

DOCUMENT INFORMATION

FILE NAME : Ch\_XI\_B\_30

VOLUME : VOL-1

CHAPTER : Chapter XI. Transport and Communications B. Road  
Traffic

TITLE : 30. Convention on Civil Liability for Damage caused  
during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and  
Inland Navigation Vessels (CRTD). Geneva, 10 October  
1989







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

---

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

---

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





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



**UNITED NATIONS  
1989**



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

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

NOTING the continuous increase in the carriage of dangerous goods,

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

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

HAVE AGREED as follows:

DEFINITIONS

Article 1

For the purpose of this Convention:

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

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

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

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

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

10. "Damage" means:

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

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

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

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

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

#### SPHERE OF APPLICATION

##### Article 2

This Convention shall apply:

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

##### Article 3

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

##### Article 4

This Convention shall not apply:

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

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

#### LIABILITY PROVISIONS

##### Article 5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 6

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 7

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

#### Article 8

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

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

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

### LIMITATION OF LIABILITY

#### Article 9

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 10

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

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

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

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

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

#### Article 11

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 12

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

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

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

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

#### COMPULSORY INSURANCE

##### Article 13

1. The carrier's liability shall be covered by insurance or other financial security, such as a bank guarantee, if the dangerous goods are carried in the territory of a State Party.

2. The insurance or other financial security shall cover the entire period of the carrier's liability under this Convention in the sums fixed by applying the limits of liability prescribed in article 9 and shall cover the liability of the person named in the certificate as carrier or, if that person is not the carrier as defined in article 1, paragraph 8, of such person as does incur liability under this Convention.

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

Article 14

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

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

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

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

3. The certificate shall contain the following particulars:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 15

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

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

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

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

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

#### Article 16

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

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

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

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

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

#### Article 17

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

#### CLAIMS AND ACTIONS

#### Article 18

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

#### Article 19

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

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

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

#### Article 20

1. Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with article 19 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognized in any State Party, except:

- (a) where the judgment was obtained by fraud; or
- (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present his case; or
- (c) where the judgment is irreconcilable with an earlier judgment given in the State where the recognition is sought, or given in another State Party with jurisdiction in accordance with article 19 and already recognized in the State where the recognition is sought, involving the same cause of action and between the same parties.

2. A judgment recognized under paragraph 1 of this article shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

#### Article 21

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

#### FINAL PROVISIONS

#### Article 22

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

#### Article 23

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

2. For each State that ratifies, accepts, approves, or accedes to this Convention after the deposit of the fifth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force in respect of that State on the first day of the month following the expiration of twelve months after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.
3. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of any Protocol amending this Convention shall be deemed to apply to this Convention as amended.

Article 24

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

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

#### Article 25

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

#### Article 26

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

#### Article 27

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

#### Article 28

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

#### Article 29

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

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

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

#### Article 30

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

#### Article 31

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

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

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



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



**NATIONS UNIES  
1989**



CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES CAUSES  
AU COURS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR ROUTE, RAIL ET  
BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE (CRTD)

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

CONSIDERANT l'augmentation constante du transport de marchandises dangereuses,

CONSCIENTS de l'existence au plan international de mesures techniques destinées à accroître la sécurité de ces transports,

DESIREUX d'établir des règles uniformes assurant une indemnisation adéquate et rapide des dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

DEFINITIONS

Article premier

Au sens de la présente Convention :

1. "Transport par route" signifie transport de marchandises dangereuses à bord d'un véhicule routier.
2. "Véhicule routier" signifie tout véhicule à moteur, véhicule articulé, remorque ou semi-remorque, tels qu'é définis à l'article premier de la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968.
3. "Transport par rail" signifie transport de marchandises dangereuses à bord d'un wagon de chemin de fer, y compris à bord d'une automotrice.
4. "Transport par bateau de navigation intérieure" signifie transport de marchandises dangereuses à bord d'un bateau.
5. "Bateau" signifie tout bâtiment ou engin flottant, quel qu'il soit, qui n'est pas un navire ou un engin marin.
6. "Véhicule" signifie un véhicule routier, un wagon de chemin de fer ou un bateau. Lorsque plusieurs véhicules sont liés l'un à l'autre et constituent un train, ce train est considéré comme un seul véhicule.
7. "Personne" signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.
8. "Transporteur" signifie :
  - a) S'agissant de transport par route et par bateau de navigation intérieure : la personne qui, au moment de l'événement, dispose de l'emploi du véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses sont transportées.

La personne au nom de laquelle est immatriculé le véhicule dans un registre public ou, à défaut d'immatriculation, le propriétaire du véhicule est présumé disposer de l'emploi de ce véhicule. Il en est autrement s'il prouve qu'une autre personne dispose de l'emploi du véhicule et s'il révèle l'identité de cette personne ou, s'il n'est pas en mesure de révéler l'identité de cette personne, s'il prouve que celle-ci a pris le contrôle du véhicule sans son consentement et dans des circonstances telles qu'il n'aurait pas pu raisonnablement empêcher cet emploi.

Lorsque le véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses sont chargées est mû par un autre véhicule, la personne qui dispose de l'emploi de cet autre véhicule est présumée être le transporteur.

- b) S'agissant de transport par rail : la personne ou les personnes exploitant la voie ferrée sur laquelle l'événement s'est produit; s'il y a coexploitation, chacun des coexploitants est considéré comme transporteur.

9. "Marchandise dangereuse" signifie, en ce qui concerne le transport par route, rail ou bateau de navigation intérieure, toute matière ou objet qui est soit mentionné dans l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), soit visé par une des rubriques collectives de ces classes, ou qui est soumis aux dispositions de cet Accord.

10. "Dommage" signifie :

- a) tout décès ou toutes lésions corporelles à bord ou à l'extérieur du véhicule transportant les marchandises dangereuses, qui sont causés par ces marchandises;
- b) toute perte ou tout dommage subis par des biens à l'extérieur du véhicule transportant les marchandises dangereuses, qui sont causés par ces marchandises, à l'exclusion de toute perte ou tout dommage causés à d'autres véhicules du même train de véhicules, ou à des biens qui y sont transportés;
- c) toute perte ou tout dommage par contamination à l'environnement causés par les marchandises dangereuses, pourvu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que pour le manque à gagner dû à cette altération soient limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;

- d) le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

Lorsqu'il n'est pas raisonnablement possible de dissocier les dommages causés par les marchandises dangereuses de ceux causés par d'autres facteurs, tous les dommages sont réputés être causés par les marchandises dangereuses.

11. "Mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour éviter ou réduire le dommage.

12. "Événement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage ou qui constitue une menace grave et imminente de dommage.

13. "Système de la carte verte" signifie le système international d'assurance automobile décrit à l'Annexe 2 de la Résolution d'ensemble sur la facilitation du transport routier (R.E.4), de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies.

#### CHAMP D'APPLICATION

##### Article 2

La présente Convention s'applique :

- a) aux dommages subis sur le territoire d'un Etat partie et causés par un événement survenu dans un Etat partie;
- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

##### Article 3

1. La présente Convention s'applique aux créances, autres que celles nées d'un quelconque contrat pour le transport de marchandises ou de passagers, dues à un dommage causé au cours d'un transport de marchandises dangereuses par route, rail ou bateau de navigation intérieure.

2. La présente Convention ne s'applique pas dans la mesure où ses dispositions sont incompatibles avec le droit applicable aux accidents du travail ou concernant un régime de sécurité sociale.

3. Le transport de marchandises dangereuses par route, rail ou bateau de navigation intérieure comprend la période qui va du début des opérations de chargement des marchandises sur le véhicule en vue de leur transport jusqu'à l'achèvement des opérations de déchargement de ces marchandises.

4. Lorsque le véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses ont été chargées est transporté sur une partie du parcours par un autre véhicule, sans que les marchandises soient déchargées, celles-ci sont réputées, sur cette partie du parcours, être transportées uniquement à bord de cet autre véhicule.

5. La présente Convention ne s'applique pas lorsque le véhicule à bord duquel les marchandises dangereuses ont été chargées est transporté par un navire, un engin marin ou un aéronef.

#### Article 4

La présente Convention ne s'applique pas :

- a) à un dommage dont l'origine se trouve dans une opération de transport qui se déroule entièrement dans un lieu non accessible au public, si elle est accessoire à d'autres activités et intégrée à celles-ci;
- b) à un dommage causé par une substance nucléaire
  - i) lorsque l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable du dommage en vertu soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire et de son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou de tout amendement à ces Conventions, ou
  - ii) lorsque l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable du dommage en vertu du droit interne régissant la responsabilité en la matière, pourvu que ce droit soit à tous égards aussi favorable aux personnes qui peuvent subir des dommages que les Conventions de Paris ou de Vienne visées à l'alinéa précédent;
- c) aux transports des marchandises dangereuses par route, rail ou bateau de navigation intérieure qui remplissent les conditions du marginal 10 010, ou qui n'excèdent pas les quantités du marginal 10 011 de l'ADR.

#### DISPOSITIONS RELATIVES A LA RESPONSABILITE

#### Article 5

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4 et 5 du présent article et à l'article 6, le transporteur au moment d'un événement est responsable de tout dommage causé par les marchandises dangereuses au cours de leur transport par route, rail ou bateau de navigation intérieure.

2. Si un événement consiste en une succession de faits ayant la même origine, la responsabilité repose sur le transporteur au moment du premier fait.

3. Si deux ou plusieurs personnes visées à l'alinéa b) du paragraphe 8 de l'article premier, sont responsables en vertu de la présente Convention, elles sont solidairement responsables.

4. Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve :

- a) que le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou
- b) que le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou
- c) que l'expéditeur ou toute autre personne ne s'est pas acquitté de son obligation de l'informer de la nature dangereuse des marchandises, et que ni lui ni ses préposés ou mandataires n'avaient connaissance ou n'auraient dû avoir connaissance de leur nature.

5. Si le transporteur prouve que le dommage résulte en totalité ou en partie soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le transporteur peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

6. Aucune demande en réparation de dommage ne peut être formée contre le transporteur autrement que sur la base de la présente Convention. Toutefois, dans le cas visé à l'alinéa c) du paragraphe 4 du présent article, la responsabilité qui peut incomber au transporteur selon la loi applicable n'est pas affectée, à condition que les limites de sa responsabilité n'excèdent pas les limites fixées à l'article 9.

7. Sous réserve du paragraphe 9 du présent article et des articles 6 et 7, aucune demande en réparation de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre :

- a) les préposés ou mandataires du transporteur ou les membres de l'équipage;
- b) le pilote du bateau ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le véhicule;
- c) le propriétaire, le locataire, l'affrèteur, l'utilisateur, l'exploitant, l'armateur ou l'armateur gérant du véhicule à condition qu'il ne soit pas le transporteur;
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire du bateau;

- e) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage sur les instructions d'une autorité publique compétente;
- f) toute personne autre que le transporteur qui prend des mesures de sauvegarde pour les dommages causés par de telles mesures;
- g) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas b), c), d), e) et f),

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis dans l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

8. Aux fins du paragraphe 8 de l'article premier et du paragraphe 4 de l'article 3, aucune personne réalisant des opérations mentionnées aux alinéas d), e) ou f) du paragraphe précédent, ni ses préposés ou mandataires, n'est considérée comme transporteur.

Dans ces cas, la personne qui était le transporteur au moment de l'événement donnant lieu à de telles opérations reste le transporteur au sens de la présente Convention.

9. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre l'expéditeur ou le destinataire des marchandises qui ont causé le dommage ou contre tout autre tiers.

#### Article 6

1. Si le transporteur prouve que les marchandises dangereuses ont été chargées sur le véhicule ou déchargées du véhicule sous la seule responsabilité d'une personne autre que le transporteur, ses préposés ou mandataires, telle que l'expéditeur ou le destinataire, et s'il révèle l'identité de cette personne, il est exonéré de sa responsabilité pour les dommages causés par ces marchandises au cours de leur chargement ou de leur déchargement et cette autre personne est responsable pour ces dommages selon les règles de la présente Convention.

Toutefois, lorsque les opérations de chargement ou de déchargement ont été effectuées sous la responsabilité conjointe du transporteur et de l'autre personne visée au présent paragraphe, le transporteur et cette autre personne sont solidairement responsables selon les règles de la présente Convention pour les dommages causés au cours du chargement ou du déchargement.

Au sens du présent paragraphe, une personne n'est pas réputée être responsable des opérations de chargement ou de déchargement si elle a exécuté ces opérations pour le compte du transporteur ou d'une autre personne telle que l'expéditeur ou le destinataire. En pareil cas, le transporteur ou l'autre personne demeure responsable.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent par analogie à l'autre personne visée au paragraphe précédent, sous réserve que :

- a) le paragraphe 6 de l'article 5 ne s'applique pas aux demandes en réparation de dommage formées contre cette autre personne et les articles 13 à 17 ne s'appliquent pas à la responsabilité de cette personne;
- b) les limites fixées à l'article 9 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement contre le transporteur et cette autre personne;
- c) un fonds constitué par le transporteur ou par cette autre personne conformément à l'article 11 est réputé avoir été constitué par les deux.

3. Dans les relations entre le transporteur et toute autre personne responsable en application du paragraphe 1 du présent article, la responsabilité sera supportée par cette autre personne à moins que le dommage n'ait été causé par la faute du transporteur, de son préposé ou de son mandataire.

Lorsque la faute du transporteur, de ses préposés ou mandataires ainsi que la faute de l'autre personne, ou de ses préposés ou mandataires, ont contribué au dommage, le transporteur et cette autre personne supportent chacun une partie de la responsabilité proportionnellement à la gravité de la faute commise par chacun d'eux.

4. Le présent article ne s'applique pas si les opérations de chargement ou de déchargement ont été effectuées sous la seule responsabilité ou la responsabilité conjointe d'une personne réalisant les opérations indiquées aux alinéas d), e) ou f) du paragraphe 7 de l'article 5.

#### Article 7

Lorsque le transporteur n'est pas responsable, conformément à l'alinéa c) du paragraphe 4 de l'article 5, l'expéditeur ou l'autre personne qui y est mentionné est réputé être le transporteur au sens de la présente Convention.

Toutefois le paragraphe 6 de l'article 5 ne s'applique pas aux demandes en réparation de dommage formées contre l'expéditeur ou l'autre personne et les dispositions des articles 13 à 17 ne s'appliquent pas à leur responsabilité en vertu de la présente Convention.

#### Article 8

1. Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs véhicules dont chacun transporte des marchandises dangereuses, chaque transporteur est, sauf exonération en vertu des paragraphes 4 et 5 de l'article 5 ou de l'article 6, responsable du dommage. Les transporteurs sont solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.
2. Toutefois, le transporteur peut se prévaloir des limites de responsabilité dont il peut bénéficier en vertu de l'article 9 au regard de chaque véhicule.
3. Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte à tout droit de recours d'un transporteur contre tout autre transporteur.

#### LIMITATION DE LA RESPONSABILITE

#### Article 9

1. La responsabilité du transporteur par route et du transporteur par rail en vertu de la présente Convention à l'égard de créances nées d'un même événement est limitée comme suit:
  - a) s'agissant de créances pour décès ou lésions corporelles:  
18 millions d'unités de compte;
  - b) s'agissant de toutes les autres créances: 12 millions d'unités de compte.
2. La responsabilité du transporteur par bateau de navigation intérieure en vertu de la présente Convention à l'égard de créances nées d'un même événement est limitée comme suit:
  - a) s'agissant de créances pour décès ou lésions corporelles:  
8 millions d'unités de compte;
  - b) s'agissant de toutes les autres créances: 7 millions d'unités de compte.
3. Lorsque les sommes mentionnées à l'alinéa a) du paragraphe 1 et à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article sont insuffisantes pour régler intégralement les créances qui y sont visées, les sommes mentionnées à

l'alinéa b) du paragraphe 1 et à l'alinéa b) du paragraphe 2 peuvent être utilisées pour régler le solde impayé des créances visées aux alinéas a) des paragraphes 1 et 2. Le solde impayé vient en concurrence avec les créances visées aux alinéas b) des paragraphes 1 et 2.

#### Article 10

1. Le transporteur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels ou du fait ou de l'omission de ses préposés ou mandataires, commis dans l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, à la condition que, dans le cas d'un tel fait ou d'une telle omission d'un préposé ou mandataire, il soit aussi prouvé que celui-ci a agi dans l'exercice de ses fonctions.
2. Si le transporteur a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.
3. Le transporteur peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué.
4. Si la limitation de responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions des paragraphes 4 à 7 de l'article 11 s'appliquent.
5. Les règles de procédure concernant l'application du présent article sont régies par la législation de l'Etat partie dans lequel l'action est intentée.

#### Article 11

1. Le transporteur peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats parties où une action est engagée en vertu de l'article 19. Si une telle action en vertu de l'article 19 n'a pas été engagée dans un Etat partie, le transporteur peut alors constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats parties mentionnés aux alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 de l'article 19, ou à l'alinéa d) à condition que le transporteur et toutes les victimes aient leur résidence habituelle sur le territoire d'un même Etat partie. Le fonds doit être constitué à hauteur de celui des montants mentionnés à l'article 9 qui lui est applicable, majoré des intérêts de ce montant calculés à compter de la date de l'événement jusqu'à la date de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible

que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée en vertu de la présente Convention.

2. Un fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie admise par la législation de l'Etat partie où le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

3. Toute personne qui fournit une assurance ou une garantie financière au transporteur en vertu de la présente Convention peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le transporteur. Un tel fonds peut être constitué même dans le cas où, conformément au paragraphe 1 de l'article 10, le transporteur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du transporteur. Le fonds est réputé avoir été constitué par le transporteur.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article 9, la distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises sur le fonds.

5. Si, avant la distribution du fonds, le transporteur ou toute autre personne qui lui fournit l'assurance ou une autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour le dommage, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé également par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi applicable.

7. Lorsque le transporteur ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu des paragraphes 5 et 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

8. Lorsque, après l'événement, le transporteur a constitué un fonds en application du présent article et est en droit de limiter sa responsabilité :

- a) aucun droit à l'indemnisation des dommages résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du transporteur;
- b) le tribunal ou autre autorité compétente d'un Etat partie ordonne la libération de tout bien appartenant au transporteur, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages causés par l'événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

9. Les dispositions du paragraphe précédent ne s'appliquent que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé et être librement transféré pour couvrir sa demande.

10. Sous réserve des dispositions du présent article, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds de limitation ainsi que toutes les règles de procédure s'y rapportant sont régies par la loi de l'Etat partie où le fonds est constitué.

#### Article 12

1. L'"unité de compte" visée à l'article 9 est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 9 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds est constitué ou, si un fonds n'a pas été constitué, à la date du paiement ou quand une garantie équivalente est donnée. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe précédent peut, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée audit paragraphe est égale à 15 francs or. Le franc or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La

conversion du franc or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe précédent sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus à l'article 9 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci, et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

#### ASSURANCE OBLIGATOIRE

##### Article 13

1. La responsabilité du transporteur doit être couverte par une assurance ou une autre garantie financière, telle qu'une garantie bancaire, si les marchandises dangereuses sont transportées sur le territoire d'un Etat partie.

2. L'assurance ou la garantie financière doit couvrir toute la durée de la responsabilité du transporteur, selon les règles de la présente Convention, pour des montants fixés en application des limites de responsabilité prévues à l'article 9, et doit couvrir la responsabilité de la personne désignée comme transporteur dans le certificat ou, si cette personne n'est pas le transporteur tel qu'il est défini au paragraphe 8 de l'article premier, elle doit couvrir la responsabilité de la personne à qui la responsabilité incombe en vertu de la présente Convention.

3. Toute somme constituée par une assurance ou une autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article ne peut être utilisée que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

##### Article 14

1. Chaque Etat partie désigne une ou plusieurs autorités compétentes pour délivrer ou approuver les certificats attestant que les transporteurs relevant de la définition de l'alinéa a) du paragraphe 8 de l'article premier ont une assurance ou une autre garantie financière en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention.

2. Le certificat est délivré ou approuvé par l'autorité compétente :
- a) de l'Etat d'immatriculation, pour un transporteur dont le véhicule est immatriculé dans un Etat partie; ou
  - b) de l'Etat partie où le transporteur a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence habituelle, si le véhicule n'est pas immatriculé.

Pour un transporteur non visé aux alinéas a) ou b) de la première phrase du présent paragraphe, le certificat est délivré ou approuvé par l'autorité compétente d'un Etat partie sur le territoire duquel les marchandises dangereuses sont transportées.

3. Le certificat comporte les renseignements suivants :
- a) le numéro du certificat;
  - b) le type et les éléments d'identification du véhicule routier ou du bateau;
  - c) le nom et le lieu du principal établissement du transporteur ou, à défaut, le lieu de sa résidence habituelle;
  - d) le type de garantie;
  - e) le nom et le lieu du principal établissement de l'assureur ou de la personne qui fournit la garantie;
  - f) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.
4. Le certificat doit être présenté pour vérification à toute demande de l'autorité compétente.
5. Le certificat est délivré en français ou en anglais ou, s'il est délivré dans toute autre langue, comporte une traduction dans l'une de ces deux langues au moins.
6. L'Etat dans lequel le certificat est délivré ou approuvé détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions de la présente Convention.
7. Les certificats délivrés dans un Etat partie sont reconnus dans tous les Etats parties à toutes les fins de la présente Convention. Néanmoins, un Etat partie peut à tout moment demander à l'Etat qui a délivré le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant désigné dans le certificat risque de ne pas être financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

Chaque Etat partie désigne l'autorité compétente pour présenter ou recevoir des communications relatives à l'assurance obligatoire ou à toute autre garantie financière.

Tout Etat partie peut reconnaître des certificats délivrés par les autorités compétentes, ou par des organismes agréés par les autorités compétentes, d'Etats non parties aux fins de la présente Convention.

8. Une assurance ou une autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de la présente Convention si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration de son délai de validité indiqué dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 2 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou de la garantie financière ayant pour effet de ne plus rendre celle-ci conforme aux dispositions de la présente Convention.

9. Le présent article ne s'applique pas dans le cas de véhicules routiers circulant sur le territoire d'un Etat partie qui est partie au système de la carte verte si une telle carte attestant la couverture de la responsabilité du transporteur découlant de la présente Convention est présentée au contrôle des autorités compétentes.

10. Deux ou plusieurs Etats parties peuvent convenir de ne pas appliquer les dispositions du présent article concernant le certificat ou la carte verte visée au paragraphe précédent dans le cas de véhicules routiers immatriculés et circulant sur leur territoire lorsque le transport est couvert par la présente Convention.

#### Article 15

1. Toute demande en réparation fondée sur les articles 5 et 6 peut être formée directement contre l'assureur ou la personne qui fournit la garantie financière couvrant la responsabilité du transporteur ou, s'agissant d'un véhicule routier auquel s'applique le système de la carte verte, contre l'assureur ou le bureau du système de la carte verte de l'Etat où l'événement s'est produit.

2. Dans le cas visé au paragraphe précédent le défendeur peut se prévaloir :

- a) de la limite de la responsabilité prévue à l'article 9, applicable au transporteur, que celui-ci soit en droit ou non de limiter sa responsabilité, et

- b) des moyens de défense que le transporteur serait fondé à invoquer, à l'exception de ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation de cette personne.

Le défendeur ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée contre lui par le transporteur et il ne peut contester aucune clause du contrat d'assurance ou de la garantie financière.

3. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le transporteur à se joindre à la procédure.

#### Article 16

1. S'agissant de transport par route ou par bateau de navigation intérieure : lorsque le transporteur est un Etat partie ou une partie constitutive d'un tel Etat et que le transport est effectué à des fins gouvernementales non commerciales, cet Etat peut prévoir que le transporteur est dispensé de couvrir sa responsabilité par une assurance ou une autre garantie financière.

2. Si, conformément au paragraphe précédent, il n'est pas souscrit d'assurance ou une garantie financière pour un véhicule, les dispositions de la présente Convention relatives à l'assurance obligatoire ne s'appliquent pas à ce véhicule. Toutefois, un certificat délivré par les autorités compétentes et attestant que le transporteur est un Etat partie ou une partie constitutive d'un tel Etat et que la responsabilité du transporteur est couverte dans les limites prescrites par la présente Convention doit être présenté pour vérification à toute demande des autorités visées au paragraphe 4 de l'article 14. .

3. Le certificat visé au paragraphe précédent doit être conforme aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 14.

4. S'agissant de transport par rail : lorsque le transporteur est un Etat partie ou une partie constitutive d'un tel Etat, ou lorsqu'il s'agit d'une entreprise entièrement possédée ou contrôlée financièrement par un Etat partie, cet Etat peut prévoir que le transporteur est dispensé de couvrir sa responsabilité par une assurance ou une autre garantie financière.

Le même droit de dispense appartient à l'Etat où se trouve le siège de l'entreprise de transport par rail possédée ou contrôlée financièrement par deux ou plusieurs Etats parties.

#### Article 17

Un Etat contractant est tenu de prendre dans sa législation les mesures voulues pour veiller à ce que soient respectées les dispositions de la présente Convention relatives à l'assurance obligatoire.

#### DEMANDES D'INDEMNISATION ET ACTIONS EN JUSTICE

#### Article 18

1. Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage et de l'identité du transporteur. Ce délai peut être prolongé par accord entre les parties après l'accident.
2. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de dix ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement qui a causé le dommage.
3. Lorsque l'événement consiste en une succession de faits, les délais visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article courent à dater du dernier de ces faits.

#### Article 19

1. Il ne peut être présenté de demandes d'indemnisation en vertu d'une disposition de la présente Convention que devant les tribunaux du ou des Etats parties :
  - a) où un dommage résultant de l'événement a été subi; ou
  - b) où l'événement est survenu; ou
  - c) où les mesures de sauvegarde ont été prises pour éviter ou réduire le dommage; ou
  - d) où le transporteur a sa résidence habituelle.

Un avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Si le véhicule routier ou le bateau impliqué dans l'événement est soumis à l'immatriculation, l'Etat d'immatriculation du véhicule routier ou du bateau sera considéré comme étant l'Etat de la résidence habituelle du transporteur.
3. Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de ces actions en réparation.
4. Après la constitution d'un fonds les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes les questions relatives à la répartition et à la distribution du fonds.

#### Article 20

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 19, exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout autre Etat partie, sauf :

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense; ou
- c) si le jugement est inconciliable avec un jugement antérieur, fondé sur les mêmes motifs et rendu entre les mêmes parties, prononcé dans l'Etat où la reconnaissance est demandée ou prononcé dans un autre Etat partie, compétent selon l'article 19 et reconnu déjà dans l'Etat où la reconnaissance est demandée.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe précédent est exécutoire dans chaque Etat partie dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

#### Article 21

Lorsque deux ou plusieurs Etats parties sont liés par une convention internationale stipulant des règles de compétence juridictionnelle ou prévoyant la reconnaissance et l'exécution dans un Etat des décisions judiciaires rendues dans un autre Etat, les règles contenues dans ces instruments se substituent aux règles équivalentes édictées par les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 19 et par l'article 20 de la présente Convention.

#### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 22

- 1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats à Genève à partir du 1er février 1990 et jusqu'au 31 décembre 1990 inclus.
- 2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats qui l'ont signée.
- 3. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires, à partir du 1er janvier 1991.
- 4. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du dépositaire.

#### Article 23

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de douze mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère après le dépôt du cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de douze mois après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur de tout Protocole modifiant la présente Convention est réputé s'appliquer à la présente Convention modifiée.

#### Article 24

1. Un Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer:
  - a) qu'il appliquera à l'égard des demandes d'indemnisation relatives à l'un quelconque ou à tous les chefs de dommage définis au paragraphe 10 de l'article premier, des limites de responsabilité plus élevées que celles indiquées à l'article 9, ou qu'il n'appliquera aucune limite de responsabilité à des dommages causés par un événement survenu sur son territoire, pourvu que dans cet Etat le régime de responsabilité applicable à l'indemnisation de tels dommages ait un caractère similaire à celui prévu par la présente Convention.

Cet Etat peut obliger les transporteurs dont les véhicules sont immatriculés sur son territoire ou, en cas de véhicules non immatriculés, qui ont leur établissement principal ou leur résidence habituelle sur ce territoire, à couvrir leur responsabilité par une assurance ou une autre garantie financière pour des montants supérieurs à ceux exigés par le paragraphe 2 de l'article 13 de la présente Convention;
  - b) qu'il n'appliquera pas les dispositions des alinéas a) ou b) du paragraphe 4 de l'article 5;
  - c) qu'il appliquera, à la place des dispositions du paragraphe 5 de l'article 5, son droit interne, dans la mesure où celui-ci prévoit que l'indemnité du chef de décès ou de lésions corporelles peut être réduite ou supprimée seulement en cas de faute intentionnelle ou de

faute lourde de la part de la victime ou de la personne pouvant prétendre à réparation.

2. Le droit pour un Etat de faire les déclarations prévues au paragraphe précédent est subordonné à la conformité de son droit interne avec les conditions énoncées aux alinéas pertinents de ce paragraphe, au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention et, en tout cas, au plus tard cinq ans après l'ouverture à la signature de la présente Convention.

3. Un Etat qui fait usage de l'une des facultés prévues au paragraphe 1 notifie au dépositaire la teneur de son droit interne.

4. Aucune autre réserve n'est autorisée à la présente Convention.

#### Article 25

1. Les réserves faites en vertu de la présente Convention lors de la signature sont sujettes à confirmation lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

2. Les réserves, et la confirmation des réserves, seront faites par écrit et formellement notifiées au dépositaire.

3. Les réserves prendront effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de l'Etat déclarant.

4. Tout Etat qui fait une réserve en vertu de la présente Convention peut à tout moment la retirer par une notification formelle adressée par écrit au dépositaire. Ce retrait prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date de réception de la notification par le dépositaire.

#### Article 26

Tout Etat, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, doit notifier au dépositaire l'autorité ou les autorités compétentes désignées par lui conformément aux paragraphes 1 et 7 de l'article 14.

#### Article 27

La présente Convention s'applique à tout événement défini au paragraphe 12 de l'article premier survenu après son entrée en vigueur.

#### Article 28

1. Le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies peut convoquer une Conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. A la demande du tiers au moins des Etats parties, mais de trois au minimum, le Comité des transports intérieurs convoque une Conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

#### Article 29

1. A la demande d'un quart au moins des Etats parties, mais de trois au minimum, toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité prévues à l'article 9 est diffusée par le dépositaire à tous les Etats contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis à un Comité convoqué par le Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des Nations Unies et composé d'un représentant de chaque Etat contractant pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votants au sein du Comité à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.

4. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité tient compte de l'expérience acquise lors des précédents événements et, en particulier, du montant des dommages, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

5. a) Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur de la présente Convention.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de 6 % par an, en intérêts composés, à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la présente Convention.

6. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 3 du présent article est notifié par le dépositaire à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité ne fassent savoir au dépositaire qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

7. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe précédent entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

8. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément au paragraphe 1 de l'article 30, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.

9. Lorsqu'un amendement en vertu du présent article a été adopté par le Comité mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 6 du présent article. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

#### Article 30

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats contractants à tout moment.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du dépositaire.

3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de six mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du dépositaire. Lorsqu'une période plus longue pour la prise d'effet de la dénonciation est spécifiée dans l'instrument de dénonciation, celle-ci prend effet à l'expiration de la période en question après le dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du dépositaire.

### Article 31

1. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies sera le dépositaire de la présente Convention.
2. Le dépositaire :
  - a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention :
    - i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
    - ii) de toute déclaration faite en vertu du paragraphe 2 de l'article 12;
    - iii) de toute réserve, effectuée en vertu de l'article 24, y compris toute notification reçue en vertu du paragraphe 3 de cet article;
    - iv) du retrait de toute réserve, effectué en vertu du paragraphe 4 de l'article 25;
    - v) de toute notification reçue en vertu de l'article 26;
    - vi) de toute demande effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 28 et au paragraphe 1 de l'article 29;
    - vii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention et de tout amendement en vertu des articles 28 et 29;
    - viii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
  - b) transmet des copies certifiées de la présente Convention à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Genève, le dix octobre mil neuf cent quatre-vingt-neuf, en un seul original, dont les textes anglais, français et russe sont également authentiques.



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



**НЬЮ-ЙОРК  
1989**



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

ГОСУДАРСТВА - УЧАСТНИКИ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ,  
ОТМЕЧАЯ постоянный рост объема перевозок опасных грузов,  
НЕ ЗАБЫВАЯ о существовании на международном уровне технических  
стандартов, направленных на обеспечение безопасности таких перевозок,  
ЖЕЛАЯ установить единообразные правила, обеспечивающие соответствующее и  
скорейшее возмещение ущерба, причиненного при перевозке опасных грузов  
автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом,  
СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Статья 1

При применении настоящей Конвенции:

1. Термин "перевозка автомобильным транспортом" означает перевозку опасных грузов дорожным транспортным средством;
2. Термин "дорожное транспортное средство" означает любой автомобиль, сочлененное транспортное средство, прицеп или полуприцеп в соответствии с определением, содержащимся в статье 1 Конвенции о дорожном движении от 8 ноября 1968 года;
3. Термин "перевозка железнодорожным транспортом" означает перевозку опасных грузов железнодорожным вагоном, включая моторный вагон или автомотрису.
4. Термин "перевозка внутренним водным транспортом" означает перевозку опасных грузов на борту судна;
5. Термин "судно" означает любое водное транспортное или плавучее средство любого типа, не являющееся морским самоходным или несамоходным транспортным средством;
6. Термин "транспортное средство" означает дорожное транспортное средство, железнодорожный вагон или судно. В случаях, когда несколько транспортных средств объединены в состав, такой состав рассматривается как единое транспортное средство;

7. Термин "лицо" означает любое физическое лицо или любое юридическое лицо публичного или частного права, включая государство или любую из его составных частей;

8. Термин "перевозчик" означает:

- а) В отношении перевозки автомобильным и внутренним водным транспортом: лицо, которое в момент инцидента распоряжается эксплуатацией транспортного средства, перевозящего опасные грузы.

Предполагается, что эксплуатацией транспортного средства распоряжается лицо, на чье имя транспортное средство зарегистрировано в государственном регистре, или, при отсутствии такой регистрации, собственник транспортного средства, если он не докажет, что эксплуатацией транспортного средства распоряжается другое лицо, и укажет имя этого лица или, в случае невозможности его указать, докажет, что такое другое лицо распоряжалось транспортным средством без его согласия и при таких обстоятельствах, при которых он не мог по разумным причинам предотвратить такую эксплуатацию.

В случае, если транспортное средство, на которое погружены опасные грузы, перевозится другим транспортным средством, то перевозчиком считается лицо, распоряжающееся эксплуатацией этого другого транспортного средства.

- б) В отношении перевозки железнодорожным транспортом: лицо или лица, эксплуатирующие железнодорожную линию, на которой произошел инцидент; в случае совместной эксплуатации перевозчиком считается каждое из лиц, принимающее в ней участие;

9. Термин "опасные грузы" в отношении перевозок автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом означает любое вещество или предмет, которое либо указано в классах Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), либо предусмотрено в одной из сводных рубрик этих классов, или подпадают под действие положений этого Соглашения;

10. Термин "ущерб" означает:

- а) смерть любого лица или нанесение любых телесных повреждений на или вне транспортного средства, перевозящего опасные грузы, в результате воздействия этих грузов;
- б) потерю или убытки, причиненные имуществу вне транспортного средства, перевозящего опасные грузы, в результате их воздействия, за исключением потери или убытков, причиненных другим транспортным средствам, входящим в тот же состав транспортных средств, либо потери или убытков, причиненных имуществу, находящемуся на таких транспортных средствах;

- с) потерю или убытки в результате загрязнения окружающей среды, вызванного опасными грузами, при условии, что возмещение за ущерб, нанесенный окружающей среде, за исключением потери прибыли в связи с таким ущербом, ограничивается затратами на разумные меры по восстановлению, которые были или будут приняты;
- д) затраты на предупредительные меры и последующие убытки или ущерб, вызванные предупредительными мерами.

В тех случаях, когда в разумных пределах невозможно провести различие между ущербом, причиненным опасными грузами, и ущербом, обусловленным другими факторами, все виды такого ущерба рассматриваются как причиненные опасными грузами;

11. Термин "предупредительные меры" означает любые разумные меры, принятые любым лицом, после того, как произошел инцидент, для предотвращения или уменьшения ущерба;

12. Термин "инцидент" означает любое происшествие или ряд происшествий одного и того же происхождения, результатом которых является ущерб или возникновение серьезной и неизбежной опасности причинения ущерба;

13. Термин "система зеленой карточки" означает международную систему страхования автотранспортных средств, изложенную в приложении 2 к Сводной резолюции об облегчении автомобильных перевозок (СР. 4) Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.

## СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

### Статья 2

Настоящая Конвенция применяется:

- а) к ущербу, причиненному на территории государства-участника и в результате инцидента, происшедшего на территории государства-участника;
- б) к предупредительным мерам, принятым для предотвращения или уменьшения такого ущерба.

### Статья 3

1. Настоящая Конвенция применяется к искам, за исключением тех, которые возникают на основе какого-либо договора на перевозку грузов или пассажиров, за ущерб, причиненный в ходе перевозки опасных грузов автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом.

2. Настоящая Конвенция применяется в той мере, в какой ее положения не противоречат применимым положениям действующего законодательства, касающегося возмещения ущерба работникам или систем социального обеспечения.
3. Перевозка опасных грузов автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом включает период от начала процесса погрузки груза на транспортное средство для перевозки до завершения процесса его разгрузки.
4. В случае, когда транспортное средство, на которое погружены опасные грузы, перевозится на протяжении части маршрута другим транспортным средством без разгрузки груза, считается, что на протяжении этой части маршрута такой груз перевозится исключительно этим другим транспортным средством.
5. Настоящая Конвенция не применяется в случаях, когда транспортное средство, на которое погружены опасные грузы, перевозится морскими самоходными судами, морскими несамоходными судами или воздушным транспортом.

#### Статья 4

Настоящая Конвенция не применяется:

- a) к ущербу, причиненному в ходе перевозки, осуществляемой исключительно в месте, не доступном для посторонних лиц, и при условии, что такая перевозка является дополнительной к другим видам деятельности и представляет собой их составную часть;
- b) к ущербу, причиненному радиоактивным веществом:
  - i) если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб на основании либо Парижской конвенции об ответственности перед третьими лицами в области ядерной энергии от 29 июля 1960 года и дополнительного Протокола от 28 января 1964 года, либо Венской конвенции о гражданской ответственности за ядерный ущерб от 21 мая 1963 года, либо поправок к этим конвенциям; или
  - ii) если оператор ядерной установки несет ответственность за такой ущерб на основании какого-либо национального закона, регламентирующего ответственность за этот ущерб, при условии, что этот закон во всех отношениях не менее благоприятен для лиц, которые могут понести ущерб, чем положения Парижской или Венской конвенций, упомянутых в пункте i);
- c) к перевозкам опасных грузов автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом, осуществляемым с соблюдением условий, предусмотренных в маргинальном номере 10 010, или перевозкам грузов в количествах, не превышающих количеств, указанных в маргинальном номере 10 011 ДОПОГ.

## ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

### Статья 5

1. За исключением случаев, предусмотренных в пунктах 4 и 5 настоящей статьи и в статье 6, перевозчик с момента инцидента несет ответственность за ущерб, причиненный любыми опасными грузами в ходе их перевозки автомобильным, железнодорожным или внутренним водным транспортом.
2. Если инцидент состоит из ряда происшествий одного и того же происхождения, то перевозчик несет ответственность с момента первого происшествия.
3. Если два или более лиц, упомянутых в пункте 8 b) статьи 1, несут ответственность в качестве перевозчика на основании настоящей Конвенции, то их ответственность является солидарной.
4. Перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что:
  - a) ущерб явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления исключительного, неизбежного и непреодолимого характера; или
  - b) ущерб был всецело вызван действием или упущением третьих лиц, совершенным с намерением причинить ущерб; или
  - c) грузоотправитель или любое другое лицо не выполнило своего обязательства уведомить его об опасном характере груза, и он, его служащие или агенты не знали и не должны были знать их характера.
5. Если перевозчик докажет, что ущерб был причинен всецело или частично в результате поведения потерпевшего лица, которое совершило действие или упущение с намерением причинить ущерб, либо по небрежности этого лица, перевозчик может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.
6. Никакой иск о возмещении ущерба не может быть предъявлен к перевозчику иначе, как в соответствии с настоящей Конвенцией. Однако в случае, упомянутом в пункте 4 c) настоящей статьи, ответственность за ущерб, которую может нести перевозчик на основании действующего законодательства, не нарушается при условии, что пределы его ответственности не выходят за рамки, предусмотренные в статье 9.
7. При условии соблюдения пункта 9 настоящей статьи, а также статей 6 и 7, никакой иск о возмещении ущерба на основании настоящей Конвенции или на иных основаниях не может быть предъявлен:
  - a) служащим или агентам перевозчика или членам экипажа;
  - b) лоцману судна или любому другому лицу, не являющемуся членом экипажа, но обслуживающему транспортное средство;

- с) владельцу, нанимателю, фрахтователю, пользователю, распорядителю или оператору транспортного средства при условии, что он не является перевозчиком;
- д) любому лицу, проводящему спасательные работы с согласия владельца судна;
- е) любому лицу, проводящему спасательные работы по указанию компетентного государственного органа;
- ф) любому лицу, за исключением перевозчика, принимающему предупредительные меры, за ущерб, причиненный этими мерами;
- g) любым служащим или агентам лиц, упомянутых в пунктах b), c), d), e) и f),

если ущерб не был нанесен в результате действия или упущения этих лиц, совершенного с намерением причинить такой ущерб либо в связи с безответственностью и с пониманием того, что имеется возможность возникновения такого ущерба.

8. При применении пункта 8 статьи 1 и пункта 4 статьи 3 лицо, осуществляющее операции в соответствии с пунктами 7 d), e) или f) настоящей статьи, или его служащие, или агенты не рассматриваются в качестве перевозчика.

В таких случаях лицо, которое являлось перевозчиком в момент инцидента, повлекшего за собой необходимость осуществления таких операций, по-прежнему рассматривается в качестве перевозчика в целях настоящей Конвенции.

9. Ничто в настоящей Конвенции не нарушает какого-либо права регресса перевозчика к отправителю или получателю грузов, причинивших ущерб, или к любому третьему лицу.

## Статья 6

1. Если перевозчик докажет, что за погрузку опасных грузов на транспортное средство и за их разгрузку отвечало третье лицо, не являющееся перевозчиком, его служащим или агентом, например грузоотправитель или грузополучатель, и укажет имя этого лица, то он освобождается от ответственности за ущерб, причиненный такими грузами в период погрузки или разгрузки, и ответственность за такой ущерб на основании настоящей Конвенции несет это третье лицо.

Однако, если погрузочно-разгрузочные операции осуществлялись при совместной ответственности перевозчика и третьего лица, упомянутого в настоящем пункте, то перевозчик и это лицо несут на основании настоящей Конвенции солидарную ответственность за ущерб, причиненный в ходе погрузки или разгрузки.

При применении настоящего пункта какое-либо лицо не несет ответственности за операции по погрузке или разгрузке, если осуществляет эти операции от имени перевозчика или любого другого лица, например грузоотправителя или грузополучателя. В этом случае ответственность по-прежнему несет перевозчик или это другое лицо.

2. Положения настоящей Конвенции применяются к третьему лицу, упомянутому в пункте 1 соответственно при условии, что:

- а) пункт 6 статьи 5 не применяется к искам о возмещении ущерба к такому третьему лицу и статьи 13-17 также не применяются к ответственности этого лица;
- б) ограничения, указанные в статье 9, применяются к совокупности всех исков к перевозчику или такому третьему лицу, основанных на любом конкретном случае;
- в) любой фонд, учрежденный перевозчиком или таким третьим лицом в соответствии со статьей 11, рассматривается в качестве созданного ими обоими.

3. Что касается взаимоотношений между перевозчиком и любым третьим лицом, несущим ответственность в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, то ответственность налагается на это лицо, если ущерб не явился результатом упущения перевозчика, его служащих или агентов.

В случае, если ущерб явился результатом ошибки как перевозчика, его служащих или агентов, так и третьего лица, его служащих или агентов, то перевозчик и это лицо несут ответственность в размере, пропорциональном степени упущения каждого из них.

4. Настоящая статья не применяется, если погрузочно-разгрузочные операции производились при личной или совместной ответственности лица, осуществляющего операции, перечисленные в пунктах 7 d), e) и f) статьи 5.

#### Статья 7

Если перевозчик не несет никакой ответственности в соответствии с пунктом 4 с) статьи 5, то в целях настоящей Конвенции вышеупомянутый грузоотправитель или третье лицо рассматривается в качестве перевозчика. Однако пункт 6 статьи 5 не применяется к искам о возмещении ущерба к грузоотправителю или третьему лицу, а статьи 13-17 не применяются к их ответственности на основании настоящей Конвенции.

## Статья 8

1. Если ущерб является результатом инцидента с участием двух или более транспортных средств, каждое из которых использовалось для перевозки опасных грузов, то каждый перевозчик, за исключением случаев, предусмотренных в пунктах 4 и 5 статьи 5 или в статье 6, несет ответственность за ущерб. Перевозчики несут солидарную ответственность за весь такой ущерб, возмещение за который невозможно должным образом распределить.
2. Однако перевозчик имеет право ограничить свою ответственность на основании статьи 9 в отношении каждого транспортного средства.
3. Ничто в настоящей Конвенции не нарушает какого-либо права регресса одного из перевозчиков к любому другому перевозчику.

## ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

### Статья 9

1. Ответственность перевозчика автомобильным и железнодорожным транспортом на основании настоящей Конвенции по искам, предъявляемым в связи с каким-либо одним инцидентом, ограничивается следующими размерами:
  - a) в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями: 18 млн. расчетных единиц;
  - b) в отношении любых других исков: 12 млн. расчетных единиц.
2. Ответственность перевозчика внутренним водным транспортом на основании настоящей Конвенции по искам, предъявляемым в связи с каким-либо одним инцидентом, ограничивается следующими размерами:
  - a) в отношении исков, связанных со смертью или телесными повреждениями: 8 млн. расчетных единиц;
  - b) в отношении любых других исков: 7 млн. расчетных единиц.
3. В случае, когда сумм, предусмотренных в пунктах 1 a) и 2 a) настоящей статьи, недостаточно для удовлетворения вышеупомянутых исковых требований в полном объеме, для погашения неоплаченной разницы по исковым требованиям на основе пунктов 1 a) и 2 a) используется сумма, установленная в соответствии с пунктами 1 b) и 2 b). Такая неоплаченная разница и исковые требования, упомянутые в пунктах 1 b) и 2 b), оплачиваются пропорционально их долям.

## Статья 10

1. Перевозчик не имеет права ограничить свою ответственность на основании настоящей Конвенции, если доказано, что ущерб возник в результате его действия или упущения, а также действия или упущения его служащих или агентов, совершенного с намерением причинить такой ущерб либо в связи с безответственностью и с пониманием того, что имеется возможность возникновения такого ущерба, при условии, что в случае такого действия или упущения со стороны служащего или агента также доказано, что они действовали в рамках своих служебных обязанностей.

2. Если перевозчик имеет требование к истцу, основанное на одном и том же инциденте, то их соответствующие иски считаются по отношению друг к другу и положения настоящей Конвенции применяются к существующей разнице.

3. Перевозчик может воспользоваться правом ограничить свою ответственность, даже если упомянутый в статье 11 лимитирующий фонд не создан.

4. Если право на ограничение ответственности использовано без создания лимитирующего фонда, то применяются положения пунктов 4-7 статьи 11, соответственно.

5. Процедурные вопросы, возникающие на основе положений данной статьи, решаются в соответствии с законодательством государства-участника, в котором предъявлен иск.

## Статья 11

1. Перевозчик может создать фонд в суде или другом компетентном органе любого из государств-участников, в котором на основании статьи 19 предъявлен иск. Если такой иск на основании статьи 19 предъявлен не в государстве-участнике, то перевозчик может создать свой фонд в суде или другом компетентном органе любого из государств-участников, упомянутых в пунктах 1 а), b) или c) статьи 19 или в подпункте d), при условии что обычное местожительство перевозчика и всех пострадавших находится на территории одного и того же государства-участника. Фонд создается в размере сумм, указанных в статье 9 и применимых в его случае, а также с учетом процентов за период, исчисляемый со дня инцидента до дня создания фонда. Любой созданный таким образом фонд служит только для удовлетворения требований по искам, в отношении которых ответственность может быть ограничена на основании настоящей Конвенции.

2. Фонд может быть создан либо путем внесения суммы в депозит, либо путем представления банковской гарантии или любого другого обеспечения, допускаемого законодательством государства-участника, в котором создается фонд, и признаваемого достаточным судом или другим компетентным органом.

3. Любое лицо, предоставившее перевозчику страховое или другое финансовое обеспечение на основании настоящей Конвенции, имеет право создать фонд в соответствии с настоящей статьей на тех же условиях и имеющий то же значение, как если бы он был создан перевозчиком. Такой фонд может быть создан даже в том случае, если на основании пункта 1 статьи 10 перевозчик не имеет права ограничить свою ответственность, но в таком случае его создание не затрагивает прав любого истца по отношению к перевозчику. Данный фонд рассматривается в качестве созданного перевозчиком.

4. При условии соблюдения положений пункта 3 статьи 9 фонд распределяется между истцами пропорционально суммам их обоснованных исковых требований по отношению к фонду.

5. Если до распределения фонда перевозчик или его страховщик, или какое-либо лицо, предоставившее ему страховое или иное финансовое обеспечение, возместили ущерб, причиненный в результате инцидента, то такое лицо приобретает в пределах уплаченной им суммы права страхователя, которые на основании настоящей Конвенции принадлежали бы лицу, получившему возмещение.

6. Переходом права страхователя к страховщику, предусмотренным в пункте 5 настоящей статьи, может воспользоваться также любое лицо, иное, чем названное выше, в отношении любой суммы, которую оно уплатило в порядке возмещения ущерба, при условии, что такой переход прав разрешен действующим законодательством.

7. Если перевозчик или любое другое лицо установят, что они могут быть впоследствии принуждены уплатить полностью или частично такую сумму компенсации, в отношении которой такое лицо могло бы воспользоваться переходом прав на основании пунктов 5 и 6 настоящей статьи, если бы возмещение было уплачено до распределения фонда, то суд или другой компетентный орган государства, в котором фонд создан, может распорядиться, чтобы достаточная сумма была временно зарезервирована для того, чтобы дать такому лицу возможность удовлетворить впоследствии его требования к фонду.

8. Если перевозчик после инцидента создал фонд на основании настоящей статьи и имеет право ограничить свою ответственность, то:

- а) никакое лицо, требующее возмещения ущерба, возникшего в результате этого инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества перевозчика;

- b) суд или другой компетентный орган любого государства-участника дает распоряжение о снятии ареста с любого имущества перевозчика, на которое был наложен арест в связи с требованием о возмещении ущерба, возникшего в результате того же инцидента, и возвращает также любой залог или иное обеспечение, предоставленное с целью избежать такого ареста.

9. Пункт 8 настоящей статьи применяется, однако, лишь в том случае, если истец имеет доступ в суд, который распоряжается фондом, и если фонд может быть фактически использован и свободно передан для удовлетворения его иска.

10. При условии соблюдения положений настоящей статьи правила создания и распределения лимитирующего фонда, а также все связанные с этим правила процедуры определяются законодательством государства-участника, в котором создан фонд.

## Статья 12

1. "Расчетной единицей", указанной в статье 9, является единица специальных прав заимствования, соответствующая определению Международного валютного фонда. Суммы, упомянутые в статье 9, переводятся в национальную валюту в соответствии с её курсом на день создания лимитирующего фонда или, если фонд не был создан, на день осуществления платежа или предоставления равноценной гарантии. Стоимость национальной валюты государства-участника, являющегося членом Международного валютного фонда, выраженная в специальных правах заимствования, определяется на основе метода, применяемого на вышеупомянутый день Международным валютным фондом для осуществления своих операций и сделок. Стоимость национальной валюты государства-участника, не являющегося членом Международного валютного фонда, выраженная в специальных правах заимствования, определяется на основе метода, устанавливаемого этим государством.

2. Однако Договаривающееся государство, которое не является членом Международного валютного фонда и законодательство которого не позволяет применять положения пункта 1 настоящей статьи, может во время ратификации, принятия, утверждения или присоединения или в любой момент после этого заявить, что расчетная единица, упомянутая в этом пункте, равна 15 золотым франкам. Золотой франк, указанный в настоящем пункте, соответствует 65,5 миллиграммам золота 0,900 пробы. Перевод золотого франка в национальную валюту осуществляется в соответствии с законодательством заинтересованного государства-участника.

3. Расчет, упомянутый в последнем предложении пункта 1 настоящей статьи, и перевод, упомянутый в пункте 2, осуществляются таким образом, чтобы сумма в национальной валюте государства-участника по возможности соответствовала реальной стоимости сумм, упомянутых в статье 9, как если бы она была определена на основе положений первых трех предложений пункта 1 настоящей статьи. Договаривающиеся государства сообщают депозитарию о методе расчета, произведенного на основании пункта 1 настоящей статьи, или, в соответствующих случаях, о результате перевода, осуществленного на основании пункта 2 настоящей статьи, при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении к настоящей Конвенции, а также в случае какого-либо изменения в этом методе расчета или в результатах перевода.

## ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ

### Статья 13

1. Для обеспечения своей ответственности перевозчик обязан произвести страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, например банковскую гарантию, если перевозка опасных грузов осуществляется по территории государства-участника.
2. Страхование или иное финансовое обеспечение должно охватывать весь период ответственности перевозчика на основании настоящей Конвенции в размере сумм, установленных в соответствии с пределами ответственности, указанными в статье 9, а также ответственность лица, указанного в свидетельстве в качестве перевозчика, или, если это лицо не является перевозчиком по определению пункта 8 статьи 1, такого лица, которое несет ответственность на основании настоящей Конвенции.
3. Любые суммы, предоставление которых гарантируется страхованием или иным финансовым обеспечением в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи, должны использоваться исключительно для удовлетворения исков, предъявляемых на основании настоящей Конвенции.

### Статья 14

1. Каждое государство-участник назначает один или несколько компетентных органов, уполномоченных выдавать или удостоверить свидетельства, подтверждающие, что перевозчики, подпадающие под определение пункта 8 а) статьи 1, имеют действительное страховое или иное финансовое обеспечение в соответствии с положениями настоящей Конвенции.

2. Свидетельство выдается или удостоверяется компетентным органом:
- a) государства регистрации в отношении перевозчика, чье транспортное средство зарегистрировано в государстве-участнике; или
  - b) государства-участника, в котором находится основное коммерческое предприятие перевозчика или, в случае отсутствия такового, его обычное местожительство, если транспортное средство не зарегистрировано.

В отношении перевозчика, не упомянутого в подпунктах а) или b) первого предложения настоящего пункта, свидетельство выдается или удостоверяется компетентным органом государства-участника, по территории которого осуществляется перевозка опасных грузов.

3. Свидетельство должно содержать следующие сведения:
- a) номер свидетельства;
  - b) тип и конкретные данные о дорожном транспортном средстве или судне;
  - c) имя перевозчика и местонахождение его главного предприятия или, в случае отсутствия такового, обычное местожительство;
  - d) вид обеспечения;
  - e) название и местонахождение основного коммерческого предприятия страховщика или другого лица, предоставившего обеспечение;
  - f) срок действия свидетельства, который не может превышать срока действия страхования или иного обеспечения.

4. Свидетельство предъявляется для проверки по требованию компетентных органов.

5. Свидетельство должно составляться на английском или французском языке или, если оно составлено на каком-либо другом языке, содержать перевод по крайней мере на один из этих языков.

6. Государство, в котором выдается или удостоверяется свидетельство, определяет условия выдачи и действия свидетельства при условии соблюдения положений настоящей Конвенции.

7. Свидетельства, выданные в государстве-участнике, признаются во всех государствах-участниках для всех целей настоящей Конвенции. Однако государство-участник, если оно считает, что страховщик или иное указанное в свидетельстве лицо, предоставившее обеспечение, не способно в финансовом отношении выполнить обязательства на основании настоящей Конвенции, может в любой момент обратиться к государству, которое выдало свидетельство, с просьбой о консультации.

Каждое государство-участник назначает компетентный орган для отправки или получения любого сообщения, касающегося обязательного страхования или любого другого финансового обеспечения.

Любое государство-участник может признавать свидетельства, выданные для целей настоящей Конвенции компетентными органами или признаваемыми ими организациями государств, не являющихся участниками.

8. Страхование или иное финансовое обеспечение не удовлетворяет требованиям настоящей Конвенции, если его действие может прекратиться по иным причинам, чем истечение указанного в свидетельстве срока действия, до истечения трех месяцев с момента уведомления о таком прекращении, сделанного органу, указанному в пункте 2 настоящей статьи, кроме случаев, когда данное свидетельство было возвращено этим органом или когда в этот период было выдано новое свидетельство. Предшествующие положения применяются аналогичным образом ко всякому изменению, в результате которого страхование или гарантия прекращает удовлетворять требованиям настоящей Конвенции.

9. Положения настоящей статьи не применяются в случае перевозки, осуществляемой автотранспортным средством по территории какого-либо государства-участника, которое является участником системы зеленой карточки, если в отношении транспортного средства действует и предъявлена для проверки по требованию компетентных органов зеленая карточка, свидетельствующая о страховании ответственности перевозчика на основании настоящей Конвенции.

10. Два или более государства-участника могут договориться об освобождении от требований настоящей статьи, касающихся свидетельства или зеленой карточки, упомянутой в пункте 9 настоящей статьи, транспортных средств, зарегистрированных на их территориях и используемых для автомобильной перевозки грузов на основании настоящей Конвенции по их территориям.

## Статья 15

1. Всякий иск о возмещении ущерба на основании статей 5 и 6 может быть предъявлен непосредственно к страховщику или другому лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности перевозчика или, в случае автотранспортного средства, к которому применяется система зеленой карточки, к страховщику или бюро системы зеленой карточки государства, в котором произошел инцидент.

2. В случае, указанном в пункте 1 настоящей статьи, ответчик может воспользоваться:

- а) ограничением ответственности на основании статьи 9, применимой к перевозчику, независимо от того, имеет ли перевозчик право ограничить свою ответственность, и
- б) возражениями, кроме банкротства или ликвидации предприятия перевозчика, которые перевозчик имеет право использовать.

Ответчик не может использовать никакое другое из средств защиты, на которое он имел бы право сослаться в деле, возбужденном против него перевозчиком, при этом он не может оспаривать какое-либо положение договора страхования или иного финансового обеспечения.

3. Ответчик имеет право во всех случаях требовать, чтобы перевозчик был привлечен к участию в деле наравне с ним.

#### Статья 16

1. Что касается перевозки автомобильным и внутренним водным транспортом, то в случае, когда перевозчиком является государство-участник или любая составная его часть и когда перевозка осуществляется на некоммерческой государственной основе, это государство может установить, что перевозчик освобождается от обязательства обеспечить свою ответственность посредством страхования или другой финансовой гарантии.

2. Если в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи страхование или иное финансовое обеспечение не распространяется на транспортное средство, то положения настоящей Конвенции, касающиеся обязательного страхования, не применяются к такому транспортному средству. Однако свидетельство, выданное компетентными органами и удостоверяющее, что перевозчиком является государство-участник или его составная часть и что ответственность перевозчика обеспечена в пределах, предписанных настоящей Конвенцией, предъявляется для проверки по требованию органов, указанных в пункте 4 статьи 14.

3. Свидетельство, упомянутое в пункте 2 настоящей статьи, должно соответствовать положениям пункта 3 статьи 14.

4. Что касается перевозки железнодорожным транспортом, то в случае, когда перевозчиком является государство-участник или любая его составная часть, либо организация, полностью принадлежащая или контролируемая в финансовом отношении государством-участником, это государство может установить, что перевозчик освобождается от обязательства обеспечить свою ответственность посредством страхования или другой финансовой гарантии.

Аналогичное право на освобождение предоставляется государству, в котором находится железнодорожная компания, принадлежащая или контролируемая в финансовом отношении двумя или более государствами-участниками.

#### Статья 17

Договаривающееся государство принимает соответствующие законодательные меры с целью обеспечить соблюдение положений настоящей Конвенции, касающихся обязательного страхования.

### ТРЕБОВАНИЯ И ИСКИ

#### Статья 18

1. Права на возмещение на основании настоящей Конвенции утрачиваются, если требование не предъявлено в течение трех лет с момента, когда лицо, понесшее ущерб, узнало или при разумных обстоятельствах должно было бы узнать, какой был нанесен ущерб и кто являлся перевозчиком. Этот период может быть продлен по решению сторон после инцидента.
2. Однако в любом случае требование не может быть предъявлено по истечении десяти лет с момента инцидента, явившегося причиной ущерба.
3. Если инцидент состоял из ряда происшествий, то периоды, упомянутые в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, исчисляются с момента последнего из этих происшествий.

#### Статья 19

1. Требования о возмещении на основании какого-либо положения настоящей Конвенции могут быть предъявлены только в судах любого государства-участника:
    - a) на территории которого был нанесен ущерб в результате инцидента; или
    - b) на территории которого произошел инцидент; или
    - c) на территории которого были приняты предупредительные меры для предотвращения или сокращения ущерба; или
    - d) на территории которого находится обычное местожительство перевозчика.
- В разумные сроки ответчик должен быть уведомлен о предъявлении такого требования.

2. Если дорожное транспортное средство или судно, участвовавшее в инциденте, подлежит регистрации, то государство регистрации дорожного транспортного средства или судна рассматривается в качестве обычного местожительства перевозчика.

3. Каждое Договаривающееся государство должно обеспечить, чтобы его суды обладали юрисдикцией, необходимой для рассмотрения таких требований о возмещении.

4. После создания фонда решение всех вопросов его пропорционального деления и распределения входит исключительно в компетенцию судов государства, в котором создан такой фонд.

#### Статья 20

1. Всякое решение суда, обладающего юрисдикцией в соответствии со статьей 19, которое может быть исполнено в государстве принадлежности суда, где оно не подлежит пересмотру в обычном порядке, признается в любом государстве-участнике, за исключением случаев, когда:

- а) решение вынесено на основе обмана; или
- б) ответчик не был уведомлен в разумные сроки и не имел возможности защищать свое дело в суде; или
- с) это решение противоречит решению по одному и тому же делу между теми же сторонами в государстве, где необходимо его признание, или в другом государстве-участнике, обладающем юрисдикцией в соответствии со статьей 19, и уже признанному в государстве, где необходимо такое признание.

2. Решение, признанное на основании пункта 1 настоящей статьи, должно подлежать исполнению в любом государстве-участнике непосредственно после соблюдения формальностей, требуемых в этом государстве. Эти формальности не должны допускать пересмотра дела по существу.

#### Статья 21

В том случае, когда два или более государства-участника имеют обязательства на основании какой-либо международной конвенции, устанавливающей правила, касающиеся юрисдикции, или предусматривающей признание и исполнение в каком-либо государстве решений, принятых судами другого государства, то положения, содержащиеся в таких соглашениях, применяются вместо аналогичных положений, приведенных в пунктах 1, 2 и 3 статьи 19 и в статье 20 настоящей Конвенции.

## ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 22

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания ее всеми государствами в Женеве с 1 февраля 1990 года до 31 декабря 1990 года включительно.
2. Настоящая Конвенция подлежит ратификации, принятию или утверждению государствами, которые ее подписали.
3. Настоящая Конвенция открыта для присоединения к ней всех государств, не являющихся подписавшими ее государствами, с 1 января 1991 года.
4. Ратификация, принятие, утверждение или присоединение осуществляются путем сдачи на хранение депозитарию соответствующего официального документа.

### Статья 23

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением двенадцати месяцев с даты сдачи на хранение пятого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.
2. Для каждого государства, которое ратифицирует, принимает, утверждает настоящую Конвенцию или присоединяется к ней после сдачи на хранение пятого документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего за истечением двенадцати месяцев с даты сдачи на хранение этим государством документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.
3. Любой документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, сданный на хранение после вступления в силу любого протокола, изменяющего настоящую Конвенцию, считается относящимся к измененному тексту настоящей Конвенции.

### Статья 24

1. Любое государство может при подписании, ратификации, принятии, утверждении или присоединении заявить, что:
  - а) в отношении исков, связанных с ущербом согласно любому или всем видам ущерба, перечисленным в пункте 10 статьи 1, оно будет применять более высокие пределы ответственности по сравнению с установленными в статье 9 или что не будет применять никаких пределов ответственности за ущерб, причиненный в результате

инцидента, происшедшего на его территории, при условии, что в этом государстве режим ответственности, регулирующий вопросы компенсации за такой ущерб, имеет такой же характер, как и режим, предусмотренный настоящей Конвенцией.

Такое государство может обязать перевозчиков, чьи транспортные средства зарегистрированы на его территории или, если транспортные средства не зарегистрированы, перевозчиков, основное коммерческое предприятие или обычное местожительство которых находится на его территории, обеспечить свою ответственность посредством страхования или другой финансовой гарантии в пределах, выше предусмотренных пунктом 2 статьи 13 настоящей Конвенции;

- b) оно не будет применять положения пункта 4 а) или b) статьи 5;
- c) оно будет применять вместо положений пункта 5 статьи 5 свое национальное законодательство при условии, что такое законодательство предусматривает сокращение размеров возмещения или полный отказ в возмещении лишь в случае преднамеренного действия или грубой небрежности пострадавшего или лица, имеющего право требовать возмещение.

2. Право делать заявления, предусмотренные пунктом 1, предоставляется государству лишь в том случае, если его национальное законодательство находится в соответствии с условиями, изложенными в соответствующих подпунктах этого пункта в момент вступления Конвенции в силу и в любом случае не позднее, чем через пять лет после открытия настоящей Конвенции для подписания.

3. Государство, которое использует право, предоставляемое пунктом 1, сообщает депозитарию содержание своего национального законодательства.

4. Никакие другие оговорки в отношении настоящей Конвенции не допускаются.

#### Статья 25

1. Оговорки, сделанные на основании настоящей Конвенции в момент подписания, подлежат подтверждению при ратификации, принятии или утверждении.

2. Оговорки и подтверждения оговорок должны быть в письменной форме и должны официально доводиться до сведения депозитария.

3. Любая оговорка вступает в силу для соответствующего государства одновременно со вступлением в силу настоящей Конвенции.

4. Любое государство, которое делает оговорку на основании настоящей Конвенции, может в любой момент отменить ее, официально уведомив об этом в

письменной форме депозитария. Такая отмена вступает в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев с момента получения такого уведомления депозитарием.

#### Статья 26

Каждое государство в момент подписания, ратификации, принятия, утверждения или присоединения сообщает депозитарию название компетентного органа или органов, назначенных им на основании пунктов 1 и 7 статьи 14.

#### Статья 27

Настоящая Конвенция применяется к любому инциденту, определенному в пункте 12 статьи 1, произошедшему после вступления ее в силу.

#### Статья 28

1. С целью пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций может быть созвана Конференция.
2. По просьбе не менее одной трети государств-участников, но в количестве не менее трех, Комитет по внутреннему транспорту созывает Конференцию Договаривающихся государств для пересмотра настоящей Конвенции и внесения в нее поправок.

#### Статья 29

1. По просьбе не менее одной четвертой государств-участников, но в количестве не менее трех, депозитарий обязан направить всем Договаривающимся государствам любое предложение об изменении пределов ответственности, установленных в статье 9.
2. Любая предлагаемая поправка, направленная в соответствии с вышеуказанной процедурой, представляется на рассмотрение комитета, образуемого Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и включающего по одному представителю от каждого Договаривающегося государства, не позднее шести месяцев со дня ее распространения.

3. Поправки принимаются большинством в две трети Договаривающихся государств, присутствующих и участвующих в голосовании в комитете, при условии что в момент голосования присутствуют представители не менее половины Договаривающихся государств.

4. При рассмотрении предложений об изменении пределов ответственности комитет обязан учитывать имеющиеся данные об инцидентах и, в частности, размеры причиненного ущерба, изменения валютных курсов и влияние предлагаемой поправки на стоимость страхования.

5. а) Никакое изменение пределов ответственности на основании настоящей статьи не может быть рассмотрено ранее, чем через пять лет с момента открытия настоящей Конвенции для подписания, и не ранее, чем через пять лет с момента вступления в силу предыдущей поправки на основании настоящей статьи. До вступления в силу настоящей Конвенции никакие поправки на основании настоящей статьи не рассматриваются.

б) Никакой предел ответственности не может быть установлен свыше суммы, соответствующей пределу, определенному настоящей Конвенцией, с учетом ежегодного увеличения на шесть процентов, начисляемого на основе сложных процентов с момента открытия настоящей Конвенции для подписания.

с) Никакой предел ответственности не может быть увеличен свыше суммы, соответствующей пределу, установленному в настоящей Конвенции и умноженному на три.

6. Депозитарий сообщает всем Договаривающимся государствам о любой поправке, принятой в соответствии с пунктов 3 настоящей статьи. Такая поправка считается принятой по истечении периода в восемнадцать месяцев с момента уведомления, если в течение этого периода не менее одной четвертой Договаривающихся государств, являющихся таковыми в момент принятия поправки комитетом, не уведомили депозитария о несогласии принять эту поправку, в результате чего она отклоняется и не вступает в силу.

7. Поправка, которая считается принятой на основании пункта 6 настоящей статьи, вступает в силу через восемнадцать месяцев после принятия.

8. Поправка обязательна для всех Договаривающихся государств, если они не денонсируют настоящую Конвенцию в соответствии с пунктом 1 статьи 30 по крайней мере за шесть месяцев до вступления в силу данной поправки. Такая денонсация вступает в силу в момент вступления поправки в силу.

9. Если комитет принял поправку на основании настоящей статьи, но срок в восемнадцать месяцев для ее принятия не истек, то эта поправка в случае ее вступления в силу обязательна для государства, которое стало Договаривающимся в ходе этого периода. Поправка, принятая в соответствии с пунктом 6 настоящей статьи, обязательна для государства, ставшего Договаривающимся после истечения этого периода. В случаях, упомянутых в настоящем пункте, поправка становится обязательной для государства в момент вступления в силу этой поправки или настоящей Конвенции, если в отношении этого государства последняя вступает в силу позднее.

#### Статья 30

1. Любое Договаривающееся государство может в любой момент денонсировать настоящую Конвенцию.
2. Денонсация осуществляется путем передачи депозитарию соответствующего документа.
3. Денонсация вступает в силу в первый день месяца по истечении шести месяцев с момента передачи депозитарию документа о денонсации. В том случае, если в документе о денонсации предусмотрен более длительный период вступления в силу, то денонсация вступает в силу по истечении такого периода после передачи его депозитарию.

#### Статья 31

1. Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций является депозитарием настоящей Конвенции.
2. Депозитарий:
  - a) уведомляет все подписавшие настоящую Конвенцию или присоединившиеся к ней государства:
    - i) о каждом новом подписании или о передаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении с указанием соответствующих дат;
    - ii) о каждом заявлении, сделанном на основании пункта 2 статьи 12;
    - iii) о каждой оговорке, сделанной на основании статьи 24, включая каждое сообщение полученное на основании пункта 3 этой статьи;
    - iv) об отмене любой оговорки на основании пункта 4 статьи 25;

- v) о каждом сообщении, полученном на основании статьи 26;
  - vi) о каждой просьбе, полученной на основании пункта 2 статьи 28 и пункта 1 статьи 29;
  - vii) о дате вступления в силу настоящей Конвенции и любой поправки к ней на основании статей 28 и 29;
  - viii) о передаче на хранение документа о денонсации настоящей Конвенции с указанием даты его передачи и вступления в силу;
- b) препровождает надлежащим образом заверенные копии настоящей Конвенции всем подписавшим Конвенцию и всем присоединившимся к ней государствам.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Женеве десятого октября тысяча девятьсот восемьдесят девятого года в одном экземпляре на английском, французском и русском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.



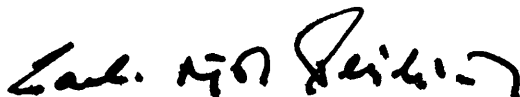


I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD), done at Geneva on 10 October 1989, the original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations, as the said Convention was opened for signature.

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés au cours du transport de marchandises dangereuses par route, rail et bateaux de navigation intérieure (CRTD), en date, à Genève, du 10 octobre 1989, dont l'original se trouve déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies telle que ladite Convention a été ouverte à la signature.

For the Secretary-General,  
The Legal Counsel:

Pour le Secrétaire général,  
Le Conseiller juridique :



Carl-August Fleischhauer

United Nations, New York  
20 December 1989

Organisation des Nations Unies  
New York, le 20 décembre 1989





