

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
8 — 97104 — 2813/59 III

Bonn, den 5. Juni 1959

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßen-güterverkehr (CMR)

nebst Begründung und einer Denkschrift zu dem Übereinkommen mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Wortlaut des Übereinkommens und des Unterzeichnungsprotokolls ist in englischer und französischer Sprache sowie in deutscher Übersetzung beigelegt.

Federführend sind die Bundesminister für Verkehr und der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 206. Sitzung am 29. Mai 1959 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, gegen den Gesetzentwurf keine Einwendungen zu erheben.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister für Verkehr

Seeborn

**Entwurf eines Gesetzes
zu dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956
über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)**

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Genf am 19. Mai 1956 unterzeichneten Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) nebst Unterzeichnungsprotokoll vom gleichen Tage wird zugestimmt. Das Übereinkommen nebst Unterzeichnungsprotokoll wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt.

Artikel 3

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

(2) Der Tag, an dem das Übereinkommen und das Unterzeichnungsprotokoll für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Begründung

Zu Artikel 1

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) enthält Bestimmungen über das Frachtrecht sowie einige prozessuale Vorschriften. Das Übereinkommen bezieht sich somit auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung und bedarf deshalb nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 GG der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften in Form eines Bundesgesetzes.

Zu Artikel 2

Das Übereinkommen soll auch im Land Berlin gelten; das Gesetz enthält daher die übliche Berlinklausel.

Zu Artikel 3

Absatz 1 entspricht den Erfordernissen des Artikels 82 Abs. 2 GG.

Das Übereinkommen tritt am 90. Tage nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten und für einen Staat, der erst nach diesem Zeitpunkt ratifiziert oder beitrifft, am 90. Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft (Artikel 43). Der Zeitpunkt, an dem das Übereinkommen und das Unterzeichnungsprotokoll für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzumachen.

Schlußbemerkung

Bund, Länder oder Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit Kosten belastet.

**Übereinkommen über den Beförderungsvertrag
im internationalen Straßengüterverkehr
(CMR)**

**Convention on the Contract
for the International Carriage of Goods by Road
(CMR)**

**Convention relative au Contrat
de transport international de marchandises par route
(CMR)**

(Übersetzung)

PREAMBLE

PRÉAMBULE

PRÄAMBEL

THE CONTRACTING PARTIES,

HAVING RECOGNIZED the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

CHAPTER I

Scope of application

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purposes of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.

LES PARTIES CONTRACTANTES,

AYANT RECONNU l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIVIT:

CHAPITRE PREMIER

Champ d'application

Article premier

1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par « véhicules » les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

3. La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

DIE VERTRAGSPARTEIEN HABEN

IN DER ERKENNTNIS, daß es sich empfiehlt, die Bedingungen für den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr, insbesondere hinsichtlich der in diesem Verkehr verwendeten Urkunden und der Haftung des Frachtführers, einheitlich zu regeln,

FOLGENDES VEREINBART:

KAPITEL I

Geltungsbereich

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Verträge angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der Parteien.

2. Im Sinne dieses Übereinkommens bedeuten „Fahrzeuge“ Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, wie sie in Artikel 4 des Abkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 umschrieben sind.

3. Dieses Übereinkommen gilt auch dann, wenn in seinen Geltungsbereich fallende Beförderungen von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen durchgeführt werden.

4. This Convention shall not apply:

- (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
- (b) To funeral consignments;
- (c) To furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

Article 2

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent that it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and as carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

4. La présente Convention ne s'applique pas:

- a) Aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales;
- b) Aux transports funéraires;
- c) Aux transports de déménagement.

5. Les parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

Article 2

1. Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente Convention.

2. Si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe 1 comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.

4. Dieses Übereinkommen gilt nicht

- a) für Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden;
- b) für die Beförderung von Leichen;
- c) für die Beförderung von Umzugsgut.

5. Die Vertragsparteien werden untereinander keine zwei- oder mehrseitigen Sondervereinbarungen schließen, die Abweichungen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens enthalten; ausgenommen sind Sondervereinbarungen unter Vertragsparteien, nach denen dieses Übereinkommen nicht für ihren kleinen Grenzverkehr gilt, oder durch die für Beförderungen, die ausschließlich auf ihrem Staatsgebiet durchgeführt werden, die Verwendung eines das Gut vertretenden Frachtbriefes zugelassen wird.

Artikel 2

1. Wird das mit dem Gut beladene Fahrzeug auf einem Teil der Strecke zur See, mit der Eisenbahn, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Luftwege befördert und wird das Gut — abgesehen von Fällen des Artikels 14 — nicht umgeladen, so gilt dieses Übereinkommen trotzdem für die gesamte Beförderung. Soweit jedoch bewiesen wird, daß während der Beförderung durch das andere Verkehrsmittel eingetretene Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Straßenfrachtführers, sondern durch ein Ereignis verursacht worden sind, das nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann, bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers nicht nach diesem Übereinkommen, sondern danach, wie der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels gehaftet hätte, wenn ein lediglich das Gut betreffender Beförderungsvertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des anderen Verkehrsmittels nach den zwingenden Vorschriften des für die Beförderung durch das andere Verkehrsmittel geltenden Rechts geschlossen worden wäre. Bestehen jedoch keine solchen Vorschriften, so bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers nach diesem Übereinkommen.

2. Ist der Straßenfrachtführer zugleich der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels, so haftet er ebenfalls nach Absatz 1, jedoch so, als ob seine Tätigkeit als Straßenfrachtführer und seine Tätigkeit als Frachtführer des anderen Verkehrsmittels von zwei verschiedenen Personen ausgeübt würden.

CHAPTER II

Persons for whom the carrier is responsible

Article 3

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

CHAPTER III

Conclusion and performance of the contract of carriage

Article 4

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 5

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:

- (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;
- (b) The name and address of the sender;
- (c) The name and address of the carrier;
- (d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;

CHAPITRE II

Personnes dont répond le transporteur

Article 3

Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

CHAPITRE III

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 4

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 5

1. La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur, ces signatures pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est établie le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur.

2. Lorsque la marchandise à transporter doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a le droit d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il doit être utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises.

Article 6

1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes:

- a) Le lieu et la date de son établissement;
- b) Le nom et l'adresse de l'expéditeur;
- c) Le nom et l'adresse du transporteur;
- d) Le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison;

KAPITEL II

Haftung des Frachtführers für andere Personen

Artikel 3

Der Frachtführer haftet, soweit dieses Übereinkommen anzuwenden ist, für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

KAPITEL III

Abschluß und Ausführung des Beförderungsvertrages

Artikel 4

Der Beförderungsvertrag wird in einem Frachtbrief festgehalten. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berührt weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages, der den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen bleibt.

Artikel 5

1. Der Frachtbrief wird in drei Originalausfertigungen ausgestellt, die vom Absender und vom Frachtführer unterzeichnet werden. Die Unterschriften können gedruckt oder durch den Stempel des Absenders oder des Frachtführers ersetzt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem der Frachtbrief ausgestellt wird, zulässig ist. Die erste Ausfertigung erhält der Absender, die zweite begleitet das Gut, die dritte behält der Frachtführer.

2. Ist das zu befördernde Gut auf mehrere Fahrzeuge zu verladen oder handelt es sich um verschiedenartige oder um in verschiedene Posten aufgeteilte Güter, können sowohl der Absender als auch der Frachtführer verlangen, daß so viele Frachtbriefe ausgestellt werden, als Fahrzeuge zu verwenden oder Güterarten oder -posten vorhanden sind.

Artikel 6

1. Der Frachtbrief muß folgende Angaben enthalten:

- a) Ort und Tag der Ausstellung;
- b) Name und Anschrift des Absenders;
- c) Name und Anschrift des Frachtführers;
- d) Stelle und Tag der Übernahme des Gutes sowie die für die Ablieferung vorgesehene Stelle;

- | | | |
|--|---|--|
| (e) The name and address of the consignee; | e) Le nom et l'adresse du destinataire; | e) Name und Anschrift des Empfängers; |
| (f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description; | f) La dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue; | f) die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre allgemein anerkannte Bezeichnung; |
| (g) The number of packages and their special marks and numbers; | g) Le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros; | g) Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke; |
| (h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed; | h) Le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise; | h) Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes; |
| (i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery); | i) Les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison); | i) die mit der Beförderung verbundenen Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und andere Kosten, die vom Vertragsabschluß bis zur Ablieferung anfallen); |
| (j) The requisite instructions for Customs and other formalities; | j) Les instructions requises pour les formalités de douane et autres; | j) Weisungen für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung; |
| (k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention. | k) L'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention. | k) die Angabe, daß die Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterliegt. |

2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:

- a) A statement that trans-shipment is not allowed;
- b) The charges which the sender undertakes to pay;
- c) The amount of "cash on delivery" charges;
- d) A declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;
- e) The sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;
- f) The agreed time-limit within which the carriage is to be carried out;
- g) A list of the documents handed to the carrier.

3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

Article 7

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:

- a) The particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j);
- b) The particulars specified in article 6, paragraph 2;

2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes:

- a) L'interdiction de transbordement;
- b) Les frais que l'expéditeur prend à sa charge;
- c) Le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;
- d) La valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison;
- e) Les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise;
- f) Le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;
- g) La liste des documents remis au transporteur.

3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 7

1. L'expéditeur répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance:

- a) Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 1, b, d, e, f, g, h et j;
- b) Des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 2;

2. Zutreffendenfalls muß der Frachtbrief ferner folgende Angaben enthalten:

- a) das Verbot umzuladen;
- b) die Kosten, die der Absender übernimmt;
- c) den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme;
- d) die Angabe des Wertes des Gutes und des Betrages des besonderen Interesses an der Lieferung;
- e) Weisungen des Absenders an den Frachtführer über die Versicherung des Gutes;
- f) die vereinbarte Frist, in der die Beförderung beendet sein muß;
- g) ein Verzeichnis der dem Frachtführer übergebenen Urkunden.

3. Die Parteien dürfen in den Frachtbrief noch andere Angaben eintragen, die sie für zweckmäßig halten.

Artikel 7

1. Der Absender haftet für alle Kosten und Schäden, die dem Frachtführer dadurch entstehen, daß folgende Angaben unrichtig oder unvollständig sind:

- a) die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b, d, e, f, g, h und j bezeichneten Angaben;
- b) die in Artikel 6 Absatz 2 bezeichneten Angaben;

(c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:

- (a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and
- (b) The apparent condition of the goods and their packaging

2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

Article 9

1. The consignment note shall be *prima facie* evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

(c) De toutes autres indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y être reportées.

2. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit sur la lettre de voiture les mentions visées au paragraphe 1 du présent article, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

3. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6, paragraphe 1, k, le transporteur est responsable de tous frais et dommages que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.

Article 8

1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier:

- a) L'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros;
- b) L'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1, a, du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture.

3. L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 9

1. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

(c) alle anderen Angaben oder Weisungen des Absenders für die Ausstellung des Frachtbriefes oder zum Zwecke der Eintragung in diesen.

2. Trägt der Frachtführer auf Verlangen des Absenders die in Absatz 1 bezeichneten Angaben in den Frachtbrief ein, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Frachtführer hierbei im Namen des Absenders gehandelt hat.

3. Enthält der Frachtbrief die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe k bezeichnete Angabe nicht, so haftet der Frachtführer für alle Kosten und Schäden, die dem über das Gut Verfügungsberechtigten infolge dieser Unterlassung entstehen.

Artikel 8

1. Der Frachtführer ist verpflichtet, bei der Übernahme des Gutes zu überprüfen

- a) die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke und über ihre Zeichen und Nummern;
- b) den äußeren Zustand des Gutes und seiner Verpackung.

2. Stehen dem Frachtführer keine angemessenen Mittel zur Verfügung, um die Richtigkeit der in Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Angaben zu überprüfen, so trägt er im Frachtbrief Vorbehalte ein, die zu begründen sind. Desgleichen hat er Vorbehalte zu begründen, die er hinsichtlich des äußeren Zustandes des Gutes und seiner Verpackung macht. Die Vorbehalte sind für den Absender nicht verbindlich, es sei denn, daß er sie im Frachtbrief ausdrücklich anerkannt hat.

3. Der Absender kann vom Frachtführer verlangen, daß dieser das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes überprüft. Er kann auch verlangen, daß der Frachtführer den Inhalt der Frachtstücke überprüft. Der Frachtführer hat Anspruch auf Ersatz der Kosten der Überprüfung. Das Ergebnis der Überprüfung ist in den Frachtbrief einzutragen.

Artikel 9

1. Der Frachtbrief dient bis zum Beweise des Gegenteils als Nachweis für den Abschluß und Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 11

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

Article 12

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee

2. En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis ainsi que leurs marques et numéros étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture.

Article 10

L'expéditeur est responsable envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais, qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 11

1. En vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements voulus.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

3. Le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui sont déposés entre ses mains; toutefois, l'indemnité à sa charge ne dépassera pas celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, notamment en demandant au transporteur d'en arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.

2. Ce droit s'éteint lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou que

2. Sofern der Frachtbrief keine mit Gründen versehenen Vorbehalte des Frachtführers aufweist, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme durch den Frachtführer äußerlich in gutem Zustande waren und daß die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmten.

Artikel 10

Der Absender haftet dem Frachtführer für alle durch mangelhafte Verpackung des Gutes verursachten Schäden an Personen, am Betriebsmaterial und an anderen Gütern sowie für alle durch mangelhafte Verpackung verursachten Kosten, es sei denn, daß der Mangel offensichtlich oder dem Frachtführer bei der Übernahme des Gutes bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat.

Artikel 11

1. Der Absender hat dem Frachtbrief die Urkunden beizugeben, die für die vor der Ablieferung des Gutes zu erledigende Zoll- oder sonstige amtliche Behandlung notwendig sind, oder diese Urkunden dem Frachtführer zur Verfügung zu stellen und diesem alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

2. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob diese Urkunden und Auskünfte richtig und ausreichend sind. Der Absender haftet dem Frachtführer für alle aus dem Fehlen, der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden und Angaben entstehenden Schäden, es sei denn, daß den Frachtführer ein Verschulden trifft.

3. Der Frachtführer haftet wie ein Kommissionär für die Folgen des Verlustes oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief bezeichneten und diesem beigegebenen oder dem Frachtführer ausgehändigten Urkunden; er hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

Artikel 12

1. Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, daß der Frachtführer das Gut nicht weiterbefördert, den für die Ablieferung vorgesehenen Ort ändert oder das Gut einem anderen als dem im Frachtbrief angegebene Empfänger abgeliefert.

2. Dieses Recht erlischt, sobald die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes dem Empfänger übergeben ist oder

or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

- a) That the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;
- b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;
- c) That the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 13

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the con-

celui-ci fait valoir le droit prévu à l'article 13, paragraphe 1; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire.

3. Le droit de disposition appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sens est faite par l'expéditeur sur cette lettre.

4. Si, en exerçant son droit de disposition, le destinataire ordonne de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.

5. L'exercice du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes:

- a) L'expéditeur ou, dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le destinataire qui veut exercer ce droit doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur, et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions;
- b) Cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois;
- c) Les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

6. Lorsque, en raison des dispositions prévues au paragraphe 5, b, du présent article, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions.

7. Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.

Article 13

1. Après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le destinataire a le droit de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture lui soit remis et que la

dieser sein Recht nach Artikel 13 Absatz 1 geltend macht. Von diesem Zeitpunkt an hat der Frachtführer den Weisungen des Empfängers nachzukommen.

3. Das Verfügungsrecht steht jedoch dem Empfänger bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an zu, wenn der Absender einen entsprechenden Vermerk in den Frachtbrief eingetragen hat.

4. Hat der Empfänger in Ausübung seines Verfügungsrechtes die Ablieferung des Gutes an einen Dritten angeordnet, so ist dieser nicht berechtigt, seinerseits andere Empfänger zu bestimmen.

5. Die Ausübung des Verfügungsrechtes unterliegt folgenden Bestimmungen:

- a) der Absender oder in dem in Absatz 3 bezeichneten Falle der Empfänger hat, wenn er sein Verfügungsrecht ausüben will, die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorzuweisen, worin die dem Frachtführer erteilten neuen Weisungen eingetragen sein müssen, und dem Frachtführer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der Weisungen entstehen;
- b) die Ausführung der Weisungen muß zu dem Zeitpunkt, in dem sie die Person erreichen, die sie ausführen soll, möglich sein und darf weder den gewöhnlichen Betrieb des Unternehmens des Frachtführers hemmen noch die Absender oder Empfänger anderer Sendungen schädigen;
- c) die Weisungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.

6. Kann der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen des Absatzes 5 Buchstabe b die erhaltenen Weisungen nicht durchführen, so hat er unverzüglich denjenigen zu benachrichtigen, der die Weisungen erteilt hat.

7. Ein Frachtführer, der Weisungen nicht ausführt, die ihm unter Beachtung der Bestimmungen dieses Artikels erteilt worden sind, oder der solche Weisungen ausführt, ohne die Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefes verlangt zu haben, haftet dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden.

Artikel 13

1. Nach Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort ist der Empfänger berechtigt, vom Frachtführer zu verlangen, daß ihm gegen Empfangsbestätigung die zweite

signment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

Article 14

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 15

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, para-

marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge. Si la perte de la marchandise est établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport.

2. Le destinataire qui se prévaut des droits qui lui sont accordés aux termes du paragraphe 1 du présent article est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. En cas de contestation à ce sujet, le transporteur n'est obligé d'effectuer la livraison de la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire.

Article 14

1. Si, pour un motif quelconque, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12.

2. Toutefois, si les circonstances permettent l'exécution du transport dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise.

Article 15

1. Lorsque, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, il se présente des empêchements à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur. Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture.

2. Même s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours exiger la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur.

3. Si l'empêchement à la livraison se présente après que, conformément au droit qu'il détient en vertu de l'article 12, paragraphe 3, le destinataire a donné l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne, le destina-

Ausfertigung des Frachtbriefes übergeben und das Gut abgeliefert wird. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 19 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger die Rechte aus dem Beförderungsvertrage im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen.

2. Der Empfänger, der die ihm nach Absatz 1 zustehenden Rechte geltend macht, hat den Gesamtbetrag der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Kosten zu zahlen. Bei Streitigkeiten hierüber ist der Frachtführer zur Ablieferung des Gutes nur verpflichtet, wenn ihm der Empfänger Sicherheit leistet.

Artikel 14

1. Wenn aus irgendeinem Grunde vor Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Erfüllung des Vertrages zu den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen unmöglich ist oder unmöglich wird, hat der Frachtführer Weisungen des nach Artikel 12 über das Gut Verfügungsberechtigten einzuholen.

2. Gestatten die Umstände jedoch eine von den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen abweichende Ausführung der Beförderung und konnte der Frachtführer Weisungen des nach Artikel 12 über das Gut Verfügungsberechtigten innerhalb angemessener Zeit nicht erhalten, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die ihm im Interesse des über das Gut Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen.

Artikel 15

1. Treten nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort Ablieferungshindernisse ein, so hat der Frachtführer Weisungen des Absenders einzuholen. Wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, ist der Absender berechtigt, über das Gut zu verfügen, ohne die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorweisen zu müssen.

2. Der Empfänger kann, auch wenn er die Annahme des Gutes verweigert hat, dessen Ablieferung noch so lange verlangen, als der Frachtführer keine dem widersprechenden Weisungen des Absenders erhalten hat.

3. Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Befugnisse nach Artikel 12 Absatz 3 Anweisung erteilt hat, das Gut an einen Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung der

graphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may, however, entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

CHAPTER IV

Liability of the carrier

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between

taire est substitué à l'expéditeur, et cette autre personne au destinataire, pour l'application des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

Article 16

1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions, ou qu'entraîne pour lui l'exécution des instructions reçues, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute.

2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.

3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

4. Si la marchandise a été vendue en application du présent article, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la marchandise. Si ces frais sont supérieurs au produit de la vente, le transporteur a droit à la différence.

5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.

CHAPITRE IV

Responsabilité du transporteur

Article 17

1. Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le mo-

Absätze 1 und 2 dieses Artikels der Empfänger die Stelle des Absenders und der Dritte die des Empfängers ein.

Artikel 16

1. Der Frachtführer hat Anspruch auf Erstattung der Kosten, die ihm dadurch entstehen, daß er Weisungen einholt oder ausführt, es sei denn, daß er diese Kosten verschuldet hat.

2. In den in Artikel 14 Absatz 1 und in Artikel 15 bezeichneten Fällen kann der Frachtführer das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen; nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet. Der Frachtführer hat sodann das Gut für den Verfügungsberechtigten zu verwahren. Er kann es jedoch auch einem Dritten anvertrauen und haftet dann nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Das Gut bleibt mit den aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüchen sowie mit allen anderen Kosten belastet.

3. Der Frachtführer kann, ohne Weisungen des Verfügungsberechtigten abzuwarten, den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn es sich um verderbliche Waren handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die Kosten der Verwahrung in keinem Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Er kann auch in anderen Fällen den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn er innerhalb einer angemessenen Frist gegenteilige Weisungen des Verfügungsberechtigten, deren Ausführung ihm billigerweise zugemutet werden kann, nicht erhält.

4. Wird das Gut auf Grund der Bestimmungen dieses Artikels verkauft, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Wenn diese Kosten höher sind als der Erlös, kann der Frachtführer den Unterschied beanspruchen.

5. Art und Weise des Verkaufes bestimmen sich nach den Gesetzen oder Gebräuchen des Ortes, an dem sich das Gut befindet.

KAPITEL IV

Haftung des Frachtführers

Artikel 17

1. Der Frachtführer haftet für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes, sofern der

the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

- (a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;
- (b) The lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- (c) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee;
- (d) The nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;
- (e) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;
- (f) The carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing

ment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

3. Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

4. Compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux:

- a) Emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;
- b) Absence ou défaut de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- c) Manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;
- d) Nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs;
- e) Insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis;
- f) Transport d'animaux vivants.

5. Si, en vertu du présent article, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le

Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt, sowie für Überschreitung der Lieferfrist.

2. Der Frachtführer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

3. Um sich von seiner Haftung zu befreien, kann sich der Frachtführer weder auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges noch gegebenenfalls auf ein Verschulden des Vermieters des Fahrzeuges oder der Bediensteten des Vermieters berufen.

4. Der Frachtführer ist vorbehaltlich des Artikels 18 Absatz 2 bis 5 von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus den mit einzelnen oder mehreren Umständen der folgenden Art verbundenen besonderen Gefahren entstanden ist:

- a) Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen, wenn diese Verwendung ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist;
- b) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
- c) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
- d) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren, ausgesetzt sind;
- e) ungenügende oder unzulängliche Bezeichnung oder Nummerierung der Frachstücke;
- f) Beförderung von lebenden Tieren.

5. Haftet der Frachtführer auf Grund dieses Artikels für einzelne Umstände, die einen Schaden verursacht haben,

the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

Article 18

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.

2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4 (a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

Article 19

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.

dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.

Article 18

1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause un des faits prévus à l'article 17, paragraphe 2, incombe au transporteur.

2. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.

3. La présomption visée ci-dessus n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 17, paragraphe 4, a, s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

4. Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4, d, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

5. Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4, f, que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

Article 19

Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps voulu pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents.

nicht, so haftet er nur in dem Umfange, in dem die Umstände, für die er auf Grund dieses Artikels haftet, zu dem Schaden beigetragen haben.

Artikel 18

1. Der Beweis, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch einen der in Artikel 17 Absatz 2 bezeichneten Umstände verursacht worden ist, obliegt dem Frachtführer.

2. Wenn der Frachtführer darlegt, daß nach den Umständen des Falles der Verlust oder die Beschädigung aus einer oder mehreren der in Artikel 17 Absatz 4 bezeichneten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, daß der Schaden hieraus entstanden ist. Der Verfügungsberechtigte kann jedoch beweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

3. Diese Vermutung gilt im Falle des Artikels 17 Absatz 4 Buchstabe a nicht bei außergewöhnlich großem Abgang oder bei Verlust von ganzen Frachtstücken.

4. Bei Beförderung mit einem Fahrzeug, das mit besonderen Einrichtungen zum Schutze des Gutes gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen oder Luftfeuchtigkeit versehen ist, kann sich der Frachtführer auf Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe d nur berufen, wenn er beweist, daß er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung der besonderen Einrichtungen getroffen und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat.

5. Der Frachtführer kann sich auf Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe f nur berufen, wenn er beweist, daß er alle ihm nach den Umständen üblicherweise obliegenden Maßnahmen getroffen und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat.

Artikel 19

Eine Überschreitung der Lieferfrist liegt vor, wenn das Gut nicht innerhalb der vereinbarten Frist abgeliefert worden ist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, die tatsächliche Beförderungsdauer unter Berücksichtigung der Umstände, bei teilweiser Beladung insbesondere unter Berücksichtigung der unter gewöhnlichen Umständen für die Zusammenstellung von Gütern zwecks vollständiger Beladung benötigten Zeit, die Frist überschreitet, die vernünftigerweise einem sorgfältigen Frachtführer zuzubilligen ist.

Article 20

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and, where applicable, article 26.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

Article 21

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew

Article 20

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26.

4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise.

Article 21

Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du remboursement qui aurait dû être perçu par le transporteur en vertu des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 22

1. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la

Artikel 20

1. Der Verfügungsberechtigte kann das Gut, ohne weitere Beweise erbringen zu müssen, als verloren betrachten, wenn es nicht binnen dreißig Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, nicht binnen sechzig Tagen nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer abgeliefert worden ist.

2. Der Verfügungsberechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, daß er sofort benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Dieses Verlangen ist ihm schriftlich zu bestätigen.

3. Der Verfügungsberechtigte kann binnen dreißig Tagen nach Empfang einer solchen Benachrichtigung fordern, daß ihm das Gut gegen Befriedigung der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüche und gegen Rückzahlung der erhaltenen Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird; seine Ansprüche auf Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 23 und gegebenenfalls nach Artikel 26 bleiben vorbehalten.

4. Wird das in Absatz 2 bezeichnete Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in Absatz 3 bestimmten Frist von dreißig Tagen erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Frachtführer über das Gut nach dem Recht des Ortes verfügen, an dem es sich befindet.

Artikel 21

Wird das Gut dem Empfänger ohne Einziehung der nach dem Beförderungsvertrag vom Frachtführer einzuziehenden Nachnahme abgeliefert, so hat der Frachtführer, vorbehaltlich seines Rückgriffsrechtes gegen den Empfänger, dem Absender bis zur Höhe des Nachnahmebetrages Schadenersatz zu leisten.

Artikel 22

1. Der Absender hat den Frachtführer, wenn er ihm gefährliche Güter übergibt, auf die genaue Art der Gefahr aufmerksam zu machen und ihm gegebenenfalls die zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen anzugeben. Ist diese Mitteilung im Frachtbrief nicht eingetragen worden, so obliegt es dem Absender oder dem Empfänger,

the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damages shall be payable.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

Article 24

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the

preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

2. Les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport.

Article 23

1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.

2. La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 25 francs par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc-or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

4. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus.

5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

6. Des indemnités plus élevées ne peuvent être réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérêt spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 26.

Article 24

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excé-

mit anderen Mitteln zu beweisen, daß der Frachtführer die genaue Art der mit der Beförderung der Güter verbundenen Gefahren gekannt hat.

2. Gefährliche Güter, deren Gefährlichkeit der Frachtführer nicht im Sinne des Absatzes 1 gekannt hat, kann der Frachtführer jederzeit und überall ohne Schadenersatzpflicht ausladen, vernichten oder unschädlich machen; der Absender haftet darüber hinaus für alle durch die Übergabe dieser Güter zur Beförderung oder durch ihre Beförderung entstehenden Kosten und Schäden.

Artikel 23

1. Hat der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadenersatz zu leisten, so wird die Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet.

2. Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Börsenpreis, mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit.

3. Die Entschädigung darf jedoch 25 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen. Unter Franken ist der Goldfranken im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt zu verstehen.

4. Außerdem sind — ohne weiteren Schadenersatz — Fracht, Zölle und sonstige aus Anlaß der Beförderung des Gutes entstandene Kosten zurückzuerstatten, und zwar im Falle des gänzlichen Verlustes in voller Höhe, im Falle des teilweisen Verlustes anteilig.

5. Wenn die Lieferfrist überschritten ist und der Verfügungsberechtigte beweist, daß daraus ein Schaden entstanden ist, hat der Frachtführer dafür eine Entschädigung nur bis zur Höhe der Fracht zu leisten.

6. Höhere Entschädigungen können nur dann beansprucht werden, wenn der Wert des Gutes oder ein besonderes Interesse an der Lieferung nach den Artikeln 24 und 26 angegeben worden ist.

Artikel 24

Der Absender kann gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlages zur Fracht einen Wert des Gutes im Frachtbrief angeben, der den in Ar-

limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 25

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed:

- (a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;
- (b) If part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

Article 27

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 28

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extracon-

dant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 25

1. En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, paragraphes 1, 2 et 4.

2. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

- a) Si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) Si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 26

1. L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.

2. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

Article 27

1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 pour 100 l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

2. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité.

Article 28

1. Lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours d'un transport soumis à la présente Convention peut

tikel 23 Absatz 3 bestimmten Höchstbetrag übersteigt; in diesem Fall tritt der angegebene Betrag an die Stelle des Höchstbetrages.

Artikel 25

1. Bei Beschädigung hat der Frachtführer den Betrag der Wertverminderung zu zahlen, die unter Zugrundelegung des nach Artikel 23 Absatz 1, 2 und 4 festgestellten Wertes des Gutes berechnet wird.

2. Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen,

- a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre;
- b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

Artikel 26

1. Der Absender kann gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlages zur Fracht für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung und für den Fall der Überschreitung der vereinbarten Lieferfrist durch Eintragung in den Frachtbrief den Betrag eines besonderen Interesses an der Lieferung festlegen.

2. Ist ein besonderes Interesse an der Lieferung angegeben worden, so kann unabhängig von der Entschädigung nach den Artikeln 23, 24 und 25 der Ersatz des weiteren bewiesenen Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrages beansprucht werden.

Artikel 27

1. Der Verfügungsberechtigte kann auf die ihm gewährte Entschädigung Zinsen in Höhe von 5 v. H. jährlich verlangen. Die Zinsen laufen von dem Tage der schriftlichen Reklamation gegenüber dem Frachtführer oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

2. Wird die Entschädigung auf Grund von Rechnungsgrößen ermittelt, die nicht in der Währung des Landes ausgedrückt sind, in dem die Zahlung beansprucht wird, so ist die Umrechnung nach dem Tageskurs am Zahlungsort der Entschädigung vorzunehmen.

Artikel 28

1. Können Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist, die bei einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingetre-

tractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Article 29

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

CHAPTER V

Claims and actions

Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be *prima facie* evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In

donner lieu à une réclamation extra-contractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

2. Lorsque la responsabilité extra-contractuelle pour perte, avarie ou retard d'une des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 3 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

Article 29

1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.

2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1.

CHAPITRE V

Réclamations et actions

Article 30

1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état dé-

ten sind, nach dem anzuwendenden Recht zur Erhebung außervertraglicher Ansprüche führen, so kann sich der Frachtführer demgegenüber auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die seine Haftung ausschließen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.

2. Werden Ansprüche aus außervertraglicher Haftung für Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist gegen eine der Personen erhoben, für die der Frachtführer nach Artikel 3 haftet, so kann sich auch diese Person auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die die Haftung des Frachtführers ausschließen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.

Artikel 29

1. Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen dieses Kapitels, die seine Haftung ausschließen oder begrenzen oder die Beweislast umkehren, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht.

2. Das gleiche gilt, wenn Bediensteten des Frachtführers oder sonstigen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, Vorsatz oder ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden zur Last fällt, wenn diese Bediensteten oder sonstigen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. In solchen Fällen können sich auch die Bediensteten oder sonstigen Personen hinsichtlich ihrer persönlichen Haftung nicht auf die in Absatz 1 bezeichneten Bestimmungen dieses Kapitels berufen.

KAPITEL V

Reklamationen und Klagen

Artikel 30

1. Nimmt der Empfänger das Gut an, ohne dessen Zustand gemeinsam mit dem Frachtführer zu überprüfen und ohne unter Angaben allgemeiner Art über den Verlust oder die Beschädigung an den Frachtführer Vorbehalte zu richten, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Empfänger das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat; die Vorbehalte müssen, wenn es sich um äußerlich erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens bei der Ablieferung des Gutes oder, wenn es sich um

the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory:

(a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

and in no other courts or tribunals.

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under

crit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.

2. Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.

3. Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de 21 jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.

4. La date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article.

5. Le transporteur et le destinataire se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour les constatations et vérifications utiles.

Article 31

1. Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel:

a) Le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou

b) Le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé,

et ne peut saisir que ces juridictions.

2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article une action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de

äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet, nach der Ablieferung gemacht werden. Die Vorbehalte müssen schriftlich gemacht werden, wenn es sich um äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt.

2. Haben Empfänger und Frachtführer den Zustand des Gutes gemeinsam überprüft, so ist der Gegenbeweis gegen das Ergebnis der Überprüfung nur zulässig, wenn es sich um äußerlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt und der Empfänger binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet, nach der Überprüfung an den Frachtführer schriftliche Vorbehalte gerichtet hat.

3. Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist kann nur gefordert werden, wenn binnen einundzwanzig Tagen nach dem Zeitpunkt, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, an den Frachtführer ein schriftlicher Vorbehalt gerichtet wird.

4. Bei der Berechnung der in diesem Artikel bestimmten Fristen wird jeweils der Tag der Ablieferung, der Tag der Überprüfung oder der Tag, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, nicht mitgerechnet.

5. Frachtführer und Empfänger haben sich gegenseitig jede angemessene Erleichterung für alle erforderlichen Feststellungen und Überprüfungen zu gewähren.

Artikel 31

1. Wegen aller Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung kann der Kläger, außer durch Vereinbarung der Parteien bestimmte Gerichte von Vertragsstaaten, die Gerichte eines Staates anrufen, auf dessen Gebiet

a) der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, oder

b) der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt.

Andere Gerichte können nicht angerufen werden.

2. Ist ein Verfahren bei einem nach Absatz 1 zuständigen Gericht wegen einer Streitigkeit im Sinne des genannten Absatzes anhängig oder ist

that paragraph, or where in respect of such a claim a judgement has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

Article 32

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

- (a) In the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;
- (b) In the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;

ce paragraphe, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.

3. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire.

4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires, mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcés en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.

5. Il ne peut être exigé de caution de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.

Article 32

1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court:

- a) Dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;
- b) Dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur;

durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein Urteil erlassen worden, so kann eine neue Klage wegen derselben Sache zwischen denselben Parteien nicht erhoben werden, es sei denn, daß die Entscheidung des Gerichtes, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.

3. Ist in einer Streitsache im Sinne des Absatzes 1 ein Urteil eines Gerichtes eines Vertragsstaates in diesem Staat vollstreckbar geworden, so wird es auch in allen anderen Vertragsstaaten vollstreckbar, sobald die in dem jeweils in Betracht kommenden Staat hierfür vorgeschriebenen Form-erfordernisse erfüllt sind. Diese Form-erfordernisse dürfen zu keiner sachlichen Nachprüfung führen.

4. Die Bestimmungen des Absatzes 3 gelten für Urteile im kontradiktorischen Verfahren, für Versäumnisurteile und für gerichtliche Vergleiche, jedoch nicht für nur vorläufig vollstreckbare Urteile sowie nicht für Verurteilungen, durch die dem Kläger bei vollständiger oder teilweiser Abweisung der Klage neben den Verfahrenskosten Schadenersatz und Zinsen auferlegt werden.

5. Angehörige der Vertragsstaaten, die ihren Wohnsitz oder eine Niederlassung in einem dieser Staaten haben, sind nicht verpflichtet, Sicherheit für die Kosten eines gerichtlichen Verfahrens zu leisten, das wegen einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingeleitet wird.

Artikel 32

1. Ansprüche aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung verjähren in einem Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, beträgt die Verjährungsfrist jedoch drei Jahre. Die Verjährungsfrist beginnt

- a) bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung des Gutes;
- b) bei gänzlichem Verlust mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, wenn eine Lieferfrist nicht vereinbart worden ist, mit dem sechzigsten Tage nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer;

(c) In all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seised of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counterclaim or set-off.

Article 33

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

CHAPTER VI

Provisions relating to carriage performed by successive carriers

Article 34

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

Article 35

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on

c) Dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription.

4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exce-

Article 33

Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoit que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention.

CHAPITRE VI

Dispositions relatives au transport effectué par transporteurs successifs

Article 34

Si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture.

Article 35

1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il doit porter son nom et son

c) in allen anderen Fällen mit dem Ablauf einer Frist von drei Monaten nach dem Abschluß des Beförderungsvertrages.

Der Tag, an dem die Verjährung beginnt, wird bei der Berechnung der Frist nicht mitgerechnet.

2. Die Verjährung wird durch eine schriftliche Reklamation bis zu dem Tage gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigelegten Belege zurücksendet. Wird die Reklamation teilweise anerkannt, so läuft die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation weiter. Der Beweis für den Empfang der Reklamation oder der Antwort sowie für die Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich darauf beruft. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

3. Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 2 gilt für die Hemmung der Verjährung das Recht des angerufenen Gerichtes. Dieses Recht gilt auch für die Unterbrechung der Verjährung.

4. Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

Artikel 33

Der Beförderungsvertrag kann eine Bestimmung enthalten, durch die die Zuständigkeit eines Schiedsgerichtes begründet wird, jedoch nur, wenn die Bestimmung vorsieht, daß das Schiedsgericht dieses Übereinkommen anzuwenden hat.

KAPITEL VI

Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer

Artikel 34

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, von aufeinanderfolgenden Straßenfrachtführern ausgeführt, so haftet jeder von ihnen für die Ausführung der gesamten Beförderung; der zweite und jeder folgende Frachtführer wird durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes nach Maßgabe der Bedingungen des Frachtbriefes Vertragspartei.

Artikel 35

1. Ein Frachtführer, der das Gut von dem vorhergehenden Frachtführer übernimmt, hat diesem eine datierte und unterzeichnete Empfangs-

the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

Article 36

Except in the case of a counterclaim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

- (a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;
- (b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;
- (c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il y a lieu, il appose sur cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2.

2. Les dispositions de l'article 9 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs.

Article 36

A moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard; l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.

Article 37

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention a le droit d'exercer un recours en principal, intérêts et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes:

- a) Le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur;
- b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;
- c) Si l'on ne peut déterminer quels sont ceux des transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie, dans la proportion fixée en b, entre tous les transporteurs.

bestätigung auszuhändigen. Er hat seinen Namen und seine Anschrift auf der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes einzutragen. Gegebenenfalls trägt er Vorbehalte nach Artikel 8 Absatz 2 auf der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes sowie auf der Empfangsbestätigung ein.

2. Für die Beziehungen zwischen den aufeinanderfolgenden Frachtführern gilt Artikel 9.

Artikel 36

Ersatzansprüche wegen eines Verlustes, einer Beschädigung oder einer Überschreitung der Lieferfrist können, außer im Wege der Widerklage oder der Einrede in einem Verfahren wegen eines auf Grund desselben Beförderungsvertrages erhobenen Anspruches, nur gegen den ersten, den letzten oder denjenigen Frachtführer geltend gemacht werden, der den Teil der Beförderung ausgeführt hat, in dessen Verlauf das Ereignis eingetreten ist, das den Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist verursacht hat; ein und dieselbe Klage kann gegen mehrere Frachtführer gerichtet sein.

Artikel 37

Einem Frachtführer, der auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung gezahlt hat, steht der Rückgriff hinsichtlich der Entschädigung, der Zinsen und der Kosten gegen die an der Beförderung beteiligten Frachtführer nach folgenden Bestimmungen zu:

- a) der Frachtführer, der den Verlust oder die Beschädigung verursacht hat, hat die von ihm oder von einem anderen Frachtführer geleistete Entschädigung allein zu tragen;
- b) ist der Verlust oder die Beschädigung durch zwei oder mehrere Frachtführer verursacht worden, so hat jeder einen seinem Haftungsanteil entsprechenden Betrag zu zahlen; ist die Feststellung der einzelnen Haftungsanteile nicht möglich, so haftet jeder nach dem Verhältnis des ihm zustehenden Anteiles am Beförderungsentgelt;
- c) kann nicht festgestellt werden, welche der Frachtführer den Schaden zu tragen haben, so ist die zu leistende Entschädigung in dem unter Buchstabe b bestimmten Verhältnis zu Lasten aller Frachtführer aufzuteilen.

Article 38

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

Article 38

Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération.

Artikel 38

Ist ein Frachtführer zahlungsunfähig, so ist der auf ihn entfallende, aber von ihm nicht gezahlte Anteil zu Lasten aller anderen Frachtführer nach dem Verhältnis ihrer Anteile an dem Beförderungsentgelt aufzuteilen.

Article 39

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

Article 39

1. Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 37 et 38 n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu qu'il ait été dûment informé du procès et qu'il ait été à même d'y intervenir.

Artikel 39

1. Ein Frachtführer, gegen den nach den Artikeln 37 und 38 Rückgriff genommen wird, kann nicht einwenden, daß der Rückgriff nehmende Frachtführer zu Unrecht gezahlt hat, wenn die Entschädigung durch eine gerichtliche Entscheidung festgesetzt worden war, sofern der im Wege des Rückgriffs in Anspruch genommene Frachtführer von dem gerichtlichen Verfahren ordnungsgemäß in Kenntnis gesetzt worden war und in der Lage war, sich daran zu beteiligen.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

2. Le transporteur qui veut exercer son recours peut le former devant le tribunal compétent du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le recours peut être dirigé dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés.

2. Ein Frachtführer, der sein Rückgriffsrecht gerichtlich geltend machen will, kann seinen Anspruch vor dem zuständigen Gericht des Staates erheben, in dem einer der beteiligten Frachtführer seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist. Ein und dieselbe Rückgriffsklage kann gegen alle beteiligten Frachtführer gerichtet sein.

3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgments entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

3. Les dispositions de l'article 31, paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux jugements rendus sur les recours prévus aux articles 37 et 38.

3. Die Bestimmungen des Artikels 31 Absatz 3 und 4 gelten auch für Urteile über die Rückgriffsansprüche nach den Artikeln 37 und 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

4. Les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif.

4. Die Bestimmungen des Artikels 32 gelten auch für Rückgriffsansprüche zwischen Frachtführern. Die Verjährung beginnt jedoch entweder mit dem Tage des Eintrittes der Rechtskraft eines Urteils über die nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens zu zahlende Entschädigung oder, wenn ein solches rechtskräftiges Urteil nicht vorliegt, mit dem Tage der tatsächlichen Zahlung.

Article 40

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

Article 40

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38.

Artikel 40

Den Frachtführern steht es frei, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 37 und 38 abweichen.

CHAPTER VII

Nullity of stipulations contrary to the Convention

Article 41

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention

CHAPITRE VII

Nullité des stipulations contraires à la Convention

Article 41

1. Sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispo-

KAPITEL VII

Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen

Artikel 41

1. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 40 ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Überein-

shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

CHAPTER VIII

Final provisions

Article 42

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

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

3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

4. This Convention shall be ratified.

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

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 44

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

sitions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.

CHAPITRE VIII

Dispositions finales

Article 42

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette commission.

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

3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 31 août 1956 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.

4. La présente Convention sera ratifiée.

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

Article 43

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 42 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

Article 44

1. Chaque partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

kommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Vertragsbestimmungen zur Folge.

2. Nichtig ist insbesondere jede Abmachung, durch die sich der Frachtführer die Ansprüche aus der Versicherung des Gutes abtreten läßt, und jede andere ähnliche Abmachung sowie jede Abmachung, durch die die Beweislast verschoben wird.

KAPITEL VIII

Schlußbestimmungen

Artikel 42

1. Dieses Übereinkommen steht den Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa sowie den nach Absatz 8 des der Kommission erteilten Auftrages in beratender Eigenschaft zu der Kommission zugelassenen Staaten zur Unterzeichnung oder zum Beitritt offen.

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

3. Das Übereinkommen liegt bis einschließlich 31. August 1956 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tage steht es zum Beitritt offen.

4. Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren.

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

Artikel 43

1. Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf der in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten in Kraft.

2. Dieses Übereinkommen tritt für jeden Staat, der nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten ratifiziert oder beitrifft, am neunzigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

Artikel 44

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

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

Article 45

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect.

Article 46

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.

2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.

Article 47

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 48

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

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

Article 45

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre de parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la présente Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet.

Article 46

1. Tout pays pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la présente Convention sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. La Convention sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatre-vingt-dixième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour la Convention n'est pas encore entrée en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre la présente Convention applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 44, dénoncer la Convention en ce qui concerne ledit territoire.

Article 47

Tout différend entre deux ou plusieurs parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les parties n'auraient pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 48

1. Chaque partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 47 de la Convention. Les autres parties contractantes ne seront pas liées par l'article 47 envers toute partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

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

Artikel 45

Sinkt durch Kündigungen die Zahl der Vertragsparteien nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf weniger als fünf, so tritt das Übereinkommen mit dem Tage außer Kraft, an dem die letzte dieser Kündigungen wirksam wird.

Artikel 46

1. Jeder Staat kann bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde oder zu jedem späteren Zeitpunkt durch Notifizierung dem Generalsekretär der Vereinten Nationen gegenüber erklären, daß dieses Übereinkommen für alle oder für einen Teil der Hoheitsgebiete gelten soll, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt. Das Übereinkommen wird für das Hoheitsgebiet oder die Hoheitsgebiete, die in der Notifizierung genannt sind, am neunzigsten Tage nach Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär der Vereinten Nationen oder, falls das Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist, mit seinem Inkrafttreten wirksam.

2. Jeder Staat, der nach Absatz 1 erklärt hat, daß dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet Anwendung findet, dessen internationale Beziehungen er wahrnimmt, kann das Übereinkommen in bezug auf dieses Hoheitsgebiet gemäß Artikel 44 kündigen.

Artikel 47

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die von den Parteien durch Verhandlung oder auf anderem Wege nicht geregelt werden kann, wird auf Antrag einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorgelegt.

Artikel 48

1. Jede Vertragspartei kann bei der Unterzeichnung, bei der Ratifikation oder bei dem Beitritt zu diesem Übereinkommen erklären, daß sie sich durch den Artikel 47 des Übereinkommens nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber jeder Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch den Artikel 47 nicht gebunden.

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

3. No other reservation to this Convention shall be permitted.

Article 49

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

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

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2.

Article 50

In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of:

- (a) Ratifications and accessions under article 42;
- (b) The dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;
- (c) Denunciations under article 44;
- (d) The termination of this Convention in accordance with article 45;

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

3. Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 49

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

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

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi que les pays devenus parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42.

Article 50

Outre les notifications prévues à l'article 49, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi qu'aux pays devenus parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42:

- a) Les ratifications et adhésions en vertu de l'article 42;
- b) Les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 43;
- c) Les dénonciations en vertu de l'article 44;
- d) L'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 45;

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

3. Andere Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

Artikel 49

1. Sobald dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft ist, kann jede Vertragspartei durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens verlangen. Der Generalsekretär wird dieses Verlangen allen Vertragsparteien mitteilen und eine Revisionskonferenz einberufen, wenn binnen vier Monaten nach seiner Mitteilung mindestens ein Viertel der Vertragsparteien ihm die Zustimmung zu dem Verlangen notifiziert.

2. Wenn eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen wird, teilt der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien mit und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, die sie durch die Konferenz geprüft haben wollen. Der Generalsekretär teilt allen Vertragsparteien die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie den Wortlaut dieser Vorschläge mindestens drei Monate vor der Eröffnung der Konferenz mit.

3. Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie die Staaten ein, die auf Grund des Artikels 42 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind.

Artikel 50

Außer den in Artikel 49 vorgesehenen Mitteilungen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie den Staaten, die auf Grund des Artikels 42 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind,

- a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 42;
- b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 43 in Kraft tritt;
- c) die Kündigung nach Artikel 44;
- d) das Außerkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 45;

- (e) Notifications received in accordance with article 46;
- (f) Declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.

- e) Les notifications reçues conformément à l'article 46;
- f) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 48.

- e) den Eingang der Notifizierungen nach Artikel 46;
- f) den Eingang der Erklärungen und Notifizierungen nach Artikel 48 Absatz 1 und 2.

Article 51

After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.

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

DONE at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

Article 51

Après le 31 août 1956, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 42.

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

FAIT à Genève, le dix-neuf mai mil neuf cent cinquante-six, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Artikel 51

Nach dem 31. August 1956 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der allen in Artikel 42 Absatz 1 und 2 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften übersendet.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am neunzehnten Mai neunzehnhundertsechsig in einer einzigen Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

For ALBANIA:

Pour l'ALBANIE:

Für ALBANIEN:

For AUSTRIA:

Pour l'AUTRICHE:
Albert Buzzi-Quattrini

Für ÖSTERREICH:

For BELGIUM:

Pour la BELGIQUE:
Leroy

Für BELGIEN:

For BULGARIA:

Pour la BULGARIE:

Für BULGARIEN:

For BYELORUSSIAN SSR:

Pour la BIÉLORUSSIE:

Für die WEISSRUSSISCHE
SOZIALISTISCHE SOWJETREPUBLIC:

For CZECHOSLOVAKIA:

Pour la TCHÉCOSLOVAQUIE:

Für die TSCHECHOSLOWAKEI:

For DENMARK:

Pour le DANEMARK:

Für DÄNEMARK:

For the FEDERAL REPUBLIC OF
GERMANY:Pour la RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE:
Arthur Pukall
Rudolf StegFür die BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND:

For FINLAND:

Pour la FINLANDE:

Für FINNLAND:

For FRANCE:

Pour la FRANCE:
de Curton

Für FRANKREICH:

For GREECE:	Pour la GRÈCE:	Für GRIECHENLAND:
For HUNGARY:	Pour la HONGRIE:	Für UNGARN:
For ICELAND:	Pour l'ISLANDE:	Für ISLAND:
For IRELAND:	Pour l'IRLANDE:	Für IRLAND:
For ITALY:	Pour l'ITALIE:	Für ITALIEN:
For LUXEMBOURG:	Pour le LUXEMBOURG: R. Logelin	Für LUXEMBURG:
For the NETHERLANDS:	Pour les PAYS-BAS: H. Scheffer	Für die NIEDERLANDE:
For the Realm in Europe*)	Pour le Royaume en Europe	Für das Königreich in Europa
For NORWAY:	Pour la NORVÈGE:	Für NORWEGEN:
For POLAND: Subject to the reservation that the Government of the People's Republic of Poland does not consider itself as bound by article 47 of the Convention.')	Pour la POLOGNE: Sous réserve que le Gouvernement de la République Populaire de Pologne ne se considère pas lié par l'Article 47 de la Convention. Jerzy Koszyk	Für POLEN: Unter dem Vorbehalt, daß die Regierung der Volksrepublik Polen sich nicht durch Artikel 47 des Übereinkommens gebunden betrachtet.
For PORTUGAL:	Pour le PORTUGAL:	Für PORTUGAL:
For ROMANIA:	Pour la ROUMANIE:	Für RUMANIEN:
For SPAIN:	Pour l'ESPAGNE:	Für SPANIEN:
For SWEDEN:	Pour la SUÈDE: G. de Sydow	Für SCHWEDEN:
For SWITZERLAND:	Pour la SUISSE: Tapernoux	Für die SCHWEIZ:
For TURKEY:	Pour la TURQUIE:	Für die TURKEI:
For UKRAINIAN SSR:	Pour l'UKRAINE:	Für die UKRAINISCHE SOZIALISTISCHE SOWJETREPUBLIC:

*) Translated by the Secretariat of the United Nations.

For the UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS:

Pour l'UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:

Für die UNION der
SOZIALISTISCHEN
SOWJETREPUBLIKEN:

For the UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND:

Pour le ROYAUME-UNI DE
GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE
DU NORD:

Für das VEREINIGTE KONIGREICH
VON GROSSBRITANNIEN UND
NORDIRLAND:

For the UNITED STATES
OF AMERICA:

Pour les ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE:

Für die VEREINIGTEN
STAATEN VON AMERIKA:

For YUGOSLAVIA:

Pour la YOUGOSLAVIE:
Ljubisa Veselinović

Für JUGOSLAWIEN:

Protocol of Signature

ON PROCEEDING TO SIGN the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the undersigned, being duly authorized, have agreed on the following statement and explanation:

1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

2. Ad article 1, paragraph 4

The undersigned undertake to negotiate conventions governing contracts for furniture removals and combined transport.

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

DONE at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

For ALBANIA:

For AUSTRIA:

For BELGIUM:

For BULGARIA:

For BYELORUSSIAN SSR:

For CZECHOSLOVAKIA:

For DENMARK:

For the FEDERAL REPUBLIC
OF GERMANY:

Protocole de Signature

AU MOMENT DE PROCÉDER À LA SIGNATURE de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus des déclarations et précisions suivantes:

1. La présente Convention ne s'applique pas aux transports entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République d'Irlande.

2. Ad article premier, paragraphe 4

Les soussignés s'engagent à négocier des conventions sur le contrat de déménagement et le contrat de transport combiné.

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

FAIT à Genève, le dix-neuf mai mil neuf cent cinquante-six, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour l'ALBANIE:

Pour l'AUTRICHE:
Albert Buzzi-Quattrini

Pour la BELGIQUE:
Leroy

Pour la BULGARIE:

Pour la BIÉLORUSSIE:

Pour la TCHÉCOSLOVAQUIE:

Pour le DANEMARK:

Pour la RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE
D'ALLEMAGNE:
Arthur Pukall
Rudolf Steg

Unterzeichnungsprotokoll

BEI DER UNTERZEICHNUNG des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr haben sich die gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten auf folgende Feststellung und Erklärung geeinigt:

1. Dieses Übereinkommen gilt nicht für Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland einerseits und der Republik Irland andererseits.

2. Zu Artikel 1 Absatz 4

Die Unterzeichneten verpflichten sich, über ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für Umzugsgut und ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für den kombinierten Verkehr zu verhandeln.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am neunzehnten Mai neunzehnhundertsechsfünfzig in einer einzigen Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für ALBANIEN:

Für ÖSTERREICH:

Für BELGIEN:

Für BULGARIEN:

Für die WEISSRUSSISCHE
SOZIALISTISCHE SOWJETREPUBLIK:

Für die TSCHECHOSLOWAKEI:

Für DÄNEMARK:

Für die BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND:

For FINLAND:	Pour la FINLANDE:	Für FINNLAND:
For FRANCE:	Pour la FRANCE: de Curton	Für FRANKREICH:
For GREECE:	Pour la GRÈCE:	Für GRIECHENLAND:
For HUNGARY:	Pour la HONGRIE:	Für UNGARN:
For ICELAND:	Pour l'ISLANDE:	Für ISLAND:
For IRELAND:	Pour l'IRLANDE:	Für IRLAND:
For ITALY:	Pour l'ITALIE:	Für ITALIEN:
For LUXEMBOURG:	Pour le LUXEMBOURG: R. Logelin	Für LUXEMBURG:
For the NETHERLANDS: For the Realm in Europe	Pour les PAYS-BAS: H. Scheffer Pour le Royaume en Europe	Für die NIEDERLANDE: Für das Königreich in Europa
For NORWAY:	Pour la NORVÈGE:	Für NORWEGEN:
For POLAND:	Pour la POLOGNE: Jerzy Koszyk	Für POLEN:
For PORTUGAL:	Pour le PORTUGAL:	Für PORTUGAL:
For ROMANIA:	Pour la ROUMANIE:	Für RUMÄNIEN:
For SPAIN:	Pour l'ESPAGNE:	Für SPANIEN:
For SWEDEN:	Pour la SUÈDE: G. de Sydow	Für SCHWEDEN:
For SWITZERLAND:	Pour la SUISSE: Tapernoux	Für die SCHWEIZ:
For TURKEY:	Pour la TURQUIE:	Für die TURKEI:
For UKRAINIAN SSR:	Pour l'UKRAINE:	Für die UKRAINISCHE SOZIALISTISCHE SOWJETREPUBLIC:

For the UNION OF SOVIET
SOCIALIST REPUBLICS:

Pour l'UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES:

Für die UNION DER
SOZIALISTISCHEN
SOWJETREPUBLIKEN:

For the UNITED KINGDOM OF
GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND:

Pour le ROYAUME-UNI DE
GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE
DU NORD:

Für das VEREINIGTE KONIGREICH
VON GROSSBRITANNIEN
UND NORDIRLAND:

For the UNITED STATES
OF AMERICA:

Pour les ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE:

Für die VEREINIGTEN STAATEN
VON AMERIKA:

For YUGOSLAVIA:

Pour la YOUGOSLAVIE:
Ljubisa Veselinović

Für JUGOSLAWIEN:

Denkschrift
zu dem Übereinkommen vom 19. Mai 1956
über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)
und zu dem zugehörigen Unterzeichnungsprotokoll vom gleichen Tage

I. Allgemeine Bemerkungen

Das im internationalen Güterverkehr geltende Frachtrecht ist für Beförderungen mit der Eisenbahn, zur See und in der Luft seit Jahrzehnten durch internationale Übereinkommen vereinheitlicht (Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von 1890; Brüsseler Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente von 1924 (sog. Haager Regeln); Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr von 1929 mit Änderungsprotokoll von 1955). Auf dem Gebiet des internationalen Straßengüterverkehrs fehlt es bisher an einer entsprechenden Rechtsvereinheitlichung. Mit der wachsenden Bedeutung dieses Verkehrs für den internationalen Gütertausch ergab sich immer dringlicher das Bedürfnis, diese Lücke im Interesse sowohl der Verkehrsunternehmer als auch der verladenden Wirtschaft zu schließen.

Im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) sind deshalb von Vertretern der interessierten europäischen Regierungen, darunter der Bundesregierung, vor mehreren Jahren Verhandlungen mit dem Ziel aufgenommen worden, ein Übereinkommen zur Vereinheitlichung des Frachtrechts im internationalen Straßengüterverkehr auszuarbeiten. Die Bundesregierung stand während dieser Verhandlungen in enger Fühlung mit den interessierten Verbänden des Verkehrs und der Wirtschaft in der Bundesrepublik. An den internationalen Verhandlungen waren außerdem neben anderen Organisationen die Internationale Handelskammer (ICC) und der Internationale Straßenverkehrsverband (IRU) beteiligt. Auch das Internationale Institut für die Vereinheitlichung des Privatrechts in Rom hat mitgewirkt. Die Verhandlungen sind am 19. Mai 1956 mit der Unterzeichnung des „Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr“ („Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“; offizielle Abkürzung: CMR) durch Vertreter der Regierungen der Bundesrepublik sowie Belgiens, Frankreichs, Jugoslawiens, Luxemburgs, der Niederlande, Österreichs, Polens, Schwedens und der Schweiz abgeschlossen worden.

Die Bundesregierung hält es für wünschenswert, daß die CMR durch die Bundesrepublik ratifiziert wird.

Die Bundesrepublik ist an den eingangs erwähnten drei internationalen Abkommen zur Vereinheitlichung des Frachtrechts im internationalen Eisenbahn-, See- und Luftverkehr beteiligt. Schon aus

allgemeinen politischen Gründen sollte sie durch Ratifikation der CMR dabei mitwirken, diese Rechtsvereinheitlichung auch auf das Frachtrecht im internationalen Straßengüterverkehr auszudehnen. Die Bundesregierung würde dadurch zugleich einen Beitrag zur Rechtsvereinheitlichung innerhalb des Gemeinsamen Marktes leisten, weil damit gerechnet werden kann, daß die anderen fünf Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, die alle außer Italien die CMR mitunterzeichnet haben, die CMR ebenfalls ratifizieren werden. An einer Vereinheitlichung des Frachtrechts im internationalen Straßengüterverkehr muß die Bundesrepublik darüber hinaus deshalb besonders interessiert sein, weil der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr für die Bundesrepublik wegen ihrer geographischen Lage und wegen der ausgedehnten Export- und Importbeziehungen zu den Nachbarstaaten eine besondere wirtschaftliche Bedeutung hat.

Die in der CMR vorgesehenen Regelungen erscheinen auch inhaltlich annehmbar. In den Verhandlungen ist in nicht unerheblichem Maße deutschen Rechtsgedanken und Wünschen Rechnung getragen worden. Die CMR entspricht deshalb in vielen Punkten den innerdeutschen frachtrechtlichen Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes und vor allem der Kraftverkehrsordnung (KVO). Gewisse Abweichungen vom deutschen Recht waren mit Rücksicht auf die Besonderheiten internationaler Beförderungen nötig. Andere Abweichungen erklären sich daraus, daß sich die CMR, soweit nicht Besonderheiten des Straßenverkehrs eine Sonderregelung erforderten, eng an die seit Jahrzehnten bestehende und bewährte Regelung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in der Fassung vom 25. Oktober 1952 (CIM) anlehnt. Auf diese Weise wird neben der Vereinheitlichung des Frachtrechts im Straßengüterverkehr selbst zugleich eine gewisse Einheitlichkeit der Beförderungsbedingungen im europäischen Eisenbahn- und Straßengüterverkehr erreicht, die im Hinblick auf den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße von Bedeutung ist. Wie bei allen internationalen privatrechtlichen Abkommen waren darüber hinaus einzelne Abweichungen vom innerstaatlichen deutschen Recht nicht zu vermeiden, deren Berechtigung zweifelhaft sein kann. Diese Abweichungen erscheinen aber nicht so schwerwiegend, daß sie im Interesse des aus den dargelegten Gründen wünschenswerten Zustandekommens des Übereinkommens vom deutschen Standpunkt nicht hingenommen werden könnten.

Der Wortlaut der CMR und des Unterzeichnungsprotokolls, die in französischer und englischer Sprache abgefaßt sind, sind beigelegt. Außerdem liegt eine deutsche Übersetzung an, die unbeschadet der ausschließlichen Verbindlichkeit des französischen und englischen Textes im Interesse einer einheitlichen deutschen Fassung des Übereinkommens zwischen den Regierungen Österreichs, der Schweiz und der Bundesrepublik abgestimmt worden ist.

II. Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Kapitel I (Geltungsbereich)

Zu Artikel 1

Nach **Absatz 1 Satz 1** gilt die CMR für Frachtverträge, die eine entgeltliche Güterbeförderung durch Fahrzeuge auf der Straße zum Gegenstand haben; es muß jedoch hinzukommen, daß der im Vertrag vorgesehene Ort der Übernahme des Gutes und der vertragliche Ablieferungsort in verschiedenen Staaten liegen und daß mindestens einer dieser Staaten ein Vertragsstaat ist.

Die Anwendung der CMR setzt danach voraus, daß der Vertrag eine entgeltliche Güterbeförderung durch Fahrzeuge auf der Straße zum Gegenstand hat. Aus der Begriffsbestimmung der „Fahrzeuge“ in **Absatz 2** ergibt sich, daß auch Verträge über entgeltliche Güterbeförderungen in Personenkraftwagen, die jedoch in der Praxis ohne Bedeutung sind, unter das Übereinkommen fallen können. Bedeutsamer ist, daß es sich um Verträge über Güterbeförderungen auf der Straße handeln muß. Die CMR ist danach nur anwendbar, wenn die vereinbarte Beförderung nach dem Vertrag ausschließlich auf der Straße durchgeführt werden soll. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz sieht Artikel 2 für einen bestimmten Sonderfall vor. Bei sogenannten kombinierten Transporten, die auf Grund eines einheitlichen Frachtvertrages durch aufeinanderfolgende verschiedenartige Verkehrsmittel — z. B. Straße und Schiene, Straße und Schiff — durchgeführt werden sollen, treten schwierige Fragen auf, die es geraten erscheinen ließen, die Rechtsvereinheitlichung für Frachtverträge dieser Art einem besonderen Abkommen vorzubehalten. Die Regierungen der Unterzeichnerstaaten der CMR haben sich verpflichtet, über ein solches Abkommen zu verhandeln (vgl. Nr. 2 des Unterzeichnungsprotokolls).

Der Anwendungsbereich der CMR beschränkt sich infolge der Voraussetzung, daß der vertragliche Abgangs- und Bestimmungsort in verschiedenen Staaten gelegen sein müssen, auf Verträge über internationale Beförderungen. Eine Verpflichtung, das für Verträge über innerstaatliche Beförderungen geltende nationale Recht — in der Bundesrepublik die KVO — dem Übereinkommen anzupassen, ergibt sich deshalb aus der CMR nicht. Bei einer Neufassung der KVO wird jedoch zu prüfen sein, ob und inwieweit es zweckmäßig erscheint, das deutsche innerstaatliche Recht dem Übereinkommen anzugleichen.

Auch für an sich unter das Übereinkommen fallende Verträge über internationale Beförderungen wird künftig neben der CMR noch nationales Recht von Bedeutung sein. Die CMR regelt nur einige, allerdings sehr wichtige frachtrechtliche Fragen; soweit sie keine abschließende Regelung enthält (z. B. über den Einfluß von Willensmängeln auf das Zustandekommen oder den Bestand des Frachtvertrages), bleibt auch für Verträge, auf die die CMR anzuwenden ist, das nach den Grundsätzen des internationalen Privatrechts maßgebende nationale Recht ergänzend anwendbar. Eine dem Artikel 53 CIM entsprechende ausdrückliche Klarstellung dieser Rechtslage ist nicht für nötig erachtet worden.

Die CMR gilt für einen Vertrag über eine grenzüberschreitende Beförderung schon dann, wenn entweder der vertragliche Abgangs- oder der vertragliche Bestimmungsort in einem Vertragsstaat liegt. Diese ungewöhnlich weite Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Übereinkommens war in den Verhandlungen umstritten. Es kann zweifelhaft sein, ob sie zweckmäßig ist. Der Befürchtung, daß in solchen Fällen die Gerichte von Nichtvertragsstaaten die CMR nicht anwenden könnten, während sie von den Gerichten der Vertragsstaaten angewendet wird, soll die Bestimmung des Artikels 6 Abs. 1 Buchstabe k entgegenwirken, wonach im Frachtbrief ausdrücklich erwähnt werden muß, daß der Frachtvertrag den Bestimmungen der CMR unterliegt. Durch diese Angabe im Frachtbrief könnte erreicht werden, daß die Gerichte von Nichtvertragsstaaten die CMR zwar nicht als für sie verbindliches Abkommen, wohl aber als vertraglich vereinbartes Recht anwenden. Im übrigen dürften trotz der weiten Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Übereinkommens jedenfalls für die Bundesrepublik Schwierigkeiten nicht zu befürchten sein, weil zu erwarten ist, daß die Staaten, die mit der Bundesrepublik durch einen erheblichen Straßengüterverkehr verbunden sind, die CMR ebenfalls ratifizieren werden.

Für die Anwendbarkeit der CMR ist der Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der Parteien des Frachtvertrages ohne Bedeutung (**Absatz 1 Satz 2**). Das Übereinkommen ist auch dann anwendbar, wenn an dem Frachtvertrag als Frachtführer der Staat oder eine staatliche Einrichtung oder Organisation beteiligt ist (**Absatz 3**); dadurch wird insbesondere klargestellt, daß Vertragsstaaten, in denen der Straßengüterverkehr verstaatlicht ist, im internationalen Verkehr die Anwendbarkeit des Übereinkommens für die mit der Durchführung des Straßengüterverkehrs beauftragten staatlichen Stellen oder Einrichtungen nicht ausschließen können.

Nach **Absatz 4 Buchstabe a** sind internationale Postbeförderungen in Anlehnung an Artikel 3 Buchstabe a CIM von der Anwendung der CMR ausgenommen.

Auch auf die Beförderung von Leichen und die Beförderung von Umzugsgut ist die CMR wegen der Besonderheiten dieser Transporte nicht anzuwenden (**Absatz 4 Buchstabe b und c**). Die Regierungen der Unterzeichnerstaaten haben sich jedoch nach Nummer 2 des Unterzeichnungsprotokolls zu Verhandlungen über ein besonderes Abkommen über

die Beförderung von Umzugsgut verpflichtet, weil sie sich einig waren, daß ein Bedürfnis zur Vereinheitlichung des Frachtrechts auch für solche Beförderungen besteht.

Im Interesse der Rechtsvereinheitlichung verpflichtet **Absatz 5** die Vertragsstaaten, untereinander keine zwei- oder mehrseitigen Sondervereinbarungen abzuschließen, die von der CMR abweichen. Hiervon ausgenommen ist jedoch wegen seiner Besonderheiten der kleine Grenzverkehr. Außerdem ist angesichts der Bestimmungen der CMR über den Frachtbrief ausdrücklich klargestellt, daß Sondervereinbarungen zulässig sind, die einem — dem deutschen Ladeschein entsprechenden — das Gut vertretenden Frachtbrief für Beförderungen vorsehen, die ausschließlich auf dem Staatsgebiet der an den betreffenden Sondervereinbarungen beteiligten Staaten durchgeführt werden. In die CMR selbst sind Bestimmungen über ein Frachtpapier mit Wertpapiercharakter nicht aufgenommen worden, weil ein dem Konnossement ähnliches Frachtpapier angesichts der schnellen Abwicklung des Güterverkehrs auf der Straße anders als im Seeverkehr keine praktische Bedeutung hat.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung erstreckt den Anwendungsbereich des Abkommens auf einen Sonderfall des kombinierten Verkehrs, nämlich auf den Fall, daß auf Grund eines im übrigen den Voraussetzungen des Artikels 1 entsprechenden einheitlichen Frachtvertrages auf einem Teil der vertraglichen Beförderungsstrecke das mit dem Gut beladene Kraftfahrzeug ohne Umladung mit einem Verkehrsmittel anderer Art befördert wird. Die Bestimmung ist auf englischen Wunsch im Hinblick auf den Verkehr über den Kanal aufgenommen worden; sie hat aber auch Bedeutung für andere internationale Beförderungen über See und im sogenannten Huckepackverkehr auf der Eisenbahn.

Da das Gut auch während der Beförderung mit den anderen Verkehrsmitteln ohne Umladung auf dem Straßenfahrzeug verbleibt, ist die Beförderung des Straßenfahrzeugs selbst mit einem anderen Verkehrsmittel auf einem Teil der Beförderungsstrecke nicht geeignet, dem Frachtvertrag über das Gut den Charakter eines Vertrages über die Beförderung mit einem Straßenfahrzeug zu nehmen. Auch für einen solchen Frachtvertrag gilt daher nach **Absatz 1 Satz 1** grundsätzlich das Straßenfrachtrecht der CMR.

Dieser Grundsatz wird durch Absatz 1 Satz 2 eingeschränkt. Die zwingenden Bestimmungen der CMR über die Haftung des Straßenfrachtführers für Verluste oder Beschädigung des Gutes sowie für Überschreitung der Lieferfrist stimmen nicht in jeder Hinsicht mit den zwingenden Bestimmungen des nationalen Rechts und der internationalen Übereinkommen überein, die das Frachtrecht für andere Verkehrsmittel regeln. Würde der Straßenfrachtführer eines unter Artikel 2 fallenden Frachtvertrages, der sich zur Beförderung des Straßenfahrzeugs nebst Ladung auf einem Teil der vertraglichen Beförderungsstrecke eines Eisenbahn-, See-, Binnenschiffahrts- oder Luftfahrtunternehmens als Unter-

frachtführer bedient, dem Absender auch für die während und wegen der Beförderung durch den Unterfrachtführer eingetretenen Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist nach dem Straßenfrachtrecht der CMR haften, so könnten sich zum Vorteil oder zum Nachteil des Straßenfrachtführers Unterschiede zwischen seinen Verpflichtungen gegenüber dem Absender und seinen Ansprüchen gegenüber dem Unterfrachtführer ergeben.

Um dies möglichst zu vermeiden, sieht Absatz 1 Satz 2 vor, daß der Straßenfrachtführer, wenn bewiesen wird, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Lieferfristüberschreitung wegen und während der Beförderung des Straßenfahrzeugs nebst Ladung mit dem anderen Verkehrsmittel verursacht worden ist, dem Absender gegenüber nicht nach der CMR haftet. Der Frachtführer haftet in diesem Falle vielmehr so, wie der Unterfrachtführer nach den für Beförderungen mit seinem Verkehrsmittel geltenden zwingenden Vorschriften gehaftet hätte, wenn der Absender mit dem Unterfrachtführer unmittelbar einen Frachtvertrag über das Gut abgeschlossen hätte. Soweit jedoch zwingende Haftungsregeln nach dem Frachtrecht für das andere Verkehrsmittel nicht bestehen, verbleibt es ergänzend bei den Vorschriften der CMR (**Absatz 1 Satz 3**).

Da es im Interesse des Absenders für die Haftung des Straßenfrachtführers keinen Unterschied machen darf, ob der Straßenfrachtführer sich bei der Teilbeförderung des Straßenfahrzeugs nebst Ladung mit einem anderen Verkehrsmittel eines Unterfrachtführers bedient oder ob er die Teilbeförderung des beladenen Straßenfahrzeugs mit dem anderen Verkehrsmittel selbst ausführt, bestimmt **Absatz 2**, daß die für den Fall der Heranziehung eines Unterfrachtführers in Absatz 1 getroffene Regelung auch für den Fall gilt, daß der Straßenfrachtführer zugleich der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels ist. Eine unmittelbare Anwendung der Vorschriften des Absatzes 1, die voraussetzen, daß der Straßenfrachtführer und der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels zwei verschiedene Personen sind, ist bei Identität der beiden Personen jedoch nicht möglich. Absatz 2 sieht deshalb eine sinngemäße Anwendung des Absatzes 1 vor, die dadurch erreicht wird, daß die an sich einheitliche Tätigkeit des Frachtführers im Wege der Fiktion in seine Tätigkeit als Straßenfrachtführer und in seine Tätigkeit als Frachtführer des anderen Verkehrsmittels aufgespalten wird.

Zu Kapitel II (Haftung des Frachtführers für andere Personen)

Zu Artikel 3

Die Bestimmung regelt die Haftung des Frachtführers für seine Leute in Anlehnung an Artikel 40 Absatz 1 CIM (ähnlich § 431 HGB, § 278 BGB). Aus der Einschränkung „soweit dieses Übereinkommen anzuwenden ist“ ergibt sich, daß die Bestimmung nur auf Ansprüche gegen den Frachtführer anzuwenden ist, die auf Bestimmungen der CMR gestützt werden. Soweit die CMR für eine auf nationales Recht gestützte Haftung des Frachtführers Raum läßt, beurteilt sich auch die Frage, inwieweit

der Frachtführer für Handlungen und Unterlassungen seiner Leute haftet, nach dem jeweils anwendbaren nationalen Recht.

Zu Kapitel III (Abschluß und Ausführung des Beförderungsvertrages)

Zu Artikel 4

Nach **Satz 1** sind die Vertragsparteien eines unter die CMR fallenden Beförderungsvertrages verpflichtet, ihre vertraglichen Vereinbarungen in einem Frachtbrief urkundlich festzuhalten. Wird ein Frachtbrief nicht ausgestellt oder enthält er die vertraglichen Vereinbarungen nicht vollständig oder nicht richtig oder geht der ausgestellte Frachtbrief nachträglich verloren, so berührt dies jedoch nach **Satz 2** den Bestand und die Gültigkeit des Vertrages nicht. Daraus folgt, daß der Beförderungsvertrag nach der CMR ein reiner Konsensualvertrag ist, während die KVO (§ 15 Abs. 1 Satz 1) und die CIM (Artikel 8 § 1 Satz 1) vorsehen, daß der Frachtvertrag abgeschlossen ist, sobald der Frachtführer den Frachtbrief und das Gut übernommen hat. Im übrigen ist das Zustandekommen des Frachtvertrages in der CMR nicht geregelt, so daß die für den Abschluß von Konsensualverträgen geltenden Vorschriften des anwendbaren nationalen Rechts ergänzend eingreifen (vgl. auch die Bemerkungen zu Artikel 1 über das Verhältnis der CMR zum nationalen Recht; wegen der Bedeutung des Frachtbriefes als Beweisurkunde vgl. Artikel 9).

Zu Artikel 5

Die in **Absatz 1 Satz 1** abweichend vom deutschen Recht verlangte Ausstellung von drei Originalen des Frachtbriefes war in den Verhandlungen umstritten, wurde aber schließlich von der Mehrheit der Delegationen als zweckmäßig erachtet. Zur Vermeidung sich aus dieser Regelung etwa ergebender Schwierigkeiten könnte es beitragen, daß die Herstellung der drei Originale im Durchschreibeverfahren nicht ausgeschlossen ist; nur die Unterschriften des Absenders und des Frachtführers müssen auf allen drei Stücken wiederholt werden, um auch die Durchschriften zu Originalen zu machen. Es kann erwartet werden, daß sich dieses Verfahren, das zugleich auch die Gefahr von inhaltlichen Abweichungen der drei Originale untereinander vermindert, in der Praxis einbürgern wird. Die Unterschriften des Absenders und des Frachtführers werden verlangt, um den Beweiswert des Frachtbriefes (Artikel 9) zu erhöhen. Wie nach der CIM (Artikel 6 § 6 Buchstabe h Satz 2) können die Unterschriften, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem der Frachtbrief ausgestellt wird, zulässig ist, auch gedruckt oder durch den Stempel des Absenders oder des Frachtführers ersetzt werden (**Absatz 1 Satz 2**). Um jedem Beteiligten (Absender, Empfänger und Frachtführer) ein Stück des Frachtbriefes zukommen zu lassen, das zu Beweis Zwecken für jeden von ihnen von Bedeutung sein kann, erhalten der Absender und der Frachtführer je ein Original des Frachtbriefes; ein Original begleitet das Gut; es ist bei der Ablieferung dem Empfänger zu übergeben (vgl. Artikel 13 Absatz 1 Satz 1).

Für bestimmte Sonderfälle sieht **Absatz 2** vor, daß unter Umständen mehr als drei Originale des Frachtbriefes ausgestellt werden. Für den praktisch wichtigen Fall, daß das den Gegenstand des Beförderungsvertrages bildende Gut auf mehrere Fahrzeuge zu verladen ist, kann sowohl der Absender als auch der Frachtführer verlangen, daß so viele Frachtbriefe ausgestellt werden, als Fahrzeuge verwendet werden. Diese Regelung hat ausschließlich privatrechtliche Bedeutung; einer öffentlich-rechtlichen Regelung der Tarife (Beförderungsentgelte) wird dadurch nicht vorgegriffen.

Zu Artikel 6

Die Bestimmung behandelt den Inhalt des Frachtbriefes.

Absatz 1 zählt die Angaben auf, die jeder Frachtbrief zu enthalten hat. **Absatz 2** fordert, daß diese Angaben gegebenenfalls durch weitere Angaben über Verhältnisse und Vertragsbedingungen ergänzt werden, die nicht bei jedem Frachtvertrag gegeben zu sein brauchen. Dieser Katalog der Angaben im Frachtbrief stimmt nicht völlig, aber weitgehend mit dem deutschen Recht (§ 11 KVO) überein. Aus Artikel 4 Satz 2 ergibt sich, daß das Fehlen einzelner der nach den Absätzen 1 und 2 erforderlichen Angaben den Bestand und die Gültigkeit des Vertrages nicht berührt.

Anders als nach deutschem Recht (§ 11 Abs. 3 KVO) sind die in den Frachtbrief aufzunehmenden Angaben nicht erschöpfend aufgeführt (**Absatz 3**), weil das Abkommen rein privatrechtlichen Charakter hat, während das Verbot des deutschen Rechts, weitere Angaben in den Frachtbrief auszunehmen, auf öffentlich-rechtlichen Gründen der Verkehrsordnung beruht.

Auf die Bedeutung der in Absatz 1 Buchstabe k vorgesehenen Angabe über die Anwendbarkeit der CMR auf den dem Frachtbrief zugrunde liegenden Beförderungsvertrag für die Anwendung der CMR durch die Gerichte von Nichtvertragsstaaten ist schon oben zu Artikel 1 hingewiesen worden.

Zu Artikel 7

Die **Absätze 1 und 2** stimmen im wesentlichen mit dem deutschen Recht (§ 13 KVO) überein (vgl. auch Artikel 7 § 1 CIM). Die meisten Angaben im Frachtbrief betreffen Verhältnisse, über die in der Regel nur der Absender Bescheid weiß. Der Frachtführer soll sich ohne eine Nachprüfung darauf verlassen können, daß die Angaben des Absenders richtig und vollständig sind. **Absatz 1** bestimmt deshalb, daß der Absender für alle Kosten und Schäden haftet, die daraus entstehen, daß er gewisse in seine Sphäre fallende Angaben im Frachtbrief unrichtig oder unvollständig gemacht hat. Wenn der Frachtführer auf Verlangen des Absenders die Angaben, die ihrer Art nach vom Absender zu machen sind, in den Frachtbrief einträgt, so darf dies grundsätzlich an der Ersatzpflicht des Absenders für unrichtige und unvollständige Angaben nichts ändern, weil der Frachtführer durch die bloße Übernahme der Eintragung der Angaben in den Frachtbrief regelmäßig nicht die Verantwortung für die Richtigkeit und

Vollständigkeit der Angaben übernehmen will. Nach **Absatz 2** wird deshalb bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß der Frachtführer in einem solchen Falle im Namen des Absenders gehandelt hat.

Die Haftung des Frachtführers nach **Absatz 3** soll insbesondere sicherstellen, daß der Frachtführer eines unter die CMR fallenden Beförderungsvertrages, bei dem nur entweder der vertragliche Abgangs- oder der vertragliche Bestimmungsort in einem Vertragsstaat liegen, auch dann vom Absender nach Maßgabe der zwingenden Haftungsvorschriften der CMR in Anspruch genommen werden kann, wenn die zunächst angerufenen Gerichte eines Nichtvertragsstaats die CMR infolge des Fehlens der in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe k vorgesehenen Angabe im Frachtbrief nicht einmal als vertraglich vereinbartes Recht angewendet haben.

Zu Artikel 8

Nach **Absatz 1** ist der Frachtführer verpflichtet, bei der Übernahme des Gutes die Übereinstimmung der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke und über ihre Kennzeichnung sowie den äußeren Zustand des Gutes und seiner Verpackung zu überprüfen. Diese beschränkte Prüfungspflicht entspricht allgemeinen frachtrechtlichen Grundsätzen.

Absatz 2 gibt dem Frachtführer das Recht, die Beweiswirkung des Frachtbriefes durch Eintragung von Vorbehalten auf dem Frachtbrief zu beseitigen, wenn ihm zur Nachprüfung der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl und Kennzeichnung des Gutes keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen oder wenn er bei der ihm obliegenden Prüfung des äußeren Zustands des Gutes oder seiner Verpackung Mängel feststellt. Der Frachtführer muß seine Vorbehalte, wenn sie die Beweiswirkung des Frachtbriefes ausschließen sollen, begründen (vgl. Artikel 9 Absatz 2). Dazu ist aber eine eingehende Sachdarstellung nicht erforderlich; es genügt, wenn der Frachtführer auf dem Frachtbrief den Sachverhalt in Stichworten vermerkt. **Absatz 2 Satz 3** stellt klar, daß die einseitige Eintragung von Vorbehalten durch den Frachtführer — unbeschadet ihrer Bedeutung für den Ausschluß der Beweiswirkung des Frachtbriefes — für den Absender nicht verbindlich ist.

Nach **Absatz 3** ist der Frachtführer auf Verlangen des Absenders und auf dessen Kosten zur Nachprüfung der Gewichts- oder sonstigen Mengenangabe im Frachtbrief verpflichtet. Diese Prüfungspflicht entspricht dem deutschen Recht; auf die sehr ins einzelne gehende Regelung des § 16 KVO ist allerdings verzichtet worden.

Zu Artikel 9

Die Bestimmung legt dem Frachtbrief in Übereinstimmung mit dem deutschen Recht die Bedeutung einer widerlegbaren Beweisurkunde bei. Die Beweiskraft des Frachtbriefes erstreckt sich auf den Abschluß und den Inhalt des Beförderungsvertrages und auf die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer (**Absatz 1**). Seine Beweiskraft umfaßt ferner die Verhältnisse und Angaben, zu deren Nachprüfung der Frachtführer nach Artikel 8 Absatz 1 ver-

pflichtet ist (**Absatz 2**); diese Beweiswirkung tritt jedoch nicht ein, wenn der Frachtführer begründete Vorbehalte nach Maßgabe des Artikels 8 Absatz 2 in den Frachtbrief eingetragen hat.

Zu Artikel 10

Die Bestimmung regelt ähnlich wie das deutsche Recht (§ 18 Abs. 3 KVO) die Haftung des Absenders für Schäden und Kosten, die dem Frachtführer aus mangelhafter Verpackung des Gutes entstehen. Aus der Ersatzpflicht des Absenders folgt, auch ohne eine dem deutschen Recht (§ 18 Abs. 1 KVO) entsprechende ausdrückliche Regelung, daß der Absender das Gut, soweit es dessen Natur erfordert, so zu verpacken hat, daß dem Frachtführer keine Schäden oder Kosten entstehen.

Zu Artikel 11

Die Grundsätze der Bestimmung über die zur Erfüllung der Zoll- und sonstigen behördlichen Vorschriften erforderlichen Papiere und Auskünfte entsprechen im wesentlichen dem deutschen Recht (§ 12 Abs. 1 und 9 KVO); jedoch sind die vielfach auf die besonderen deutschen Verhältnisse abgestellten Einzelregelungen des deutschen Rechts (§ 12 Abs. 2 bis 8 KVO) nicht übernommen worden.

Zu Artikel 12

Die Bestimmung regelt das Recht des Absenders und des Empfängers zu nachträglichen Verfügungen und Anweisungen.

Absatz 1 gibt dem Absender grundsätzlich das Recht, auch nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer über das Gut zu verfügen. Das entspricht dem deutschen Recht (§ 27 Abs. 1 KVO). Im Gegensatz zum deutschen Recht verzichtet die CMR jedoch auf eine abschließende Aufzählung der zulässigen Verfügungen.

Absatz 2 Satz 1 regelt, bis zu welchem Zeitpunkt der Absender noch über das Gut verfügen kann. Die Regelung lehnt sich eng an Artikel 21 § 4 CIM an. Grundsätzlich sind danach Verfügungen des Absenders bis zur Übergabe des Gutes und der das Gut begleitenden Ausfertigung des Frachtbriefes an den Empfänger zulässig. Sie sind jedoch schon vorher von dem Zeitpunkt an ausgeschlossen, in dem der Empfänger seine Rechte nach Artikel 13 Absatz 1 (nicht notwendig gerichtlich) geltend gemacht hat, sei es, daß der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort die Übergabe des Gutes und des Frachtbriefes verlangt hat, sei es, daß er bei feststehendem Verlust des Gutes oder bei Überschreitung der Lieferfrist die Rechte aus dem Beförderungsvertrag, insbesondere Schadenersatzansprüche, gegen den Frachtführer geltend gemacht hat. Die Abweichungen dieser Regelung vom deutschen Recht, das nachträgliche Verfügungen des Absenders bis zur Zahlung der Fracht oder bis zur Übergabe des Gutes an den Empfänger zuläßt (§ 27 Abs. 1 KVO), erscheinen im Hinblick auf die Herstellung einer mit dem internationalen Eisenbahnfrachtrecht weitgehend übereinstimmenden Regelung unbedenklich.

Während das deutsche Recht (§ 27 Abs. 4 KVO) eine Befugnis des Empfängers zu nachträglichen Verfügungen nicht kennt und Anweisungen des Empfängers an den Frachtführer erst nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort, nach Erfüllung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Verpflichtungen und auch dann nur in beschränktem Umfang zuläßt, geht die CMR — ebenfalls in Anlehnung an Artikel 21 § 4 CIM — davon aus, daß von dem Zeitpunkt an, in dem das Verfügungsrecht des Absenders nach Absatz 2 Satz 1 erlischt, der Empfänger das Recht hat, dem Frachtführer Weisungen zu erteilen (**Absatz 2 Satz 2**). Darüber hinaus sieht **Absatz 3** vor, daß der Absender sein Recht zu nachträglichen Verfügungen durch einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief schon von der Ausstellung des Frachtbriefes an auf den Empfänger übertragen kann. Der Mehrheit der Delegationen erschien es angebracht, den Vertragsparteien die Möglichkeit zu geben, dem Empfänger schon von der Ausstellung des Frachtbriefes an eine stärkere Rechtsstellung einzuräumen, die ihn von nachträglichen Entschlüssen des Absenders unabhängig macht.

Soweit dem Empfänger danach das Verfügungsrecht über das Gut zusteht, kann er den Frachtführer auch anweisen, das Gut statt an ihn an einen Dritten auszuliefern. Um eine zu weitgehende Belastung des Frachtführers durch nachträgliche Verfügungen auszuschließen, stellt **Absatz 4** klar, daß der neue Empfänger in solchen Fällen nicht das Recht hat, seinerseits durch eine nachträgliche Verfügung nochmals einen anderen Empfänger zu bestimmen.

Zum Schutze des Frachtführers macht **Absatz 5** die Ausübung des Verfügungsrechts durch den Absender oder den Empfänger von gewissen weiteren Voraussetzungen abhängig.

Nach **Absatz 5 Buchstabe a** muß sich der Verfügungsberechtigte dadurch gegenüber dem Frachtführer legitimieren, daß er die Ausfertigung des Frachtbriefes vorweist, die dem Absender erteilt worden ist. Dies hat insbesondere Bedeutung, wenn der Empfänger auf Grund des Absatzes 3 nachträgliche Verfügungen treffen will. Er kann dies nur, wenn er vom Absender die diesem übergebene Ausfertigung des Frachtbriefes erhalten hat. Ferner wird zur Vermeidung eines späteren Streits darüber, ob eine neue Weisung erteilt worden ist, verlangt, daß die neue Weisung in der genannten Ausfertigung des Frachtbriefes eingetragen worden sein muß. Schließlich hat der Frachtführer Anspruch auf Ersatz aller Kosten und Schäden, die ihm durch die Ausführung neuer Weisungen entstehen, weil dem Recht, einseitig durch Ausübung des Verfügungsrechts bindende Weisungen zu erteilen, die von den vertraglichen Vereinbarungen abweichen, eine Ersatzpflicht des Weisungsberechtigten entsprechen muß.

Absatz 5 Buchstabe b gibt dem Frachtführer das Recht, die Ausführung unzumutbarer Weisungen abzulehnen und umschreibt näher, unter welchen Umständen der Frachtführer eine neue Weisung als unzumutbar nicht auszuführen braucht. Lehnt der Frachtführer die Ausführung einer Weisung aus

diesen Gründen ab, so muß er jedoch nach **Absatz 6** denjenigen unverzüglich benachrichtigen, der die Weisung erteilt hat. Die Regelung entspricht weitgehend dem deutschen Recht (vgl. § 27 Abs. 2 KVO).

Nach **Absatz 5 Buchstabe c** dürfen die neuen Weisungen nicht zu einer Teilung der Sendung führen, weil solche Weisungen den Frachtführer besonders belasten könnten.

Absatz 7 stellt klar, daß der Frachtführer an die Weisungen, die nach den Absätzen 1 bis 5 erteilt werden können, gebunden ist und daß er sich ersatzpflichtig macht, wenn er diese Weisungen nicht ausführt.

Zu Artikel 13

Die Bestimmung behandelt die Rechtsstellung des Empfängers gegenüber dem Frachtführer.

Der Empfänger steht in keinen vertraglichen Beziehungen zu dem Frachtführer. **Absatz 1 Satz 1** räumt dem Empfänger gleichwohl in Übereinstimmung mit dem deutschen Recht (§ 25 Abs. 2 KVO) das Recht ein, nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort die Ablieferung des Gutes und der das Gut begleitenden Ausfertigung des Frachtbriefes gegen Empfangsbestätigung zu verlangen. Darüber hinaus kann der Empfänger, wenn das Gut verlorengegangen oder wenn die Lieferfrist überschritten ist, im eigenen Namen die Rechte aus dem Beförderungsvertrag, insbesondere etwaige Schadenersatzansprüche, geltend machen (**Absatz 1 Satz 2**).

Wenn der Empfänger durch die Geltendmachung dieser Rechte die dem Absender zukommende Rechtsstellung beansprucht, muß er aber auch die Pflichten des Absenders übernehmen. **Absatz 2 Satz 1** bestimmt deshalb, daß der Empfänger durch die Geltendmachung der Rechte nach Absatz 1 zur Zahlung der aus dem Frachtbrief sich ergebenden Kosten, insbesondere der Fracht, verpflichtet wird (ähnlich § 25 Abs. 2 KVO). Besteht Streit darüber, wieviel der Empfänger zu zahlen hat, braucht der Frachtführer das Gut an den Empfänger nur abzuliefern, wenn dieser ihm vorher Sicherheit leistet (**Absatz 2 Satz 2**).

Zu Artikel 14, 15

Artikel 14 regelt die Rechtsfolgen von Beförderungshindernissen, Artikel 15 die Rechtsfolgen von Ablieferungshindernissen in den Grundsätzen ähnlich wie das deutsche Recht (§ 28 KVO). Die Regelung der CMR geht allerdings weniger ins einzelne und weicht auch in einer nicht unwesentlichen Frage vom deutschen Recht ab.

Grundsätzlich muß der Frachtführer, wenn Beförderungs- oder Ablieferungshindernisse auftreten, ebenso wie nach deutschem Recht (§ 28 Abs. 2 und 5 KVO) Weisungen einholen (**Artikel 14 Absatz 1, Artikel 15 Absatz 1 Satz 1**). Während aber der Frachtführer nach deutschem Recht (§ 28 Abs. 1 KVO) berechtigt und verpflichtet ist, Beförderungshindernisse, die durch Umleitung oder durch eine Ersatzbeförderung behoben werden können, durch Ausnützung dieser Möglichkeiten zu beheben, läßt **Artikel 14 Absatz 2** Abweichungen von den im

Frachtbrief vorgesehenen Beförderungsbedingungen beim Auftreten von behebbaren Beförderungshindernissen nur unter strengeren Voraussetzungen zu. Der Frachtführer darf hiernach von den vertraglichen Vereinbarungen nur abweichen, wenn er Weisungen des nach Artikel 12 Verfügungsberechtigten innerhalb angemessener Frist nicht erhalten kann. Er darf nur die Maßnahmen ergreifen, von denen er glaubt, daß sie den Interessen des Verfügungsberechtigten am besten entsprechen. An die Entscheidungsfreudigkeit und Sorgfalt des Kraftwagenführers, der im Auftrage des Frachtführers die Beförderung ausführt, werden in diesen Fällen unter Umständen hohe Anforderungen gestellt. Die Mehrheit der Delegationen glaubte jedoch davon ausgehen zu können, daß die Frachtführer im internationalen Verkehr besonders zuverlässiges Personal verwenden, das in der Lage ist, zweckentsprechend und selbständig zu handeln.

Besondere Vorschriften trifft Artikel 15 noch für den Fall, daß der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort die Annahme des Gutes verweigert. Die Annahmeverweigerung hat zur Folge, daß der Absender das Verfügungsrecht über das Gut auch dann wieder zurückerlangt, wenn das Verfügungsrecht nach Artikel 12 bereits auf den Empfänger übergegangen war und der Absender deshalb die in seinem Besitz befindliche Ausfertigung des Frachtbriefes dem Empfänger übergeben hatte. Demgemäß bestimmt **Artikel 15 Absatz 1 Satz 2**, daß der Absender im Falle der Annahmeverweigerung über das Gut verfügen kann, ohne daß er, wie dies nach Artikel 12 Absatz 5 Buchstabe a erforderlich wäre, die für ihn bestimmte Ausfertigung des Frachtbriefes vorweisen muß. Solange allerdings der Absender noch keine Weisung erteilt hat, die einer Ablieferung des Gutes an den Empfänger entgegensteht, ist der Empfänger an seine Erklärung, daß er die Annahme verweigere, nicht gebunden, sondern kann die Annahmeverweigerung widerrufen und die Ablieferung des Gutes verlangen (**Artikel 15 Absatz 2**).

Für den Sonderfall, daß der Empfänger auf Grund eines ihm nach Artikel 12 Absatz 3 eingeräumten Verfügungsrechts einen Dritten als Empfänger bestimmt hat und dieser die Annahme des Gutes verweigert, muß der Frachtführer Weisungen nicht beim Absender, sondern beim ursprünglichen Empfänger einholen; dieser erlangt sein Verfügungsrecht durch die Annahmeverweigerung des Dritten zurück. Der Dritte kann jedoch, solange der eigentliche Empfänger keine entgegenstehenden Weisungen erteilt hat, trotz seiner Weigerung, das Gut anzunehmen, die Ablieferung des Gutes noch verlangen (**Artikel 15 Absatz 3**).

Zu Artikel 16

Die Bestimmung ergänzt die Regelung der Artikel 14 und 15.

Absatz 1 gibt dem Frachtführer, sofern ihn kein Verschulden trifft, einen Anspruch auf Ersatz der Kosten, die ihm durch die in den Artikeln 14 und 15 vorgeschriebene Einholung von Weisungen und

durch die Ausführung der auf Grund dieser Bestimmungen erteilten Weisungen entstehen (ähnlich § 28 Abs. 2 Satz 3 KVO).

Nach **Absatz 2 Satz 1** hat der Frachtführer das Recht, bei nicht behebbaren Beförderungshindernissen und bei Ablieferungshindernissen das Gut auf Kosten des Verfügungsberechtigten auszuladen. Die Beförderung gilt mit der Ausladung als beendet, so daß die Vorschriften der Artikel 17 ff. über die Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Gutes oder eine Überschreitung der Lieferfrist auf diese Ereignisse, wenn sie nach der Ausladung eintreten, nicht anzuwenden sind. Der Frachtführer hat aber auch das ausgeladene Gut noch zu verwahren (**Absatz 2 Satz 2**) und haftet dafür nach Verwahrungsgrundsätzen. Er ist berechtigt, statt das Gut selbst zu verwahren, es einem Dritten anzuvertrauen und haftet dann nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten (**Absatz 2 Satz 3**). **Absatz 2 Satz 4** stellt klar, daß durch die Ausladung die aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüche sowie sonstige Kostenersatzansprüche des Frachtführers nicht berührt werden. Diese Regelung des Absatz 2 ist für den Frachtführer günstiger als die vergleichbare Regelung des § 28 Abs. 6 KVO, der eine Ausladung des Gutes nur unter schärferen Voraussetzungen zuläßt und die Hinterlegung des Gutes bei einem Spediteur verlangt. Eine unangemessene Beeinträchtigung der Interessen der verladenden Wirtschaft wird aber nicht zu befürchten sein, weil der Frachtführer von dem Recht zur Ausladung und Übergabe des Gutes an einen Dritten schon im Interesse der Kundenpflege nur dann Gebrauch machen wird, wenn die Einholung von Weisungen nicht möglich, der Weisungsberechtigte mit der Erteilung von Weisungen säumig oder aus sonstigen berechtigten Gründen eine sofortige Ausladung notwendig ist. Eine Übergabe des Gutes durch den Frachtführer an einen anderen Dritten als an einen Spediteur wird in der Praxis kaum in Betracht kommen.

Absatz 3 Satz 1 sieht vor, daß der Frachtführer, wenn das von einem Beförderungs- oder Ablieferungshindernis betroffene Gut verderblich ist, der Zustand des Gutes seine sofortige Verwertung erfordert oder die Kosten der Verwahrung des ausgeladenen Gutes in keinem Verhältnis zu seinem Wert stehen, berechtigt ist, die in den Artikeln 14 und 15 vorgeschriebenen Weisungen nicht einzuholen, sondern sofort den Verkauf des Gutes zu veranlassen. Das Recht zum Verkauf hat der Frachtführer ferner in allen anderen Fällen, wenn er innerhalb einer angemessenen Frist keine zumutbaren anderweitigen Weisungen des Verfügungsberechtigten erhält (**Absatz 3 Satz 2**). In dem Grundgedanken entspricht diese Regelung dem deutschen Recht (§ 28 Abs. 6 und 7 KVO). Soweit der Frachtführer das Gut verkaufen darf, erhält der Verfügungsberechtigte nach **Absatz 4 Satz 1** den Erlös nach vorherigem Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten. Werden diese Kosten durch den Erlös nicht voll gedeckt, so bleibt der Anspruch des Frachtführers auf den Unterschiedsbetrag unberührt (**Absatz 4 Satz 2**). Für die Art und Weise des Ver-

kaufs verweist **Absatz 5** auf das am Lagerungsort des Gutes geltende Recht und die nach diesem Recht etwa maßgebenden Gebräuche.

Zu Kapitel IV (Haftung des Frachtführers)

Das Kapitel IV regelt vor allem die vertragliche Haftung des Frachtführers für einen Verlust oder eine Beschädigung des Gutes in der Zeit, in der sich das Gut in der Obhut des Frachtführers befindet, sowie für eine Überschreitung der Lieferfrist (Artikel 17 bis 20, 23 bis 27, 29). Artikel 21 regelt die Haftung des Frachtführers in einem Sonderfall, Artikel 22 betrifft die Beförderung gefährlicher Güter, Artikel 28 erstreckt gewisse Bestimmungen über die vertragliche Haftung des Frachtführers auf die außervertragliche Haftung des Frachtführers und seiner Leute. Das Kapitel IV regelt demnach nicht alle Fälle, in denen eine Haftung des Frachtführers für Vertragsverletzungen in Betracht kommt. Soweit auch in den sonstigen Bestimmungen der CMR keine Regelung getroffen ist, richtet sich die Haftung des Frachtführers für Vertragsverletzungen nach dem anwendbaren nationalen Recht (vgl. die Bemerkungen zu Artikel 1).

Nach allgemeinen Grundsätzen des Schuldrechts setzt die vertragliche Haftung einer Vertragspartei voraus, daß sie den der anderen Vertragspartei entstandenen Schaden durch eine schuldhaftes Vertragsverletzung verursacht hat. Die Anwendung dieses Grundsatzes auf die vertragliche Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Gutes und für Überschreitung der Lieferfrist wäre wegen der Besonderheiten des Transportgeschäfts geeignet, dem Absender berechnete Schadenersatzansprüche abzuschneiden, weil er in aller Regel die Ereignisse während der Beförderung des Gutes nicht kennt und nicht überwachen kann und er deshalb nur selten beweisen könnte, daß der Verlust, die Beschädigung oder die Lieferfristüberschreitung durch ein schuldhaftes Verhalten des Frachtführers verursacht worden ist. Aus diesem Grunde hat sich im modernen Frachtrecht national und international immer mehr eine besondere Regelung durchgesetzt. Einerseits wird dem Frachtführer die Haftung für Schäden aus dem Verlust oder der Beschädigung des Gutes sowie aus Lieferfristüberschreitung auferlegt, ohne daß der Absender ein schuldhaftes Verhalten des Frachtführers zu beweisen braucht; der Frachtführer wird von dieser Haftung nur freigestellt, wenn er gewisse eng umschriebene Haftungsbefreiungsgründe beweisen kann. Andererseits wird diese scharfe Haftung des Frachtführers auf gewisse Höchstbeträge begrenzt. Dieses Haftungssystem hat außer in das deutsche Eisenbahnfrachtrecht (§§ 454, 455 HGB; §§ 82 bis 88 EVO) und das deutsche Luftfrachtrecht (§§ 29 a—f des Luftverkehrsgesetzes) auch in das deutsche Straßenfrachtrecht Eingang gefunden (§§ 29 bis 36 KVO). Es liegt auch dem internationalen Eisenbahnfrachtrecht (Artikel 27 bis 40 CIM) und dem internationalen Luftfrachtrecht (Artikel 18 bis 25 des Warschauer Abkommens) zugrunde. Dieser Entwicklung folgend schließen sich auch die Artikel 17 ff. der CMR den modernen Vorbildern, insbesondere der CIM, an.

Zu Artikel 17

Absatz 1 stellt in enger Anlehnung an Artikel 27 § 1 CIM den Grundsatz auf, daß der Frachtführer für eine Lieferfristüberschreitung und für Verluste oder Beschädigungen des Gutes, die in der Zeit zwischen der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer und der Ablieferung des Gutes eintreten, haftet.

Absatz 2 nennt in Übereinstimmung mit Artikel 27 § 2 CIM vier Tatbestände, die die Haftung des Frachtführers ausschließen. Besondere Bedeutung kommt dem an letzter Stelle genannten Haftungsausschließungsgrund zu. Im internationalen Übereinkommen über das Eisenbahnfrachtrecht (IUG) war an dieser Stelle ursprünglich die „höhere Gewalt“ als Haftungsbefreiungstatbestand genannt. In die CIM vom 25. Oktober 1952 ist der Begriff der „höheren Gewalt“, der zu unterschiedlicher Auslegung bei der Anwendung des Abkommens in den einzelnen Vertragsstaaten geführt hatte, nicht übernommen, sondern der Versuch gemacht worden, diesen Begriff zu umschreiben. Nach der Entstehungsgeschichte war dabei nicht beabsichtigt, an dem früheren Rechtszustand etwas zu ändern. Insbesondere sollten Betriebsunfälle (z. B. Zusammenstoß), Mängel der Betriebseinrichtungen sowie nicht völlig unvorhersehbare Ereignisse (z. B. Diebstahl) weiterhin die Eisenbahn nicht von ihrer Haftung befreien (vgl. Nánássy, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht, Wien 1956, Artikel 27 § 2, Anm. 8 S. 531 ff., 534). Solche Ereignisse und Umstände werden daher auch auf Grund des vierten Tatbestandes des Absatzes 2 nicht geeignet sein, die Haftung des Straßenfrachtführers auszuschließen. Für einen besonders schwerwiegenden Mangel der Betriebseinrichtungen, nämlich für Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeugs, wird dies durch **Absatz 3** ausdrücklich klargestellt (vgl. auch § 29, § 30 Buchstabe a, b und d, § 34 Buchstabe a KVO).

Absatz 4 zählt sechs Tatbestände auf, die besondere Gefahren für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes begründen, ohne daß die besondere Gefährdung dem Frachtführer zur Last gelegt werden kann. In diesen Fällen soll der Frachtführer von seiner Haftung befreit sein, wenn er beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung des Gutes durch eine oder mehrere dieser besonderen Gefahren entstanden ist. Die einzelnen Tatbestände lehnen sich, soweit nicht Besonderheiten des Straßenverkehrs Abweichungen nötig machten, eng an Artikel 27 § 3 CIM an (Wegen der Beweislast und gewisser Einschränkungen dieser Regelung vgl. Artikel 18 Absatz 2 bis 5).

Absatz 5 betrifft Fälle, in denen ein Schaden auf mehreren Ursachen beruht, der Frachtführer aber nur für einzelne dieser Ursachen haftet. In diesen Fällen soll der Frachtführer nur in dem Umfange haften, in dem die von ihm zu vertretenden Ursachen zur Entstehung des Schadens beigetragen haben. Dies entspricht dem Grundgedanken der Vorschriften des § 254 BGB über mitwirkendes Verschulden.

Zu Artikel 18

Absatz 1 stellt in Anlehnung an Artikel 28 § 1 CIM ausdrücklich klar, daß die Beweislast für das Vorliegen der in Artikel 17 Absatz 2 aufgeführten Haftungsausschließungsgründe den Frachtführer trifft.

Absatz 2 Satz 1 erleichtert dem Frachtführer den Beweis, daß der Verlust oder die Beschädigung des Gutes durch eine der in Artikel 17 Absatz 4 genannten besonderen Gefahren entstanden ist (ähnlich Artikel 28 § 2 CIM). Es genügt, wenn der Frachtführer Umstände darlegt, aus denen sich ergibt, daß der Verlust oder die Beschädigung durch eine der besonderen Gefahren entstanden sein kann. Dann wird — allerdings widerlegbar (**Absatz 2 Satz 2**) — vermutet, daß der Verlust oder die Beschädigung durch die besonderen Gefahren verursacht worden ist.

Absatz 3 schließt die Anwendung dieser Vermutung aus, wenn es sich um die besonderen Gefahren handelt, die mit der Verwendung offener, nicht mit Planen bedeckter Fahrzeuge verbunden sind (Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe a) und wenn der Abgang außergewöhnlich groß ist oder ganze Frachtstücke verlorengegangen sind.

Absatz 4 versagt dem Frachtführer die Haftungsbefreiung auf Grund des Artikels 17 Absatz 4 Buchstabe d (besondere Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung wegen der für solche Schäden anfälligen Beschaffenheit des Gutes), wenn ein Fahrzeug verwendet worden ist, das mit Einrichtungen zum Schutze des Gutes vor Temperatureinflüssen und Luftfeuchtigkeit versehen ist und wenn der Frachtführer nicht beweisen kann, daß er in zumutbarem Maße für die Nutzbarmachung der besonderen Schutzeinrichtungen gesorgt und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat.

Bei der Beförderung lebender Tiere (Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe f) ist der Frachtführer von der Haftung für Verluste oder Beschädigungen, die durch die besonderen Gefahren einer solchen Beförderung entstanden sind, nur befreit, wenn er beweist, daß er die üblichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat (**Absatz 5**).

Zu Artikel 19

Die Bestimmung regelt die Lieferfrist. Während das deutsche Recht (§ 26 KVO) feste Lieferfristen vorschreibt (ähnlich auch Artikel 11 CIM), überläßt Artikel 19 die Festsetzung der Lieferfrist wegen der Besonderheiten des internationalen Straßenverkehrs in erster Linie der vertraglichen Vereinbarung. Ist keine Lieferfrist vereinbart worden, so darf der Frachtführer, wenn er sich nicht einer Haftung wegen Lieferfristüberschreitung aussetzen will, die Frist nicht überschreiten, die ein sorgfältiger Frachtführer unter Berücksichtigung aller Umstände vernünftigerweise in Anspruch nehmen dürfte. Diese Regelung erscheint elastisch genug, um im Einzelfall zu gerechten Ergebnissen zu gelangen.

Zu Artikel 20

Die Bestimmung will in Anlehnung an Artikel 30 CIM dem nach Artikel 12 Verfügungsberechtigten

die Geltendmachung von Ansprüchen wegen des Verlustes des Gutes erleichtern.

Nach **Absatz 1** kann sich der Verfügungsberechtigte, wenn gewisse Fristen — bei vereinbarter Lieferfrist: 30 Tage nach Ablauf der Frist; sonst: 60 Tage nach Übernahme des Gutes durch den Frachtführer — verstrichen sind, auf den Standpunkt stellen, daß das Gut als verloren zu betrachten ist. Er braucht weder den Beweis zu führen, daß das Gut verlorengegangen ist, noch kann ihm entgegengehalten werden, daß das Gut in Wirklichkeit nicht verlorengegangen sei. Ob der Verfügungsberechtigte von diesem Recht Gebrauch machen will, steht allerdings in seinem Ermessen. Diese Regelung entspricht in den Grundgedanken auch dem deutschen Recht (vgl. § 37 Abs. 4 KVO).

Die **Absätze 2 bis 4** regeln in enger Anlehnung an Artikel 30 §§ 2 und 3 CIM das Recht des Verfügungsberechtigten, auch nachdem er wegen des unterstellten Verlustes des Gutes entschädigt worden ist, von der Wiederauffindung des Gutes benachrichtigt zu werden und das Gut gegen Rückzahlung der Entschädigung und Befriedigung der Ansprüche des Frachtführers ausgeliefert zu erhalten.

Zu Artikel 21

Die Bestimmung fällt aus dem Rahmen der übrigen Bestimmungen des Kapitels IV insofern heraus, als sie nicht die Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Gutes oder Lieferfristüberschreitung, sondern die Haftung des Frachtführers für die Nichterfüllung der im Beförderungsvertrag übernommenen Verpflichtung zur Einziehung einer Nachnahme betrifft. Inhaltlich entspricht die Regelung Artikel 19 § 3 CIM und dem deutschen Recht (§ 31 Abs. 1 Buchstabe d KVO).

Da die Nachnahme im internationalen Straßenverkehr bisher keine große Rolle spielt und der Entwicklung auf diesem Gebiet nicht vorgegriffen werden sollte, ist auf eine weiter ins einzelne gehende Regelung, wie sie das deutsche Recht (§ 24 Abs. 1 und 2 KVO) und die CIM (Artikel 19 §§ 1, 2, 4 und 5) vorsehen, verzichtet worden.

Zu Artikel 22

Die Bestimmung, die die Beförderung gefährlicher Güter betrifft, steht wie Artikel 21 mit den sonstigen Vorschriften des Kapitels IV über die Haftung des Frachtführers für Verluste oder Beschädigung des Gutes und für Lieferfristüberschreitung nicht im Zusammenhang. Auch inhaltlich handelt es sich um eine Sondernorm, die weder im deutschen Recht noch in der CIM ein Vorbild hat. Der Mehrheit der an der Ausarbeitung der CMR beteiligten Staaten erschien es jedoch erforderlich, den Frachtführer gegen die Gefahren, die ihm aus der Übergabe gefährlicher Güter drohen, besonders zu schützen.

Absatz 1 Satz 1 legt deshalb dem Absender ausdrücklich die Verpflichtung auf, den Frachtführer, wenn ihm gefährliche Güter zur Beförderung übergeben werden, auf die genaue Art der Gefahr aufmerksam zu machen und ihm Weisungen über etwa zu treffende Vorsichtsmaßnahmen zu erteilen. Wel-

che Güter als gefährlich anzusehen sind, ist nicht näher bestimmt. Zu denken wäre insbesondere an entzündliche oder explosive Güter.

Wie der Absender seiner Pflicht zur Aufklärung des Frachtführers über die Gefährlichkeit der ihm übergebenen Güter nachkommt, ist dem Absender selbst überlassen. Die Eintragung in den Frachtbrief wird zwar als anzustrebender Regelfall hervorgehoben, es genügt aber auch, daß der Frachtführer auf andere Weise in Kenntnis gesetzt wird (**Absatz 1 Satz 2**).

Die Verletzung dieser Aufklärungspflicht des Absenders würde dem Frachtführer mangels einer besonderen Regelung in der CMR nach Maßgabe des anwendbaren nationalen Rechts die nach allgemeinen Grundsätzen bei Vertragsverletzungen bestehenden Rechte geben. **Absatz 2** verstärkt die Rechtsstellung des Frachtführers dadurch, daß ihm das Recht gegeben wird, die gefährlichen Güter jederzeit und überall auszuladen, zu vernichten oder unschädlich zu machen, wenn er ihre Gefährlichkeit nicht gekannt hat. Diese Rechtsfolge mag sehr scharf erscheinen; die Interessen des Absenders, der es unterläßt, den Frachtführer auf die Gefährlichkeit der übergebenen Güter aufmerksam zu machen, müssen aber hinter den Interessen des Frachtführers und der anderen Ladungsbeteiligten zurücktreten. Ausdrücklich klargestellt ist in Absatz 2, daß der Frachtführer Anspruch auf Ersatz der Kosten und Schäden hat, die durch die Übergabe oder die Beförderung der gefährlichen Güter entstehen.

Zu Artikel 23

Dem der CMR in Anlehnung an die modernen Frachtrechte zugrunde liegenden Haftungssystem entspricht es, daß die Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Gutes und für Lieferfristüberschreitung, die nur in eng umgrenzten, vom Frachtführer zu beweisenden Ausnahmefällen nicht besteht, durch eine Begrenzung der Höhe der Haftung des Frachtführers gemildert wird (vgl. die einleitenden Bemerkungen zu Kapitel IV). Artikel 23 setzt die Grenzen der Haftung des Frachtführers für Verlust des Gutes und im Falle der Lieferfristüberschreitung fest.

Nach **Absatz 1** hat der Frachtführer im Falle des Verlustes des Gutes den Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung zu ersetzen. Maßgebend ist der Börsen- oder Marktpreis oder in Ermangelung eines solchen der gemeine Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit (**Absatz 2**). Diese Regelung stimmt mit Artikel 31 § 1 CIM überein. Auch nach deutschem Straßenfrachtrecht ist grundsätzlich der „Fakturenwert“ oder der gemeine Wert zu ersetzen (§ 35 Abs. 1 und 2 KVO) ; bis zur Höhe von 10% des Fakturenwerts besteht jedoch nach deutschem Straßenfrachtrecht auch Anspruch auf Ersatz entgangenen Gewinns (vgl. aber § 430 HGB, der wie die CMR und die CIM einen derartigen Anspruch ausschließt). Die Abweichung von der KVO erscheint im Interesse der Übereinstimmung des internationalen Eisenbahn- und Straßenfrachtrechts vertretbar. Dieser Begrenzung der Schadenersatzpflicht des Frachtführers, die an den Wert des verlorenen Gutes

anknüpft, fügt **Absatz 3** eine weitere Grenze hinzu, die seine Ersatzpflicht auf einen nach dem Rohgewicht des verlorenen Gutes bemessenen bestimmten Betrag beschränkt.

Die Höhe des je fehlendes Kilogramm des Rohgewichts festzusetzenden Haftungshöchstbetrages, die nach deutschem Recht DM 80 beträgt (§ 35 Abs. 4 KVO), war in den Verhandlungen über die CMR bis zuletzt außerordentlich umstritten. Die meisten Delegationen waren der Ansicht, daß die Haftungshöchstgrenze des Artikels 31 § 1 CIM, die 100 Goldfranken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts beträgt, für die Bedürfnisse des internationalen Straßengüterverkehrs viel zu hoch sei. Als Maßstab für die Berechnung müsse man von dem Durchschnittswert der im internationalen Verkehr auf der Straße beförderten Güter ausgehen. Unter diesem Gesichtspunkt wurde von einzelnen Delegationen eine Haftungshöchstgrenze von 10 oder sogar nur 5 Goldfranken gefordert. Einige Delegationen, darunter insbesondere auch die deutsche, forderten demgegenüber auch hinsichtlich der Haftungshöchstgrenze eine Angleichung an die Vorschriften der CIM, da kein Grund bestehe, in dieser Frage für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr und den internationalen Straßengüterverkehr eine unterschiedliche Regelung zu treffen. Angesichts dieser Meinungsverschiedenheiten der Regierungen nahmen der Internationale Straßenverkehrsverband (IRU) und die Internationale Handelskammer (ICC) Verhandlungen unter sich auf, die zu dem gemeinsamen Vorschlag führten, eine Haftungshöchstgrenze von 18 Goldfranken je fehlendes Kilogramm des Rohgewichts festzusetzen. Auf der Grundlage dieses Vorschlages wurden die Verhandlungen der Regierungsdelegationen fortgesetzt. Um an der Frage der Höchstgrenze das Zustandekommen der CMR nicht scheitern zu lassen, gelang es schließlich im Kompromißwege, sich auf eine Haftungshöchstgrenze von 25 Goldfranken — z. Z. entspricht das 34,30 DM — je fehlendes Kilogramm des Rohgewichts zu einigen. Damit liegt die Haftungshöchstgrenze der CMR immerhin wesentlich höher, als noch bis unmittelbar vor Abschluß der Verhandlungen über die CMR erreichbar erschien. Im Hinblick auf die allgemeinen Vorteile, die eine Ratifikation der CMR durch die Bundesrepublik wünschenswert erscheinen lassen (vgl. die einleitenden allgemeinen Bemerkungen), erscheint es vom deutschen Standpunkt vertretbar, trotz der den deutschen Wünschen nicht voll entsprechenden Lösung die CMR zu ratifizieren. Auch wird in den meisten Fällen der Schaden innerhalb der Haftungshöchstgrenze bleiben. Außerdem können die Parteien nach Artikel 24 bei besonders wertvollen Gütern den Haftungshöchstbetrag durch Angabe eines höheren Wertes des Gutes im Frachtbrief heraufsetzen oder auch nach Artikel 26 durch Angabe eines besonderen Interesses die Ersatzpflicht des Frachtführers über die Haftungshöchstgrenze ausdehnen.

Absatz 4 entspricht sinngemäß Artikel 31 § 1 Absatz 4 CIM.

Absatz 5 setzt die Haftungshöchstgrenze für den Fall der Lieferfristüberschreitung in der Weise fest, daß der Frachtführer nur bis zur Höhe der Fracht Ersatz zu leisten hat (ebenso Artikel 34 § 2 CIM).

Absatz 6 stellt klar, daß unter den in den Artikeln 24 und 26 geregelten Voraussetzungen Ersatz für den Schaden verlangt werden kann, der die in den Absätzen 1 bis 5 bestimmten Höchstgrenzen überschreitet.

Zu Artikel 24

Die Bestimmung eröffnet den Vertragsparteien die Möglichkeit, die Haftungshöchstgrenze des Artikels 23 Absatz 3 dadurch heraufzusetzen, daß der Absender gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlags zur Fracht einen die Haftungshöchstgrenze übersteigenden Wert des Gutes im Frachtbrief angibt. Der angegebene Wert tritt, auch wenn der wirkliche Wert des Gutes höher sein sollte, an die Stelle des aus Artikel 23 Absatz 3 sich ergebenden Haftungshöchstbetrages.

Zu Artikel 25

Die Bestimmung behandelt die Haftungshöchstgrenzen im Falle einer Beschädigung des Gutes. Sie lehnt sich an Artikel 33 CIM an.

Grundsätzlich ist der Betrag der Wertminderung zu ersetzen, der sich unter Zugrundelegung des nach Artikel 23 Absatz 1, 2 und 4 ermittelten Wertes des Gutes ergibt (**Absatz 1**). Die Haftung wird jedoch auf den Betrag begrenzt, der nach Artikel 23 Absatz 3 (gegebenenfalls nach Artikel 24) als Schadenersatz zu leisten wäre, wenn das beschädigte Gut oder der beschädigte Teil des Gutes verlorengangen wäre (**Absatz 2**).

Zu Artikel 26

In Anlehnung an Artikel 36 CIM läßt die Bestimmung die Angabe eines besonderen Interesses an der Lieferung für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes und für den Fall der Lieferfristüberschreitung zu (**Absatz 1**) mit der Folge, daß unabhängig von den die Höhe des Schadenersatzes bestimmenden und beschränkenden Vorschriften der Artikel 23 bis 25 ein weitergehender Schaden bis zur Höhe des angegebenen Interesses ersetzt verlangt werden kann (**Absatz 2**).

Zu Artikel 27

Die Bestimmung behandelt einige Sonderfragen, die im Zusammenhang mit den in den Artikeln 17 ff. geregelten Schadenersatzansprüchen auftreten können.

Absatz 1 regelt in Anlehnung an Artikel 38 CIM die Verzinsung der als Schadenersatz zu leistenden Beträge. In **Absatz 2** ist die Regelung des Artikels 31 § 2 CIM über die Umrechnung von Schadenersatzansprüchen in die Währung des Zahlungsortes übernommen.

Zu Artikel 28

Die Bestimmungen des Kapitels IV regeln, wie in den einleitenden Bemerkungen zu diesem Kapitel hervorgehoben worden ist, nur die vertragliche Haftung des Frachtführers in gewissen Fällen. Soweit diese Bestimmungen die vertragliche Haftung des Frachtführers ausschließen oder sie auf bestimmte Beträge festsetzen oder begrenzen (vgl. ins-

besondere Artikel 17 Absatz 2 bis 4, Artikel 18, Artikel 23 bis 26), könnte ihr Zweck, die Haftung des Frachtführers zwingend zu regeln, vereitelt werden, wenn der Geschädigte als Anspruchsgrundlage statt der vertraglichen Haftung eine nach dem anwendbaren nationalen Recht etwa bestehende außervertragliche Schadenersatzpflicht wählen würde, für die die in der CMR für die vertragliche Haftung vorgesehenen Beschränkungen nicht gelten. Um eine solche Umgehung der zwingenden Regelung der CMR auszuschließen, bestimmt **Absatz 1**, daß auch auf außervertragliche Schadenersatzansprüche wegen des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes oder wegen einer Überschreitung der Lieferfrist die Bestimmungen der CMR anwendbar sind, die die Haftung des Frachtführers ausschließen oder den Umfang seiner Ersatzpflicht bestimmen oder begrenzen.

Absatz 2 sieht aus ähnlichen Gründen vor, daß auch die Personen, für die der Frachtführer nach Artikel 3 haftet, sich auf die Bestimmungen berufen können, die die Haftung des Frachtführers ausschließen oder den Umfang seiner Ersatzpflicht bestimmen oder begrenzen, wenn diese Personen auf außervertraglicher Grundlage für den Verlust oder die Beschädigung des Gutes oder für eine Lieferfristüberschreitung in Anspruch genommen werden. Auch in diesen Fällen besteht die Gefahr, daß den Frachtführer letztlich doch eine über die zwingende Regelung der CMR hinausgehende Haftung trifft, weil er, wenn nicht rechtlich, so doch praktisch, gezwungen sein könnte, seine persönlich in Anspruch genommenen Leute von ihrer Ersatzpflicht freizustellen.

Zu Artikel 29

Das dem Kapitel IV zugrunde liegende Haftungssystem geht davon aus, daß der Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Gutes und für Lieferfristüberschreitung grundsätzlich haften soll, ohne daß ihm ein Verschulden nachgewiesen zu werden braucht, räumt ihm aber zum Ausgleich für diese scharfe Haftung die Berufung auf gewisse Haftungsausschließungsgründe ein und begrenzt seine Haftung der Höhe nach. Dieser Ausgleichsgedanke ist aber dann nicht berechtigt, wenn dem Frachtführer Vorsatz oder ein ähnlich schwerwiegender Grad von Fahrlässigkeit nachgewiesen werden kann. Deshalb sehen die frachtrechtlichen Regelungen, denen das gleiche Haftungssystem zugrunde liegt, regelmäßig vor, daß sich der Frachtführer auf die ihn begünstigenden Haftungsausschließungsgründe und Haftungshöchstgrenzen nicht berufen kann, wenn ihm Vorsatz oder ein gesteigerter Grad von Fahrlässigkeit zur Last fällt (vgl. Artikel 37 CIM, Artikel 25 des Warschauer Abkommens in der Fassung von 1929 und in der Fassung des Änderungsprotokolls von 1955; vgl. auch § 430 Abs. 3 HGB). Artikel 29 übernimmt diese Ausnahme auch in die CMR, und zwar in **Absatz 1** für die Fälle, in denen den Frachtführer persönlich ein gesteigerter Grad von Verschulden trifft, in **Absatz 2 Satz 1** für die Fälle, in denen der Frachtführer nach Artikel 3 für seine Leute haftet und den Leuten des Frachtführers ein gesteigertes Verschulden zur Last fällt, und in **Absatz 2 Satz 2** für die Fälle, in denen den Leuten des Frachtführers nach Artikel 28 Absatz 2 die Haftungs-

ausschließungsgründe und Haftungshöchstgrenzen auch bei einer persönlichen Inanspruchnahme zugute kommen, ihnen aber selbst der Vorwurf eines schwerwiegenden Verschuldens gemacht werden kann.

Die Verwendung von Verschuldensbegriffen (Vorsatz, Fahrlässigkeit) macht in internationalen Abkommen wegen der Verschiedenheit der nationalen Rechte auf diesem Gebiet immer große Schwierigkeiten. Deshalb ist in den internationalen Abkommen, denen wie der CIM, dem Warschauer Abkommen und der CMR das oben gekennzeichnete Haftungssystem zugrunde liegt, die Begriffsbestimmung des besonderen Verschuldens schwierig, bei dessen Vorliegen der Frachtführer und seine Leute nicht berechtigt sein sollen, gewisse sie begünstigende Haftungsbestimmungen in Anspruch zu nehmen. Wie groß die Schwierigkeiten sind, zeigt sich daran, daß alle bisherigen Begriffsbestimmungen dieser Art als nicht befriedigend empfunden werden und immer wieder der Versuch gemacht wird, eine neue verbesserte Begriffsbestimmung zu finden. Die CIM spricht von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit, das Warschauer Abkommen in der Fassung von 1929 — wie die CMR — von Vorsatz und einer Fahrlässigkeit, „die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht“. Dagegen verwendet das Warschauer Abkommen in der Fassung von 1955 eine neue, praktisch auf den bisher nur in der Rechtswissenschaft gebräuchlichen Begriff der bewußten Fahrlässigkeit hinauslaufende Umschreibung. In dem Entwurf eines Abkommens über den Frachtvertrag in der Binnenschifffahrt soll nach dessen gegenwärtigem Stand eine etwa die grobe Fahrlässigkeit des deutschen Rechts näher umschreibende Begriffsbestimmung verwendet werden. Unter diesen Umständen ist es zu begrüßen, daß die CMR wenigstens keine neue Begriffsbestimmung bringt, sondern die des Warschauer Abkommens in der Fassung von 1929 übernimmt, wenn auch die Änderung des Warschauer Abkommens gerade in diesem Punkt zeigt, daß die in der CMR vorgesehene Lösung zu Auslegungsschwierigkeiten führen kann. Für das deutsche Recht dürften Schwierigkeiten allerdings nicht zu erwarten sein. Die in die CMR übernommene Begriffsbestimmung des Warschauer Abkommens bedeutete im deutschen Recht nach allgemeiner Auffassung, daß darunter grobe Fahrlässigkeit zu verstehen ist. Es wird angenommen werden dürfen, daß die Begriffsbestimmung in der CMR ebenso ausgelegt werden wird. Im übrigen wird abzuwarten bleiben, welche der Begriffsbestimmungen sich auf die Dauer durchsetzt und in alle vergleichbaren frachtrechtlichen Abkommen — notfalls im Wege ihrer Revision — übernommen werden kann.

Zu Kapitel V (Reklamationen und Klagen)

Zu Artikel 30

Die Bestimmung soll den Frachtführer davor schützen, daß er noch nach längerer Zeit Ansprüchen wegen eines Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes oder wegen einer Lieferfristüberschreitung ausgesetzt ist und er wegen des Zeitablaufs in Beweisschwierigkeiten gerät.

Absatz 1 stellt deshalb zugunsten des Frachtführers die widerlegbare Vermutung auf, daß der Empfänger das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand vollständig und unbeschädigt erhalten hat, wenn der Empfänger, der das Gut angenommen hat, innerhalb bestimmter Fristen, die für äußerlich erkennbare und für äußerlich nicht erkennbare Mängel des Gutes verschieden bemessen sind, keine Vorbehalte gemacht hat. Die Regelung dürfte vom Standpunkt des deutschen Rechts geringe Bedeutung haben, weil die vorgesehene Vermutung nur zu derselben Beweislastverteilung führt, die nach allgemeinen Beweislastgrundsätzen des deutschen Rechts auch ohne die Vermutung bestehen würde.

Bei einer gemeinsamen Überprüfung des Gutes durch Empfänger und Frachtführer ist nach **Absatz 2** das Ergebnis der Überprüfung für die beiderseitigen Rechtsbeziehungen maßgebend. Der Beweis, daß trotz des gegenteiligen Ergebnisses der Überprüfung das Gut verloren oder beschädigt war, ist in solchen Fällen nur noch wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel und nur innerhalb einer Frist von sieben Tagen nach der gemeinsamen Überprüfung zulässig.

Nach **Absatz 3** sind Schadensersatzansprüche wegen einer Überschreitung der Lieferfrist ausgeschlossen, wenn nicht innerhalb einer Frist von 21 Tagen nach dem Zeitpunkt, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, ein entsprechender schriftlicher Vorbehalt gemacht worden ist.

Absatz 4 stellt eine weniger bedeutsame Frage für die Berechnung der in Absatz 1 bis 3 bestimmten Fristen klar. **Absatz 5** enthält den schon nach allgemeinem Schuldrecht geltenden Grundsatz, daß Frachtführer und Empfänger sich gegenseitig bei der Feststellung des Zustands des Gutes und bei der Überprüfung des Gutes angemessen zu unterstützen haben.

Zu Artikel 31

Die Bestimmung verfolgt den Zweck, die materiellrechtliche Rechtsvereinheitlichung, die das Übereinkommen vorsieht, dadurch noch wirksamer zu machen, daß auch gewisse prozeßrechtliche Fragen einheitlich geregelt werden. Die in der Bestimmung vorgesehenen prozeßrechtlichen Regelungen gelten aber nicht nur für Streitigkeiten, in denen auf die Bestimmungen der CMR gestützte Ansprüche geltend gemacht werden, sondern für alle Streitigkeiten, die aus einem Frachtvertrag entstehen, auf den nach Artikel 1 oder Artikel 2 die CMR anzuwenden ist. Die Bestimmung ist daher auch dann maßgebend, wenn Streitgegenstand ein Anspruch ist, der sich materiellrechtlich ausschließlich nach nationalem Recht beurteilt, sofern der Anspruch auf einen unter die CMR fallenden Frachtvertrag gestützt wird.

Absatz 1 läßt Vereinbarungen der Vertragsparteien eines unter die CMR fallenden Beförderungsvertrages über die gerichtliche Zuständigkeit zur Entscheidung der aus dem Frachtvertrag sich ergebenden Streitigkeiten zu, beschränkt die Zulässigkeit solcher Vereinbarungen aber dadurch, daß nur Gerichte von Vertragsstaaten durch vertragliche Vereinbarung für zuständig erklärt werden können. Die Vereinbarung der Zuständigkeit eines Gerichts eines Nichtvertrag-

staaten könnte die Anwendung des materiellen Rechts der CMR gefährden. Eine solche Vereinbarung soll deshalb nicht zulässig sein.

Im übrigen trifft **Absatz 1 Satz 1** Bestimmungen nur über die sogenannte internationale Zuständigkeit, indem er sich darauf beschränkt festzustellen, im Gebiet welcher Staaten Klage erhoben werden kann. Die Frage, vor welches bestimmte Gericht eines Staates, in dem nach Absatz 1 Klage erhoben werden kann, die Klage gehört, richtet sich nach den nationalen Vorschriften über die örtliche und sachliche Zuständigkeit. Die Aufzählung der Staaten, in denen Klage erhoben werden kann, ist erschöpfend (**Absatz 1 Satz 2**).

Die Anknüpfungspunkte in **Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a und b**, durch die die Staaten bestimmt werden, in denen Klage erhoben werden kann, sind so gewählt, daß entweder der Beklagte eine besondere Beziehung zu dem Staat haben muß (gewöhnlicher Aufenthalt oder Hauptniederlassung des Beklagten) oder die Art des Zustandekommens des Frachtvertrages zu dem Staat eine besondere Verbindung hergestellt hat (Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle des Beklagten, durch deren Vermittlung der Vertrag zustande gekommen ist) oder gewisse für die Ausführung des Vertrages wichtige Ereignisse sich in dem Staat abgespielt haben (Ort der Übernahme des Gutes, Ablieferungsort). Die danach zur Verfügung stehenden Staaten, vor deren Gerichten Klage erhoben werden kann, dürften einerseits dem Kläger eine genügende Möglichkeit zur Auswahl eines ihm im Einzelfall zweckmäßig erscheinenden Gerichtsstandes geben. Andererseits wird durch die Beschränkung der Staaten, deren Gerichte angerufen werden können (in Verbindung mit der in Absatz 2 vorgesehenen Einrede der Rechtshängigkeit), die Gefahr vermindert, daß der Beklagte wegen desselben Anspruchs vor Gerichten verschiedener Staaten verklagt wird und in den einzelnen Staaten einander widersprechende Entscheidungen ergehen. Außerdem werden gewisse, vom Standpunkt des internationalen Zivilprozeßrechts unerwünschte Gerichtsstände, die einige nationale Zuständigkeitsordnungen vorsehen, ausgeschlossen, z. B. der Gerichtsstand des Wohnsitzes des Klägers, den Artikel 14 des französischen Code Civil eigenen Staatsangehörigen für Klagen gegen Ausländer eröffnet, wenn sonst kein Gerichtsstand in Frankreich gegeben ist. Schließlich ist eine internationale Abgrenzung der Gerichtsbarkeiten eine notwendige Voraussetzung für die Anerkennung und Vollstreckung von gerichtlichen Entscheidungen, wie sie in Absatz 3 vorgesehen ist.

Absatz 2 legt die Einrede der Rechtshängigkeit und der Rechtskraft international fest. Da eine Klage nach Absatz 1 unter Umständen auch vor Gerichten eines Nichtvertragsstaates erhoben werden kann und für Entscheidungen dieser Gerichte die Vorschriften des Absatzes 3 über die Anerkennung und die Vollstreckbarkeit nicht gelten, würde der Kläger, der zuerst vor den Gerichten eines Nichtvertragsstaates geklagt hat, Gefahr laufen, daß er mit dem erstritten Urteil nur in dem Nichtvertragsstaat, nicht aber in den Staaten vollstrecken könnte, deren Gerichte er nach Absatz 1 auch hätte anrufen können. Ab-

satz 2 schließt deshalb die Erhebung der beiden Einreden aus, wenn die in dem ersten Verfahren ergehende oder ergangene gerichtliche Entscheidung in dem Staat, in dem die zweite Klage erhoben wird, nicht vollstreckt werden kann.

Die **Absätze 3 und 4** regeln in enger Anlehnung an Artikel 55 § 1 CIM die Anerkennung und Vollstreckung der in einem Vertragsstaat ergangenen gerichtlichen Urteile in den anderen Vertragsstaaten.

Absatz 5 stellt die Angehörigen von Vertragsstaaten, die ihren Wohnsitz oder eine Niederlassung in einem der Vertragsstaaten haben, von der Sicherheitsleistung für Verfahrenskosten frei. Die nationalen Prozeßrechte sehen vielfach vor, daß ausländische Kläger Sicherheit leisten müssen (vgl. § 110 ZPO). Die Hindernisse für eine Rechtsverfolgung, die sich aus solchen Vorschriften ergeben, sollen durch Absatz 5 beseitigt werden (vgl. auch Artikel 55 § 4 CIM).

Zu Artikel 32

Die Bestimmung regelt die Verjährung von Ansprüchen aus einem der CMR unterliegenden Frachtvertrag. Sie gilt wie Artikel 31 für alle Ansprüche aus einem solchen Frachtvertrag, nicht nur für Ansprüche, die auf Bestimmungen der CMR gestützt werden.

Nach **Absatz 1 Satz 1** beträgt die Verjährungsfrist grundsätzlich ein Jahr, sie verlängert sich jedoch auf drei Jahre, wenn der Anspruch auf Vorsatz oder ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden (vgl. hierzu die Bemerkungen zu Artikel 29) gestützt wird (**Absatz 1 Satz 2**). Diese Regelung entspricht dem deutschen Recht (§ 40 Abs. 1 KVO) und der CIM (Artikel 46 § 1). Die weiteren Fälle, in denen nach deutschem Recht und nach der CIM die Verjährungsfrist statt eines Jahres drei Jahre beträgt, sind in die CMR nicht übernommen worden, weil ein Bedürfnis hierfür nicht anerkannt wurde.

Absatz 1 Satz 3 und 4 sowie die **Absätze 2 bis 4** lehnen sich an Artikel 46 § 2 Buchstabe a, b und h, §§ 3 bis 5 CIM an.

Zu Artikel 33

Die Bestimmung gestattet den Parteien eines unter die CMR fallenden Frachtvertrages, in dem Vertrag die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts zur Entscheidung aller oder einzelner Streitigkeiten aus dem Vertrag zu begründen. Um jedoch auch in diesen Fällen sicherzustellen, daß die materiellrechtlichen Regeln der CMR angewendet werden, wird eine solche Schiedsklausel nur dann als wirksam anerkannt, wenn vereinbart ist, daß das Schiedsgericht die CMR anzuwenden hat.

Zu Kapitel VI (Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer)

Die Bestimmungen des Kapitels VI regeln den Fall, daß sich der Frachtführer, mit dem der Absender den Beförderungsvertrag abgeschlossen hat, zur Ausführung der von ihm übernommenen Beförderung eines oder mehrerer Unterfrachtführer bedient (vgl. § 432 HGB). Artikel 34 und 36 betreffen das

Verhältnis der beteiligten Frachtführer zum Absender und Empfänger, während die Artikel 35, 37 bis 40 das Innenverhältnis der beteiligten Frachtführer untereinander regeln. Ob die Bestimmungen des Kapitels VI große praktische Bedeutung erlangen werden, kann zweifelhaft sein, weil im internationalen wie im nationalen Straßengüterverkehr die Beförderung in der Regel durch den Verkehrsunternehmer selbst durchgeführt wird, der sie übernommen hat.

Zu Artikel 34

Die Bestimmung setzt voraus, daß mit einem Frachtführer ein unter die CMR fallender Straßenfrachtvertrag geschlossen worden ist, aber die Beförderung teilweise durch andere Straßenfrachtführer ausgeführt wird. Das Kapitel VI gilt demnach nicht, wenn der Straßenfrachtführer, mit dem der zugrunde liegende Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist, sich zur Ausführung der Beförderung eines oder mehrerer Unterfrachtführer bedient, die die Beförderung mit anderen Verkehrsmitteln als Straßenfahrzeugen (Artikel 1 Absatz 2) ausführen. Es gilt auch dann nicht, wenn eine Beförderung in der Weise auf mehrere Frachtführer (sogenannte Teilfrachtführer) aufgeteilt wird, daß mit jedem von ihnen ein besonderer Frachtvertrag geschlossen wird.

In Anlehnung an das deutsche Recht (§ 432 Abs. 1 und 2 HGB) sieht die Bestimmung vor, daß der Frachtführer dadurch, daß er sich eines oder mehrerer Unterfrachtführer bedient, nicht von seiner Verpflichtung für die Ausführung der gesamten Beförderung befreit wird und daß die Unterfrachtführer durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes neben ihm nach Maßgabe des Inhalts des Frachtvertrages selbst verpflichtet werden, wie wenn sie den Frachtvertrag über die gesamte Beförderung abgeschlossen hätten.

Zu Artikel 35

Absatz 1 trifft Bestimmungen, die im Verhältnis zwischen Frachtführer und Unterfrachtführer und der Unterfrachtführer untereinander den Beweis des Empfangs des Gutes und die Kenntnis von gewissen Vorgängen, die für den Inhalt des Frachtvertrages von Bedeutung sind, sicherstellen.

Absatz 2 verleiht dem Frachtbrief auch im Verhältnis des Frachtführers und der Unterfrachtführer untereinander die Beweiswirkungen des Artikels 9.

Zu Artikel 36

Die Bestimmung regelt die Passivlegitimation für Klagen des Absenders oder Empfängers gegen die beteiligten Frachtführer bei Verlust oder Beschädigung des Gutes und bei Lieferfristüberschreitung. Danach kann der erste Frachtführer stets in Anspruch genommen werden. Das ist selbstverständlich, weil mit ihm der Frachtvertrag abgeschlossen worden ist und er durch die Heranziehung von Unterfrachtführern nicht von seiner Haftung für die Erfüllung des Vertrages befreit wird. Daneben kann auch der letzte (Unter-)Frachtführer in Anspruch genommen werden. Meist wird dieser Frachtführer

seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Hauptniederlassung in dem gleichen Staat wie der Empfänger haben. Dem Empfänger wird es dadurch ermöglicht, einen Inländer vor inländischen Gerichten in Anspruch zu nehmen. Ist feststellbar, während welchen Teiles der Beförderung das zum Ersatz verpflichtende Ereignis eingetreten ist, so kann der Ersatzberechtigte auch den Frachtführer in Anspruch nehmen, der den betreffenden Teil der Beförderung ausgeführt hat. Auf diese Weise wird erreicht, daß der Ersatzberechtigte von vornherein den verantwortlichen Frachtführer in Anspruch nehmen kann, was zur Vermeidung von Rückgriffsansprüchen unter den beteiligten Frachtführern beiträgt.

Zu Artikel 37

Die Bestimmung regelt den Rückgriff unter den beteiligten Frachtführern. Sie lehnt sich an Artikel 48 § 1 CIM an.

Zu Artikel 38

Die Bestimmung über die Verteilung des Anteils eines zahlungsunfähigen Frachtführers an der dem Berechtigten gewährten Entschädigung auf die anderen beteiligten Frachtführer entspricht Artikel 48 § 2 CIM, jedoch ist als Verteilungsmaßstab nicht das Verhältnis der Tarifikilometer, sondern das Verhältnis der Anteile an der Fracht maßgebend.

Zu Artikel 39

Die Regelung des Rückgriffsverfahrens durch diese Bestimmung lehnt sich unter Berücksichtigung der prozeßrechtlichen Vorschriften des Artikels 31 an Artikel 50 CIM an.

Zu Artikel 40

Die Bestimmung erklärt die Vorschriften der Artikel 37 und 38 über den Rückgriff unter den beteiligten Frachtführern zu dispositivem Recht, weil kein Anlaß besteht, die Vertragsfreiheit der Frachtführer im Verhältnis untereinander einzuengen.

Zu Kapitel VII (Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen)

Zu Artikel 41

Die Bestimmung erklärt die Vorschriften der CMR — abgesehen von den Bestimmungen der Artikel 37 und 38 über den Rückgriff mehrerer beteiligter Frachtführer untereinander — zu zwingendem Recht. Dies hat nicht nur rechtliche, sondern auch eine erhebliche verkehrspolitische Bedeutung. Die Vorschriften des nationalen Rechts über behördlich vorgeschriebene Beförderungsentgelte, wie sie auch in der Bundesrepublik bestehen, sollen nicht dadurch umgangen werden können, daß dem Absender von der CMR abweichende günstigere Beförderungsbedingungen, insbesondere hinsichtlich der Haftung des Frachtführers, eingeräumt werden.

Absatz 1 Satz 2 stellt klar, daß die aus der zwingenden Natur der CMR folgende Nichtigkeit abweichender Beförderungsbedingungen die Nichtigkeit des Vertrages nicht zur Folge hat; insoweit ist danach die Anwendung des § 139 BGB ausgeschlossen.

Zu Kapitel VIII (Schlußbestimmungen)

Die Schlußbestimmungen der Artikel 42 bis 51 lehnen sich an die Schlußbestimmungen anderer neuerer Abkommen an, die im Rahmen der Wirtschaftskommission für Europa aufgestellt worden sind.

Zu Artikel 42

Die Bestimmung legt in den **Absätzen 1 und 2** den Kreis der Staaten fest, denen die CMR zur Unterzeichnung offenstand und die zum Beitritt berechtigt sind. Die Fassung der Bestimmung berücksichtigt die infolge der Nachkriegsverhältnisse in Deutschland bestehenden besonderen staatsrechtlichen und völkerrechtlichen Verhältnisse; sie läßt die Unterzeichnung und den Beitritt nur durch die Bundesrepublik zu. Wie in den einleitenden Bemerkungen bereits erwähnt worden ist, ist die CMR von der Bundesrepublik unterzeichnet worden.

Nach **Absatz 4** bedarf die CMR der Ratifikation. Die Ratifikation und der Beitritt erfolgen durch Hinterlegung einer Urkunde bei dem Generalsekretär der Vereinten Nationen (**Absatz 5**).

Zu Artikel 43 bis 46

Diese Bestimmungen regeln das Inkrafttreten (Artikel 43), die Kündigung (Artikel 44), das Außerkrafttreten im Falle der Kündigung (Artikel 45) und die Erstreckung des Übereinkommens auf Hoheitsgebiete, deren internationale Beziehungen ein Vertragsstaat wahrnimmt (Artikel 46).

Zu Artikel 47, 48

Für die Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten zwischen Vertragstaaten über die Anwendung und Auslegung der CMR ist, soweit die Meinungsverschiedenheiten nicht im Verhandlungswege oder auf andere Weise beigelegt werden können, nach **Artikel 47** der Internationale Gerichtshof zuständig.

Artikel 48 gibt jedoch jedem Vertragsstaat die Möglichkeit, bei der Unterzeichnung oder Ratifikation oder beim Beitritt zu dem Übereinkommen zu erklären, daß er sich durch Artikel 47 nicht als gebunden betrachte. In diesem Falle sind auch die anderen Vertragstaaten gegenüber diesem Vertragsstaat nicht an Artikel 47 gebunden.

Sonstige Vorbehalte zu der CMR sind nach Artikel 48 Absatz 3 nicht zulässig.

Zu Artikel 49

Die Bestimmung eröffnet die Möglichkeit einer Revision des Übereinkommens. Zu diesem Zweck kann eine Revisionskonferenz einberufen werden.

Revisionskonferenzen finden jedoch nur auf Antrag, nicht in regelmäßigen Zeitabständen statt. Die auf einer Revisionskonferenz beschlossenen Änderungen werden für die Vertragsstaaten nicht im Wege einer autonomen Vertragsänderung ohne weiteres wirksam. Es bedarf vielmehr jeweils eines neuen Abkommens, das unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen wird.

Zu Artikel 50

Die Bestimmung verpflichtet den Generalsekretär der Vereinten Nationen in den in der Bestimmung genannten Fällen zur Notifizierung an die Mitgliedstaaten.

Zu Artikel 51

Die Bestimmung regelt die Hinterlegung der Urschrift der CMR.

Schlußklausel

Nach der Schlußklausel ist die CMR in einer einzigen Urschrift in englischer und französischer Sprache abgefaßt, wobei jeder dieser Texte gleichermaßen verbindlich ist.

Eine deutsche Übersetzung des Übereinkommens ist beigelegt. Sie ist im Interesse der Verwendung einer einheitlichen deutschen Fassung des Übereinkommens im deutschen Sprachgebiet gemeinsam von Vertretern der österreichischen und der schweizerischen Regierung sowie der Bundesregierung erarbeitet worden. Da es sich jedoch nur um eine Übersetzung handelt, ändert sich dadurch an der ausschließlichen Verbindlichkeit des französischen und englischen Textes des Übereinkommens nichts.

III. Bemerkungen zu dem Unterzeichnungsprotokoll

Gleichzeitig mit der CMR wurde am 19. Mai 1956 ein Unterzeichnungsprotokoll unterzeichnet. Darin ist auf Wunsch der britischen Delegation vereinbart, daß die CMR nicht für Beförderungen zwischen dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland einerseits und der Republik Irland andererseits gilt. Ferner ist aus den bereits angeführten Gründen (vgl. die Bemerkungen unter II zu Artikel 1 und 2) eine Verpflichtung der Unterzeichnerstaaten aufgenommen worden, über ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für Umzugsgut und ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag für den kombinierten Verkehr zu verhandeln.