Zeugnisse für ein Jahr ab dem Zeitpunkt der Anwendung der beigefügten Verordnung gültig, wenn sie in dieser Zeit ablaufen. Die Gültigkeitsdauer darf jedoch in keinem Fall fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Anwendung der beigefügten Verordnung überschreiten.

2. Schiffe, die im Zeitpunkt der Anwendung der beigefügten Verordnung gemäß Artikel 11 Absatz 1 im Hoheitsgebiet einer Vertragspartei zur Beförderung von gefährlichen Gütern zugelassen sind und die Vorschriften der beigefügten Verordnung gegebenenfalls unter Inanspruchnahme ihrer allgemeinen Übergangsbestimmungen erfüllen, können ein ADN-Zulassungszeugnis gemäß dem Verfahren der beigefügten Verordnung erhalten.

3. Für Schiffe gemäß Absatz 2, die ausschließlich zu Beförderungen auf Binnenwasserstraßen bestimmt sind, die vor dem Zeitpunkt der Anwendung der beigefügten Verordnung gemäß Artikel 11 Absatz 1 nicht dem ADNR durch innerstaatliches Recht unterlagen, können zusätzlich zu den allgemeinen Übergangsbestimmungen die zusätzlichen Übergangsbestimmungen, die auf besonderen Binnenwasserstraßen gelten, in Anspruch genommen werden. Diese Schiffe erhalten ein ADN-Zulassungszeugnis, das auf alle vorgenannten Binnenwasserstraßen oder Teile davon beschränkt ist.

4. Bei Einführung neuer Bestimmungen in die beigefügte Verordnung können die Vertragsparteien neue allgemeine Übergangsbestimmungen vorsehen. Diese Übergangsbestimmungen enthalten die Angabe, für welche Schiffe und für welchen Zeitraum sie gelten.

Artikel 9

Anwendbarkeit anderer Verordnungen

Beförderungen, die von diesem Übereinkommen erfasst werden, unterliegen auch künftig den örtlichen, regionalen oder internationalen Vorschriften, die generell für Güterbeförderungen auf Binnenwasserstraßen gelten.

Kapitel III

Schlussbestimmungen

Artikel 10

Vertragsparteien

1. Die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa, auf deren Gebiet sich Binnenwasserstraßen ohne Küstenstrecken befinden, die Bestandteil des Binnenschiffahrtsnetzes von internationaler Bedeutung sind, wie es im Europäischen Übereinkommen über die Hauptbinnenwasserstraßen von internationaler Bedeutung (AGN) definiert wird, können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden:

Article 8

Dispositions transitoires

1. Les certificats d'agrément et autres documents établis en vertu des prescriptions du Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR), du Règlement pour le transport de matières dangereuses sur le Danube (ADN-D) ou de règlements nationaux reprenant les prescriptions européennes relatives au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, telles qu'annexées à la Résolution No 223 du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe, ou telles que modifiées, applicables à la date d'application du Règlement annexé prévue au paragraphe 1 de l'article 11, demeurent valables jusqu'à leur expiration, dans les mêmes conditions, notamment en ce qui concerne leur reconnaissance par d'autres États, que celles qui prévalaient jusqu'à cette date d'application. En outre, ces certificats demeureront valables durant une période de un an à partir de la date d'application du Règlement annexé s'ils arrivent à expiration durant cette période. Toutefois, la durée de validité ne pourra en aucun cas dépasser cinq ans au-delà de la date d'application du Règlement annexé.

2. Les bateaux qui, à la date d'application du Règlement annexé prévue au paragraphe 1 de l'article 11, sont agréés pour le transport de marchandises dangereuses sur le territoire d'une Partie contractante et qui satisfont aux prescriptions du Règlement annexé, compte tenu, le cas échéant, de ses dispositions transitoires générales, peuvent obtenir un certificat d'agrément ADN suivant la procédure prévue par le Règlement annexé.

3. Pour les bateaux visés au paragraphe 2 destinés exclusivement au transport sur des voies de navigation intérieures où l'ADNR n'était pas applicable en vertu du droit national avant la date d'application du Règlement annexé prévue au paragraphe 1 de l'article 11, les dispositions transitoires supplémentaires applicables sur des voies de navigation intérieures spécifiques peuvent être appliquées en plus des dispositions transitoires générales. Ces bateaux obtiennent un certificat d'agrément ADN limité aux voies de navigation intérieures susmentionnées ou à une partie de celles-ci.

4. Si de nouvelles dispositions sont ajoutées dans le Règlement annexé, les Parties contractantes peuvent prévoir de nouvelles dispositions transitoires générales. Ces dispositions transitoires indiquent les bateaux visés et la période pour laquelle elles sont valables.

Article 9

Applicabilité d'autres règlements

Les transports couverts par le présent Accord restent soumis aux prescriptions locales, régionales ou internationales applicables, de façon générale, aux transports de marchandises par voies de navigation intérieures.

Chapitre III

Dispositions finales

Article 10

Parties contractantes

1. Les États membres de la Commission économique pour l'Europe sur le territoire desquels se trouvent des voies navigables, autres que celles formant un parcours côtier, qui font partie du réseau de voies navigables d'importance internationale tel que défini dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) peuvent devenir Parties contractantes au présent Accord:

- a) durch dessen endgültige Unterzeichnung;
- b) durch Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde, nachdem sie es unter dem Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet haben;
- c) durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde.

2. Das Übereinkommen liegt bis zum 31. Mai 2001 im Büro des Exekutivsekretärs der Wirtschaftskommission für Europa in Genf zur Unterzeichnung auf. Danach ist es für den Beitritt offen.

3. Die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 11

Inkrafttreten

1. Dieses Übereinkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Zahl der in Artikel 10 Absatz 1 genannten Staaten, die es endgültig unterzeichnet oder ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden hinterlegt haben, sieben erreicht hat.

Die beigefügte Verordnung, mit Ausnahme der Bestimmungen über die Zulassung der Klassifikationsgesellschaften, kommt jedoch erst zwölf Monate nach Inkrafttreten des Übereinkommens zur Anwendung.

2. Für jeden Staat, der dieses Übereinkommen endgültig unterzeichnet oder es ratifiziert, annimmt, genehmigt oder ihm beiträgt, nachdem sieben der in Artikel 10 Absatz 1 genannten Staaten es endgültig unterzeichnet oder ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, tritt dieses Übereinkommen einen Monat nach endgültiger Unterzeichnung oder Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Die beigefügte Verordnung ist zum gleichen Zeitpunkt anzuwenden. Falls die in Absatz 1 genannte Frist für die Anwendung der beigefügten Verordnung noch nicht abgelaufen ist, gilt der nach Absatz 1 festgelegte Zeitpunkt ihrer Anwendung.

Artikel 12

Kündigung

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

2. Die Kündigung wird zwölf Monate nach dem Zeitpunkt wirksam, in dem die schriftliche Notifikation beim Generalsekretär eingegangen ist.

Artikel 13

Erlöschen

1. Fällt nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens die Anzahl der Vertragsparteien während eines Zeitraums von zwölf Monaten in Folge auf unter fünf, wird dieses Übereinkommen nach Ablauf dieses zwölfmonatigen Zeitraums unwirksam.

2. Für den Fall, dass ein weltweites Übereinkommen zur Regelung der multimodalen Gefahrgutbeförderung geschlossen werden sollte, werden alle Bestimmungen dieses Übereinkommens mit Ausnahme derjenigen, die ausschließlich die Binnenschifffahrt, den Bau und die Ausrüstung der Schiffe, die Massengutbeförderungen oder Beförderungen mit Tankschiffen betreffen, die mit einer der Bestimmungen dieses weltweiten Übereinkommens im Widerspruch stehen, in den Beziehungen zwischen den Parteien dieses Übereinkommens, die Parteien des weltweiten Übereinkommens geworden sind, am Tag des

- a) en le signant définitivement;
- b) en déposant un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation après l'avoir signé sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
- c) en déposant un instrument d'adhésion.

2. L'Accord sera ouvert à la signature jusqu'au 31 mai 2001 au Bureau du Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe à Genève. Après cette date, il sera ouvert à l'adhésion.

3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 11

Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle le nombre des États mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 qui l'auront signé définitivement ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion aura été porté à sept.

Toutefois, le Règlement annexé, sauf les dispositions relatives à l'agrément des sociétés de classification, ne s'appliquera que douze mois après l'entrée en vigueur de l'Accord.

2. Pour chaque État qui signera définitivement le présent Accord ou le ratifiera, l'acceptera, l'approuvera ou y adhèrera après que sept des États mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 l'auront signé définitivement ou auront déposé leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, le présent Accord entrera en vigueur un mois après la signature définitive par ledit État ou le dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion dudit État.

Le Règlement annexé sera applicable à cette même date. Dans le cas où le délai prévu au paragraphe 1 pour l'application du Règlement annexé n'est pas encore écoulé, la date de son application sera celle qui est fixée au paragraphe 1.

Article 12

Dénonciation

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite 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 écrite.

Article 13

Extinction

1. Si après l'entrée en vigueur du présent Accord le nombre des Parties contractantes se trouve ramené à moins de cinq pendant une période de douze mois consécutifs, le présent Accord cessera de produire ses effets à partir de la fin de ladite période de douze mois.

2. Dans le cas où un accord mondial portant réglementation du transport multimodal des marchandises dangereuses viendrait à être conclu, toute disposition du présent Accord, à l'exception de celles relevant exclusivement de la navigation intérieure, de la construction et de l'équipement des bateaux, du transport en vrac ou en bateaux-citernes, 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

Inkrafttretens dieses weltweiten Übereinkommens automatisch aufgehoben und *ipso facto* durch die entsprechenden Bestimmungen des weltweiten Übereinkommens ersetzt.

Artikel 14 Erklärungen

1. Jeder Staat kann bei endgültiger Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde oder zu jedem späteren Zeitpunkt durch schriftliche Notifikation 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 wird für das oder die in der Notifikation genannten Gebiete einen Monat nach Eingang dieser Notifikation 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 12 kündigen.

3.

a) Außerdem kann jeder Staat bei endgültiger Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde oder zu jedem späteren Zeitpunkt durch schriftliche Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen erklären, dass dieses Übereinkommen für bestimmte Binnenwasserstraßen in seinem Gebiet nicht gelten soll, vorausgesetzt, diese Wasserstraßen sind nicht Bestandteil des Binnenschiffahrtsstraßennetzes von internationaler Bedeutung, wie es im AGN definiert wird. Wird eine solche Erklärung abgegeben, nachdem der Staat das Übereinkommen endgültig unterzeichnet oder seine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt hat, dann wird das Übereinkommen einen Monat nach Eingang dieser Notifikation beim Generalsekretär auf den genannten Binnenwasserstraßen unwirksam.

b) Jedoch kann jeder Staat, auf dessen Gebiet sich Binnenwasserstraßen befinden, die unter das AGN fallen, aber zum Zeitpunkt der Annahme dieses Übereinkommens einem völkerrechtlich verbindlichen Regime über die Beförderung von gefährlichen Gütern unterliegen, erklären, dass die Geltung des Übereinkommens auf diesen Binnenwasserstraßen davon abhängig ist, dass die nach dem Statut dieses Regimes vorgeschriebenen Verfahrensregeln eingehalten werden. Eine solche Erklärung ist während der endgültigen Unterzeichnung des Übereinkommens oder Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde abzugeben.

4. Jeder Staat, der eine Erklärung nach Absatz 3a) oder 3b) abgegeben hat, kann zu jedem späteren Zeitpunkt durch schriftliche Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen erklären, dass dieses Übereinkommen ganz oder teilweise auf den in der nach Absatz 3a) oder 3b) abgegebenen Erklärung genannten Binnenwasserstraßen gilt. Das Übereinkommen wird für die in der Notifikation genannten Binnenwasserstraßen einen Monat nach Eingang dieser Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

Artikel 15 Streitigkeiten

1. Streitigkeiten zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens werden nach Möglichkeit im Wege von Verhandlungen zwischen den streitenden Parteien beigelegt.

2. Streitigkeiten, die nicht durch direkte Verhandlungen beigelegt werden, können von den streitenden Vertragsparteien vor

remplacée *ipso facto* par la disposition y relative de l'accord mondial.

Article 14 Déclarations

1. Tout État pourra, lorsqu'il signera définitivement le présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par une notification écrite 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 sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification un mois après la réception de cette notification par le Secrétaire général.

2. Tout État 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 12, dénoncer l'Accord en ce qui concerne ledit territoire.

3.

a) En outre, tout État pourra, lorsqu'il signera définitivement le présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que le présent Accord ne sera pas applicable sur certaines voies de navigation intérieures de son territoire, à condition que les voies en question ne fassent pas partie du réseau de voies navigables d'importance internationale tel que défini dans l'AGN. Si cette déclaration est effectuée à un moment ultérieur à celui où l'État a signé définitivement le présent Accord ou a déposé son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, l'Accord cessera de produire ses effets sur les voies de navigation intérieures en question un mois après la réception de cette notification par le Secrétaire général.

b) Toutefois, tout État sur le territoire duquel se trouvent des voies de navigation intérieures relevant de l'AGN, soumises à la date d'adoption du présent Accord à un régime de droit international obligatoire portant sur le transport de marchandises dangereuses, pourra déclarer que l'application du présent Accord sur ces voies sera subordonnée à l'accomplissement des procédures prévues par le statut de ce régime. Une telle déclaration devra être faite lors de la signature définitive du présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

4. Tout État qui aura fait une déclaration conformément aux paragraphes 3 a) ou 3 b) du présent article pourra ultérieurement déclarer par une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies que le présent Accord sera applicable à tout ou partie des voies de navigation intérieures visées par la déclaration faite selon les paragraphes 3 a) ou 3 b). L'Accord sera applicable aux voies de navigation intérieures mentionnées dans la notification un mois après la réception de cette notification par le Secrétaire général.

Article 15 Différends

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'est pas réglé par voie de négociation directe peut être porté par les Parties contractantes en litige

den Verwaltungsausschuss gebracht werden, der sie prüft und Empfehlungen für deren Beilegung ausspricht.

3. Streitigkeiten, die nicht nach Absatz 1 oder 2 beigelegt werden, werden einem Schiedsgericht vorgetragen, wenn eine der streitenden Vertragsparteien dies beantragt, und infolgedessen an einen oder mehrere von den streitenden Parteien gemeinsam ausgewählte Schiedsrichter verwiesen. Gelingt es den streitenden Parteien innerhalb von drei Monaten nach dem Schiedsgerichtsantrag nicht, sich auf einen oder mehrere Schiedsrichter zu einigen, kann eine dieser Parteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen einzigen Schiedsrichter zu bezeichnen, an den die Streitigkeiten dann zur Entscheidung verwiesen werden.

4. Der Schiedsspruch des oder der gemäß Absatz 3 bezeichneten Schiedsrichter ist für die streitenden Vertragsparteien verbindlich.

Artikel 16

Vorbehalte

1. Jeder Staat kann bei endgültiger Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde erklären, dass er Artikel 15 nicht als für ihn verbindlich betrachtet. Für die übrigen Vertragsparteien ist Artikel 15 gegenüber einer Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt eingelegt hat, nicht verbindlich.

2. Jeder Vertragsstaat, der einen Vorbehalt nach Absatz 1 eingelegt hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch schriftliche Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen aufheben.

3. Andere als nach diesem Übereinkommen vorgesehene Vorbehalte sind nicht zulässig.

Artikel 17

Verwaltungsausschuss

1. Es wird ein Verwaltungsausschuss eingesetzt, der die Umsetzung dieses Übereinkommens prüft, alle dazu vorgeschlagenen Änderungen untersucht und Maßnahmen für eine einheitliche Auslegung und Anwendung des genannten Übereinkommens erörtert.

2. Die Vertragsparteien sind Mitglieder des Verwaltungsausschusses. Der Verwaltungsausschuss kann beschließen, dass die in Artikel 10 Absatz 1 genannten Staaten, die keine Vertragsparteien sind, andere Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa oder der Vereinten Nationen oder Vertreter internationaler zwischenstaatlicher oder nichtstaatlicher Organisationen bei der Behandlung sie interessierender Fragen als Beobachter an seinen Sitzungen teilnehmen können.

3. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen und der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt leisten Sekretariatsdienste für den Verwaltungsausschuss.

4. Der Verwaltungsausschuss führt auf der ersten Sitzung in einem Jahr die Wahl seines (seiner) Vorsitzenden und seines (seiner) Stellvertretenden Vorsitzenden durch.

5. Der Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa beruft alljährlich oder in anderen vom Ausschuss beschlossenen Zeitabständen sowie auf Antrag von mindestens fünf Vertragsparteien den Verwaltungsausschuss ein.

6. Der Verwaltungsausschuss ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Vertragsparteien anwesend ist.

7. Vorschläge werden zur Abstimmung vorgelegt. Jede bei der Sitzung vertretene Vertragspartei verfügt über eine Stimme. Dabei gelten folgende Regeln:

a) Änderungsvorschläge zu diesem Übereinkommen und Beschlüsse hierzu werden gemäß den Bestimmungen des Artikels 19 Absatz 2 angenommen;

devant le Comité d'administration qui l'examine et fait des recommandations en vue de son règlement.

3. Tout différend qui n'aura pas été réglé conformément au paragraphe 1 ou 2 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 entre 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.

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

Article 16

Réserves

1. Tout État pourra, lorsqu'il signera définitivement le présent Accord ou lors du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 15. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 15 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

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

3. Les réserves autres que celles prévues par le présent Accord ne sont pas admises.

Article 17

Comité d'administration

1. Un Comité d'administration est créé pour examiner la mise en application du présent Accord, étudier tout amendement proposé à ce titre et étudier des mesures destinées à assurer une interprétation et une application uniformes dudit Accord.

2. Les Parties contractantes sont membres du Comité d'administration. Le Comité peut décider que les États visés au paragraphe 1 de l'article 10 du présent Accord qui ne sont pas Parties contractantes, tout autre État membre de la Commission économique pour l'Europe ou de l'Organisation des Nations Unies ou des représentants d'organisations internationales intergouvernementales ou non gouvernementales peuvent, pour les questions qui les intéressent, assister à ses sessions en qualité d'observateurs.

3. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et le Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin fournissent au Comité d'administration des services de secrétariat.

4. Le Comité d'administration procède, à la première session de l'année, à l'élection de son (sa) Président(e) et de son (sa) Vice-Président(e).

5. Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe convoque le Comité d'administration tous les ans ou à une autre fréquence décidée par le Comité, ainsi que sur la demande d'au moins cinq Parties contractantes.

6. Un quorum d'au moins la moitié des Parties contractantes est nécessaire pour prendre les décisions.

7. Les propositions sont mises aux voix. Chaque Partie contractante représentée à la session dispose d'une voix. Les règles suivantes s'appliquent:

a) Les propositions d'amendements au présent Accord et les décisions y relatives sont adoptées conformément aux dispositions de l'article 19, paragraphe 2;

- b) Änderungsvorschläge zu der beigefügten Verordnung und Beschlüsse hierzu werden gemäß den Bestimmungen des Artikels 20 Absatz 4 angenommen;
- c) Vorschläge für Empfehlungen zur Anerkennung der Klassifikationsgesellschaften oder für die Rücknahme solcher Empfehlungen und Beschlüsse hierzu werden nach dem Verfahren des Artikels 20 Absatz 4 angenommen;
- d) alle anderen als die in den Buchstaben a) bis c) genannten Vorschläge oder Beschlüsse werden mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden und abstimmenden Mitglieder des Ausschusses angenommen.

8. Der Verwaltungsausschuss kann Arbeitsgruppen einsetzen, die er zur Erfüllung seiner Aufgaben für erforderlich hält.

9. Bei Fehlen einschlägiger Bestimmungen in diesem Übereinkommen kommt die Geschäftsordnung der Wirtschaftskommission für Europa zur Anwendung, es sei denn, der Verwaltungsausschuss beschließt etwas anderes.

Artikel 18

Sicherheitsausschuss

Es wird ein Sicherheitsausschuss eingesetzt, der mit der Prüfung aller Änderungsvorschläge zu der beigefügten Verordnung beauftragt wird, insbesondere derjenigen, die die Sicherheit der Schifffahrt, den Bau, die Ausrüstung und die Besatzungen der Schiffe betreffen. Dieser Ausschuss arbeitet im Rahmen der Tätigkeit der Organe der Wirtschaftskommission für Europa, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission, die zuständig für den Bereich der Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen sind.

Artikel 19

Verfahren zur Änderung dieses Übereinkommens ausschließlich seiner beigefügten Verordnung

1. Dieses Übereinkommen, ausschließlich seiner beigefügten Verordnung, kann auf Vorschlag einer Vertragspartei nach dem in diesem Artikel vorgesehenen Verfahren geändert werden.

2. Jede vorgeschlagene Änderung dieses Übereinkommens, ausschließlich seiner beigefügten Verordnung, wird vom Verwaltungsausschuss geprüft. Derartige Änderungen, die auf der Sitzung des Verwaltungsausschusses geprüft oder ausgearbeitet und vom Verwaltungsausschuss mit der Zweidrittelmehrheit seiner anwesenden und abstimmenden Mitglieder angenommen werden, werden den Vertragsparteien vom Generalsekretär der Vereinten Nationen zur Annahme vorgelegt.

3. Jede Änderung, die gemäß Absatz 2 zur Annahme vorgelegt wird, tritt für alle Vertragsparteien sechs Monate nach Ablauf einer vierundzwanzigmonatigen Frist nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Vorlage erfolgt ist, wenn während dieser Frist beim Generalsekretär der Vereinten Nationen kein schriftlicher Einspruch gegen die entsprechende Änderung durch eine Vertragspartei eingelegt worden ist.

Artikel 20

Verfahren zur Änderung der beigefügten Verordnung

1. Die beigefügte Verordnung kann auf Vorschlag einer Vertragspartei geändert werden.

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen kann ebenfalls Änderungen vorschlagen, die zum Ziel haben, die beigefügte Verordnung mit den übrigen internationalen Übereinkommen über die Beförderung von gefährlichen Gütern oder den UN-Empfehlungen für die Beförderung von gefährlichen Gütern in

b) Les propositions d'amendements au Règlement annexé et les décisions y relatives sont adoptées conformément aux dispositions de l'article 20, paragraphe 4;

c) Les propositions relatives à la recommandation d'agrément des sociétés de classification ou du retrait de cette recommandation et les décisions y relatives sont adoptées conformément à la procédure des dispositions de l'article 20, paragraphe 4;

d) Toute proposition ou décision autre que celles visées aux alinéas a) à c) est adoptée à la majorité des suffrages exprimés par les membres du Comité d'administration présents et votants.

8. Le Comité d'administration peut instituer les groupes de travail qu'il juge nécessaires pour l'aider dans l'accomplissement de ses fonctions.

9. En l'absence de dispositions pertinentes dans le présent Accord, le Règlement intérieur de la Commission économique pour l'Europe est applicable sauf si le Comité d'administration en décide autrement.

Article 18

Comité de sécurité

Il est institué un Comité de sécurité chargé d'examiner toutes les propositions relatives à la modification du Règlement annexé, notamment celles concernant la sécurité de la navigation, la construction, l'équipement et les équipages des bateaux. Le Comité fonctionnera dans le cadre des activités des organes de la Commission économique pour l'Europe, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin et de la Commission du Danube qui sont compétents en matière de transport de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures.

Article 19

Procédure d'amendement de l'Accord à l'exclusion du Règlement annexé

1. Le présent Accord, à l'exclusion du Règlement annexé, pourra être modifié sur proposition d'une Partie contractante suivant la procédure prévue dans le présent article.

2. Tout amendement proposé au présent Accord, à l'exclusion du Règlement annexé, sera examiné par le Comité d'administration. Tout amendement de cette nature examiné ou élaboré au cours de la réunion du Comité d'administration et adopté par le Comité d'administration à la majorité des deux tiers de ses membres présents et votants sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aux Parties contractantes pour acceptation.

3. Tout amendement communiqué pour acceptation en application des dispositions du paragraphe 2 entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes six mois après l'expiration d'une période de vingt-quatre mois suivant la date à laquelle la communication a été faite, si pendant cette période aucune objection à l'amendement en question n'a été notifiée par écrit au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par une Partie contractante.

Article 20

Procédure d'amendement du Règlement annexé

1. Le Règlement annexé pourra être modifié sur proposition d'une Partie contractante.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pourra également proposer des amendements visant à obtenir la concordance du Règlement annexé avec les autres accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses ou les Recommandations de l'Organisation des Nations

Einklang zu bringen, sowie Änderungen, die von einem für die Gefahrgutbeförderung zuständigen Hilfsorgan der Wirtschaftskommission für Europa vorgeschlagen wurden.

2. Jede vorgeschlagene Änderung der beigefügten Verordnung wird grundsätzlich dem Sicherheitsausschuss unterbreitet, der die von ihm angenommenen provisorischen Änderungen an den Verwaltungsausschuss weiterleitet.

3. Auf ausdrücklichen Wunsch einer Vertragspartei oder wenn das Sekretariat dies für sinnvoll erachtet, können Änderungen auch direkt dem Verwaltungsausschuss vorgeschlagen werden. Solche Vorschläge werden auf einer ersten Sitzung des Ausschusses und, wenn sie für annehmbar erachtet werden, auf der folgenden Sitzung des Ausschusses gleichzeitig mit etwaigen anderen hiermit zusammenhängenden Vorschlägen erneut erörtert werden, es sei denn, der Ausschuss beschliesst etwas anderes.

4. Entscheidungen über dem Verwaltungsausschuss nach den Absätzen 2 und 3 vorgelegte provisorische Änderungen und Änderungsvorschläge werden mit der Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Mitglieder getroffen. Jedoch gilt ein Änderungsentwurf als nicht angenommen, wenn unmittelbar nach der Abstimmung fünf anwesende Mitglieder Einspruch gegen diese Änderung einlegen. Die angenommenen Änderungen werden den Vertragsparteien vom Generalsekretär der Vereinten Nationen zur Annahme vorgelegt.

5. Jeder Änderungsentwurf zu der beigefügten Verordnung, der zur Annahme gemäß Absatz 4 vorgelegt worden ist, gilt als angenommen, es sei denn, mindestens ein Drittel der Vertragsparteien oder, falls diese Zahl geringer ist, fünf Vertragsparteien haben dem Generalsekretär der Vereinten Nationen innerhalb von drei Monaten ab dem Datum, an dem der Generalsekretär den Änderungsentwurf vorgelegt hat, schriftlich notifiziert, dass sie Einspruch gegen die vorgeschlagene Änderung einlegen. Gilt die Änderung als angenommen, tritt sie für alle Vertragsparteien nach einer neuen Frist von drei Monaten in Kraft, ausgenommen in folgenden Fällen:

- a) Falls vergleichbare Änderungen an anderen internationalen Übereinkommen über die Beförderung von gefährlichen Gütern bereits in Kraft getreten sind oder zu einem anderen Zeitpunkt in Kraft treten werden, kann der Generalsekretär auf schriftlichen Antrag des Exekutivsekretärs der Wirtschaftskommission für Europa beschließen, dass die Änderung nach einer Frist in Kraft tritt, die er so festsetzt, dass das Inkrafttreten dieser Änderung gleichzeitig mit der Änderung oder den Änderungen, die an diesen anderen Übereinkommen getroffen werden, erfolgt oder, wenn dies nicht möglich ist, möglichst rasch danach; die Frist darf jedoch einen Monat nicht unterschreiten.
- b) Der Verwaltungsausschuss kann bei der Annahme eines Änderungsentwurfs eine längere Frist als drei Monate für das Inkrafttreten der Änderung festsetzen, falls diese angenommen wird.

Artikel 21

Anträge, Mitteilungen und Einsprüche

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen unterrichtet alle Vertragsparteien und alle in Artikel 10 Absatz 1 genannten Staaten über alle Anträge, Mitteilungen oder Einsprüche nach Artikel 19 und 20, über die Annahme und den Tag des Inkrafttretens der Änderungen.

Artikel 22

Revisionskonferenz

1. Unabhängig von dem Verfahren nach Artikel 19 und 20 kann eine Vertragspartei durch schriftliche Notifikation an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer

Unies relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi que des amendements proposés par un organe subsidiaire de la Commission économique pour l'Europe compétent dans le domaine du transport des marchandises dangereuses.

2. Toute proposition d'amendement au Règlement annexé sera, en principe, soumise au Comité de sécurité qui soumettra au Comité d'administration les amendements provisoires qu'il aura adoptés.

3. À la demande expresse d'une Partie contractante, ou si le secrétariat du Comité d'administration le juge approprié, les propositions d'amendement peuvent également être soumises directement au Comité d'administration. De telles propositions seront examinées à une première session et, si elles sont jugées acceptables, elles seront réexaminées à la session suivante du Comité en même temps que toute autre proposition s'y rapportant, à moins que le Comité n'en décide autrement.

4. Les décisions relatives aux amendements provisoires et aux propositions d'amendements soumis au Comité d'administration selon les paragraphes 2 et 3 sont prises à la majorité des membres présents et votants. Cependant, un amendement n'est pas réputé adopté si, immédiatement après le vote, cinq membres présents déclarent leur objection à cet amendement. Les amendements adoptés seront communiqués pour acceptation aux Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Tout projet d'amendement au Règlement annexé communiqué pour acceptation conformément au paragraphe 4 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 à l'expiration d'un nouveau délai qui sera de trois mois, sauf dans les cas ci-après:

- a) Au cas où des amendements analogues apportés à d'autres accords internationaux relatifs au transport des marchandises dangereuses sont déjà entrés en vigueur ou entreront en vigueur à une date différente, le Secrétaire général peut décider, sur demande écrite du Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe, que l'amendement entre en vigueur à l'expiration d'un délai différent de façon à permettre l'entrée en vigueur simultanée dudit amendement et de ceux qui seront apportés à ces autres accords ou, si cela n'est pas possible, l'entrée en vigueur la plus rapide dudit amendement après celle des amendements apportés aux autres accords; le délai ne pourra, toutefois, être inférieur à un mois;
- b) Le Comité d'administration pourra spécifier, lorsqu'il adopte un projet d'amendement, un délai d'une durée supérieure à trois mois pour l'entrée en vigueur de l'amendement au cas où il serait accepté.

Article 21

Demandes, communications et objections

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies informera toutes les Parties contractantes et tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 10 du présent Accord de toute demande, communication ou objection faite en vertu des articles 19 et 20 ci-dessus, de l'acceptation et de la date d'entrée en vigueur des amendements.

Article 22

Conférence de révision

1. Indépendamment de la procédure visée aux articles 19 et 20, une Partie contractante pourra, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations

Konferenz zum Zwecke der Revision dieses Übereinkommens fordern.

Eine Revisionskonferenz, zu der alle Vertragsparteien und alle in Artikel 10 Absatz 1 genannten Staaten eingeladen werden, wird vom Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa einberufen, wenn innerhalb einer sechsmonatigen Frist von dem Zeitpunkt an, an dem der Generalsekretär der Vereinten Nationen die Notifikation übermittelt hat, mindestens ein Viertel der Vertragsparteien ihm ihre Zustimmung zu diesem Antrag bekannt gegeben haben.

2. Unabhängig von dem Verfahren nach Artikel 19 und 20 wird eine Revisionskonferenz, zu der alle Vertragsparteien und alle in Artikel 10 Absatz 1 genannten Staaten eingeladen werden, vom Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa auch bei Notifikation eines entsprechenden Antrags des Verwaltungsausschusses einberufen. Der Verwaltungsausschuss entscheidet, ob Anlass besteht, einen solchen Antrag mit der Mehrheit der in dem Verwaltungsausschuss anwesenden und abstimmenden Mitglieder zu stellen.

3. Wird in Anwendung des Absatzes 1 oder 2 eine Konferenz einberufen, fordert der Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa die Vertragsparteien auf, in einem Zeitraum von drei Monaten die Vorschläge zu unterbreiten, deren Prüfung durch die Konferenz sie wünschen.

4. Der Exekutivsekretär der Wirtschaftskommission für Europa veranlasst, dass allen Vertragsparteien und allen in Artikel 10 Absatz 1 genannten Staaten mindestens sechs Monate vor Eröffnung der Konferenz die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie der Wortlaut dieser Vorschläge übermittelt wird.

Artikel 23

Verwahrer

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen ist der Verwahrer dieses Übereinkommens.

Zu Urkund dessen haben die bevollmächtigten Unterzeichner dieses Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Genf, am 26. Mai 2000, in einfacher Ausfertigung in deutscher, englischer, französischer und russischer Sprache für das eigentliche Übereinkommen und in französischer Sprache für die beigefügte Verordnung, wobei alle vier Wortlaute gleichermaßen für das eigentliche Übereinkommen maßgeblich sind.

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen wird aufgefordert, eine Übersetzung der beigefügten Verordnung in die englische und russische Sprache zu veranlassen.

Der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt wird aufgefordert, eine Übersetzung der beigefügten Verordnung in die deutsche Sprache zu veranlassen.

Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le présent Accord.

Une conférence de révision, à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 10, sera convoquée par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe si, dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies aura communiqué la notification, un quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à la demande.

2. Indépendamment de la procédure visée aux articles 19 et 20, une conférence de révision à laquelle seront invités toutes les Parties contractantes et tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 10 sera convoquée également par le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe dès notification écrite d'une requête à cet effet du Comité d'administration. Le Comité d'administration décidera s'il y a lieu de formuler une telle requête à la majorité de ses membres présents et votants dans le Comité.

3. Si une conférence est convoquée en application des dispositions des paragraphes 1 ou 2 du présent article, le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe invitera les Parties contractantes à soumettre, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles voudraient voir examinées par la conférence.

4. Le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe fera tenir à toutes les Parties contractantes et à tous les États visés au paragraphe 1 de l'article 10 l'ordre du jour provisoire de la conférence et les textes de ces propositions six mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

Article 23

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire du présent Accord.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le vingt-six mai deux mille, en un seul exemplaire, en langues allemande, anglaise, française et russe pour le texte de l'Accord proprement dit et en langue française pour le Règlement annexé, les quatre textes faisant également foi pour l'Accord proprement dit.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est invité à établir une traduction du Règlement annexé en langues anglaise et russe.

Le Secrétaire général de la Commission centrale pour la navigation du Rhin est invité à établir une traduction du Règlement annexé en langue allemande.

Denkschrift zum Übereinkommen

I. Allgemeines

Für die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen gelten bisher von der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) erarbeitete Vorschriften, die sog. ADN-Empfehlungen, die ihrerseits dem Sicherheitsstandard der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) entsprechen. Im Hinblick auf den Empfehlungscharakter der ADN-Regelungen konnte eine einheitliche Anwendung dieser Vorschriften in den Mitgliedstaaten der ECE nicht gewährleistet werden. Durch das Übereinkommen vom 26. Mai 2000 soll nunmehr unter Einbeziehung der ADN-Empfehlungen ein verbindlicher Rechtsrahmen für die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen eingeführt werden. Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen (ADN), das aus dem eigentlichen Übereinkommen und einer diesem Übereinkommen beigefügten Verordnung besteht, hat zum Ziel

- die Sicherheit der internationalen Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen zu verbessern,
- durch Erhöhung des Sicherheitsstandards wirksam zum Umweltschutz beizutragen und
- die Beförderungsabläufe zu erleichtern und den internationalen Handel zu fördern.

Das ADN-Übereinkommen schafft damit für das gesamte europäische Binnenwasserstraßennetz einheitliche Beförderungsvorschriften, die dem für den Rhein geltenden hohen Sicherheitsstandard entsprechen. Darüber hinaus komplettiert es für den Binnenschiffahrtsbereich die bereits vorhandenen europäischen Regelwerke über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und der Schiene.

Das ADN-Übereinkommen legt einheitliche Regeln für die sichere internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen fest, die mit der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) in Einklang stehen. Daneben wird es notwendig, den Anwendungsbereich dieser Vorschriften auch auf den Inlandsverkehr auszudehnen. Für den Bereich der Europäischen Union ist eine entsprechende Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten in Vorbereitung. Die übrigen Vertragsstaaten werden bei ihren innerstaatlichen Regelungen die Bestimmungen des Übereinkommens gleichfalls zu berücksichtigen haben. Das ADN-Übereinkommen trägt damit zur Harmonisierung der Bedingungen für den Gefahrguttransport auf Binnenwasserstraßen bei und wird gleichzeitig die Verkehrssicherheit auf nationaler Ebene verbessern.

Die diplomatische Konferenz zur Annahme des Übereinkommens hat es für erforderlich gehalten, eine Absprache über Verfahren bis zum Inkrafttreten und bei Inkrafttreten des Übereinkommens zu treffen.

In dem entsprechenden Beschluss ist einmal festgelegt, wie die Rechtsfortentwicklung bis zum Inkrafttreten des Übereinkommens erfolgen soll. Diese Aufgabe soll von

der gemeinsamen Expertengruppe der ECE, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) und der Donaukommission wahrgenommen werden, die nach Inkrafttreten des Übereinkommens als Sicherheitsausschuss fungiert. Die Expertengruppe soll die Verordnung in der Anlage des Übereinkommens laufend an die Rechtsfortentwicklung, insbesondere auf dem Rhein, anpassen. Des Weiteren soll die Expertengruppe Ausschüsse einsetzen, die Anträge von Klassifikationsgesellschaften, die zur Anerkennung empfohlen werden möchten, einer vorherigen Prüfung unterziehen.

Nach Inkrafttreten des Übereinkommens, d. h. einen Monat, nachdem sieben Staaten ratifiziert haben, soll so schnell wie möglich eine Sitzung des Verwaltungsausschusses einberufen werden. Dieser soll die von der Expertengruppe beschlossenen Änderungen zur Fortschreibung der Verordnung in der Anlage des Übereinkommens verabschieden, damit diese, wie im Übereinkommen vorgesehen, zwölf Monate nach Inkrafttreten des Übereinkommens zur Anwendung kommen kann. Damit ist sichergestellt, dass die Anlage bei Inkrafttreten an den aktuellen Stand der Rechtsfortentwicklung, d. h. an den Stand des ADNR, angepasst ist.

II. Besonderes

Zu den Artikeln 1 bis 3

Artikel 1 legt den Geltungsbereich des Übereinkommens fest. Artikel 2 verdeutlicht, dass die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung fester Bestandteil des Übereinkommens ist. Artikel 3 enthält Begriffsbestimmungen.

Zu den Artikeln 4 bis 9

Artikel 4 enthält Regelungen zu Beförderungsverboten, Beförderungsbedingungen und Kontrollen. Artikel 5 stellt klar, dass das Übereinkommen keine Anwendung auf die Beförderung von gefährlichen Gütern findet, soweit deren Freistellung in der beigefügten Verordnung vorgesehen ist. Artikel 6 enthält die Regelung, dass es den Vertragsparteien unbenommen ist, den Eingang von gefährlichen Gütern in ihr Hoheitsgebiet aus Gründen, die nicht die Sicherheit während der Fahrt betreffen, zu regeln oder zu verbieten. Artikel 7 enthält Sonderregelungen und Ausnahmegenehmigungen. Artikel 9 weist auf die Anwendbarkeit anderer Verordnungen hin, die generell für Güterbeförderungen auf Binnenwasserstraßen gelten.

Artikel 8 enthält besondere Übergangsbestimmungen. Danach behalten Zulassungszeugnisse, die nach bisherigem Recht erteilt wurden, Gültigkeit bis zu ihrem Ablaufdatum. Zur Erlangung eines uneingeschränkten ADN-Zulassungszeugnisses gibt es für bei Inkrafttreten des ADN nach bisherigem Recht bereits zugelassene Schiffe Übergangsvorschriften, die dem ADNR entnommen worden sind. Das bedeutet, dass in Betrieb befindliche Schiffe zur Erlangung eines ADN-Zulassungszeugnisses sich entweder auf dem entsprechenden ADNR-Stand befinden oder auf einen solchen Stand gebracht werden müssen.

Zu den Artikeln 10 bis 23

Artikel 10 legt fest, dass die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa, auf deren Gebiet sich Binnenwasserstraßen ohne Küstenstrecken befinden, die Bestandteil des Binnenschiffahrtsnetzes von internationaler Bedeutung sind, Vertragsparteien des Übereinkommens werden können.

Nach Artikel 11 tritt das Übereinkommen einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem sieben Vertragsparteien dem Übereinkommen rechtsverbindlich zugestimmt haben. Die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung soll allerdings mit Ausnahme der Bestimmungen über die Zulassung der Klassifikationsgesellschaften erst zwölf Monate nach Inkrafttreten des Übereinkommens zur Anwendung kommen.

Die Artikel 12 und 13 enthalten Regelungen über die Kündigung des Übereinkommens und sein Unwirksamwerden.

Artikel 14 ermöglicht den Vertragsparteien, Erklärungen zum Anwendungsbereich des Übereinkommens abzugeben. Absatz 3 Buchstabe b kommt besondere Bedeutung für Vertragsparteien zu, deren Binnenwasserstraßen bereits einem anderen völkerrechtlich verbindlichen Regime über die Beförderung von gefährlichen Gütern unterliegen, wie die Mitgliedstaaten der revidierten Rheinschiffahrtsakte. Diese Vertragsparteien können erklären, dass die Geltung des Übereinkommens davon abhängig ist, dass die nach dem Statut des bereits bestehenden völkerrechtlichen Vertrages vorgeschriebenen Verfahrensregeln eingehalten werden. Die Bundesrepublik Deutschland wird eine entsprechende Erklärung bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgeben. Damit können die Mitgliedstaaten der revidierten Rheinschiffahrtsakte dem Übereinkommen bereits jetzt zustimmen.

Die Artikel 15 und 16 enthalten Regelungen über die Beilegung von Streitigkeiten bei der Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens.

Artikel 17 enthält Bestimmungen über einen Verwaltungsausschuss, der die Umsetzung des Übereinkommens prüft, alle dazu vorgeschlagenen Änderungen untersucht und Maßnahmen für eine einheitliche Auslegung und Anwendung des Übereinkommens erörtert. Zur Teilnahme an Sitzungen des Verwaltungsausschusses können neben den Vertragsparteien auch weitere Staaten und sonstige Organisationen als Beobachter zugelassen werden. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen und der Generalsekretär der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt leisten Sekretariatsdienste für den Verwaltungsausschuss.

Artikel 18 regelt die Einsetzung eines Sicherheitsausschusses, dessen Aufgabe in der Prüfung von Änderungsvorschlägen zu der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung besteht. Es ist ausdrücklich festgelegt, dass der Ausschuss im Rahmen der Tätigkeit der Organe der ECE, der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und der Donaukommission arbeitet. Damit ist sichergestellt, dass neben den organisatorischen Möglichkeiten der ECE auch die spezielle Fachkompetenz der ZKR und

der Donaukommission zur Verfügung stehen. Zusammen mit der Tatsache, dass die deutsche Sprache Vertragssprache des Übereinkommens ist, ist damit gewährleistet, dass die Facharbeit wie gewohnt weitergeführt werden kann.

Artikel 19 enthält Verfahrensregelungen zur Änderung des eigentlichen Übereinkommens. Danach werden die vom Verwaltungsausschuss mit Zweidrittelmehrheit angenommenen Vorschläge den Vertragsparteien zur Annahme vorgelegt. Wird von den Vertragsparteien gegen die Vorlage binnen 24 Monaten kein schriftlicher Einspruch eingelegt, tritt die vorgeschlagene Änderung sechs Monate danach in Kraft.

Artikel 20 regelt das Verfahren zur Änderung der dem Übereinkommen beigefügten Verordnung in Anlehnung an das ADR.

Danach bedürfen Änderungen der Verordnung der Mehrheit der anwesenden abstimmenden Mitglieder des Verwaltungsausschusses. Ein Änderungsentwurf gilt jedoch als nicht angenommen, wenn unmittelbar nach der Abstimmung oder schriftlich innerhalb von drei Monaten fünf Vertragsparteien Einspruch einlegen. Bei Einigkeit der ZKR-Staaten können damit z. B. sicherheitsmindernde Änderungen notfalls verhindert werden.

Artikel 21 enthält Unterrichtungspflichten des Generalsekretärs der Vereinten Nationen.

Artikel 22 trifft Bestimmungen über die Durchführung von Konferenzen zum Zwecke der Revision des Übereinkommens.

Artikel 23 bestimmt den Generalsekretär der Vereinten Nationen zum Verwahrer des Übereinkommens.

Zur Verordnung in der Anlage des Übereinkommens

Die dem Übereinkommen beigefügte Verordnung enthält Vorschriften über die gefährlichen Stoffe und Gegenstände, Vorschriften über ihre Beförderung sowie Regelungen für den Bau und Betrieb von Schiffen. Zudem legt sie Vorschriften und Verfahren für Untersuchungen, Ausstellung der Zulassungszeugnisse, Abweichungen, Ausnahmegenehmigungen, Kontrollen, Ausbildung und Prüfungen von Sachkundigen sowie die Anerkennung der Klassifikationsgesellschaften fest.

Die Klassifikationsgesellschaften müssen bestimmte in der Verordnung aufgeführte Kriterien im Hinblick auf ihre Kenntnisse, Erfahrungen und Leistungsfähigkeit erfüllen. Die Erfüllung der Kriterien wird von einem Sachverständigenausschuss geprüft. Aufgrund des Berichtes dieses Sachverständigenausschusses beschließt dann der Verwaltungsausschuss, ob er den Vertragsparteien die Anerkennung der Klassifikationsgesellschaft empfiehlt. Nur solche empfohlene Klassifikationsgesellschaften dürfen dann seitens der Vertragsparteien für die Aufgaben nach dem Übereinkommen anerkannt werden. Durch dieses Verfahren wird sichergestellt, dass die Klassifikationsgesellschaften eine ausreichende Qualifikation für die Untersuchungen im Rahmen der Erteilung des Zulassungszeugnisses besitzen.