

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes

zu dem Budapester Übereinkommen vom 22. Juni 2001

über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

A. Problem und Ziel

Die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern auf Binnengewässern wird angesichts der national unterschiedlichen Rechtsnormen sehr erschwert. Das am 22. Juni 2001 in Budapest zur Zeichnung aufgelegte Übereinkommen überwindet die Rechtszersplitterung und schafft Rechtssicherheit und Rechtsklarheit. Es soll daher ratifiziert werden.

B. Lösung

Mit dem Vertragsgesetz sollen die Voraussetzungen für eine Ratifikation des Übereinkommens geschaffen werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand entstehen weder für den Bund noch für die Länder oder Gemeinden.

2. Vollzugaufwand

Kein Vollzugaufwand

E. Sonstige Kosten

Keine. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Auch Auswirkungen auf die Umwelt sind durch das Gesetz nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 2. November 2006

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zu dem Budapester Übereinkommen
vom 22. Juni 2001 über den Vertrag über die Güterbeförderung
in der Binnenschifffahrt (CMNI)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 825. Sitzung am 22. September 2006 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

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

Mit freundlichen Grüßen



Entwurf
Gesetz
zu dem Budapester Übereinkommen vom 22. Juni 2001
über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)

Vom

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Budapest am 22. Juni 2001 von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichneten Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) wird zugestimmt. Das Übereinkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die nach Maßgabe des Artikels 37 des Übereinkommens beschlossenen Änderungen der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit in Kraft zu setzen.

Artikel 3

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 34 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

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

Zu Artikel 2

Das Übereinkommen sieht in Artikel 37 vor, dass die in Artikel 20 des Übereinkommens vorgesehenen Haftungshöchstbeträge sowie die in Artikel 28 umschriebene Rechnungseinheit innerhalb im Einzelnen festgelegter Grenzen durch Beschluss einer qualifizierten Mehrheit der Vertragsstaaten geändert werden können. Diese Änderungen bedürften innerstaatlich grundsätzlich eines Vertragsgesetzes nach Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes. Im Hinblick auf die im völkerrechtlichen Änderungsverfahren vorgesehenen relativ kurzen Fristen ist es jedoch erforderlich und zur Entlastung der gesetzgebenden Körperschaften zweckmäßig, das innerstaatliche Umsetzungsverfahren durch eine Rechtsverordnungs-Ermächtigung zu vereinfachen. Der Gegenstand der Änderungen ist durch die Verweisung auf die entsprechenden Vorschriften des Übereinkommens und die dort enthaltenen detaillierten Regelungen über die Voraussetzungen und das Ausmaß möglicher Änderungen nach Inhalt, Zweck und Ausmaß hinreichend bestimmt.

Zu Artikel 3

Absatz 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Der Zeitpunkt, an dem das Übereinkommen nach seinem Artikel 34 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich in Kraft tritt, ist nach Absatz 2 im Bundesgesetzblatt Teil II bekannt zu geben.

Schlussbemerkung

Durch die Ausführung des Gesetzes werden Bund, Länder und Gemeinden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Auch Auswirkungen auf die Umwelt sind durch das Gesetz nicht zu erwarten.

**Budapester Übereinkommen
über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)*)**

**Budapest Convention
on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)*)**

**Convention de Budapest
relative au contrat de transport
de marchandises en navigation intérieure (CMNI)*)**

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens –

in Erwägung der Empfehlungen der Schlussakte der Konferenz für die Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa vom 1. August 1975 für die Harmonisierung der Rechtsvorschriften im Interesse der Förderung des Verkehrs durch die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa –

in Erkenntnis der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einheitlicher Vorschriften über Verträge über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt –

haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schließen und haben demgemäß Folgendes vereinbart:

The States Parties to this Convention,

Considering the recommendations of the Final Act of the Conference on Security and Cooperation in Europe of 1 August 1975 for the harmonization of legal regimes with a view to the development of transport by member States of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission in collaboration with the United Nations Economic Commission for Europe,

Having recognized the necessity and desirability of establishing by common agreement certain uniform rules concerning contracts for the carriage of goods by inland waterway,

Have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Les Etats Contractants à la présente Convention,

Considérant les recommandations de l'Acte final de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe du 1^{er} août 1975 en vue de l'harmonisation des régimes juridiques dans l'intérêt du développement des transports par les Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube en collaboration avec la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe,

Conscients de la nécessité et de l'utilité de fixer des règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises par navigation intérieure,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet et sont par conséquent convenus de ce qui suit:

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

In diesem Übereinkommen

1. bedeutet „Frachtvertrag“ jeder Vertrag, gleichgültig wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern;
2. bedeutet „Frachtführer“ jede Person, von der oder in deren Namen ein Frachtvertrag mit einem Absender abgeschlossen worden ist;
3. bedeutet „ausführender Frachtführer“ jede andere Person als ein Bediensteter oder ein Beauftragter des Frachtführers, welcher der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise übertragen hat;

Chapter I

General provisions

Article 1

Definitions

In this Convention,

1. “Contract of carriage” means any contract, of any kind, whereby a carrier undertakes against payment of freight to carry goods by inland waterway;
2. “Carrier” means any person by whom or in whose name a contract of carriage has been concluded with a shipper;
3. “Actual carrier” means any person, other than a servant or an agent of the carrier, to whom the performance of the carriage or of part of such carriage has been entrusted by the carrier;

Chapitre I

Dispositions générales

Article 1

Définitions

Au sens de la présente Convention,

1. «contrat de transport» désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures;
2. «transporteur» désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur;
3. «transporteur substitué» désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur;

*) Angenommen von der gemeinsam von der ZKR, der Donaukommission und der UN/ECE einberufenen diplomatischen Konferenz, die vom 25. September bis zum 3. Oktober 2000 in Budapest stattgefunden hat.

*) Adopted by the Diplomatic Conference Organized Jointly by CCNR, the Danube Commission and UN/ECE, held in Budapest from 25 September to 3 October 2000.

*) Adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000.

- | | | |
|---|--|--|
| <p>4. bedeutet „Absender“ eine Person, von der oder in deren Namen oder für die ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist;</p> <p>5. bedeutet „Empfänger“ die zur Empfangnahme der Güter berechnigte Person;</p> <p>6. bedeutet „Frachtkunde“ eine Urkunde, durch die ein Frachtvertrag und die Übernahme oder das Verladen der Güter durch einen Frachtführer bewiesen wird und die in der Form eines Konnossementes oder eines Frachtbriefs oder jeder anderen im Handel gebräuchlichen Urkunde ausgestellt wird;</p> <p>7. schließt der Begriff „Güter“ weder geschleppte oder geschobene Schiffe noch Gepäck und Fahrzeuge der beförderten Personen ein; sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem ähnlichen Beförderungsgerät zusammengefasst oder sind sie verpackt, so umfasst der Begriff „Güter“ auch diese Beförderungsgeräte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden;</p> <p>8. schließt der Begriff „schriftlich“, sofern die betroffenen Personen nichts anderes vereinbart haben, den Fall ein, dass die Information in elektronischen, optischen oder ähnlich beschaffenen Kommunikationsmitteln enthalten ist, einschließlich, aber nicht hierauf begrenzt, Telegramm, Telekopie, Telex, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die Information ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann;</p> <p>9. sind unter dem nach diesem Übereinkommen anzuwendenden Recht eines Staates die in diesem Staat geltenden Rechtsnormen unter Ausschluss derjenigen des Internationalen Privatrechts zu verstehen.</p> | <p>4. “Shipper” means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a carrier;</p> <p>5. “Consignee” means the person entitled to take delivery of the goods;</p> <p>6. “Transport document” means a document which evidences a contract of carriage and the taking over or loading of goods by a carrier, made out in the form of a bill of lading or consignment note or of any other document used in trade;</p> <p>7. “Goods” does not include either towed or pushed vessels or the luggage or vehicles of passengers; where the goods are consolidated in a container, on a pallet or in or on a similar article of transport or where they are packed, “goods” includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper;</p> <p>8. “In writing” includes, unless otherwise agreed between the parties concerned, the transmission of information by electronic, optical or similar means of communication, including, but not limited to, telegram, facsimile, telex, electronic mail or electronic data interchange (EDI), provided the information is accessible so as to be usable for subsequent reference.</p> <p>9. The law of a State applicable in accordance with this Convention means the rules of law in force in that State other than its rules of private international law.</p> | <p>4. «expéditeur» désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur;</p> <p>5. «destinataire» désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises;</p> <p>6. «document de transport» désigne un document faisant preuve d’un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d’un connaissement ou d’une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce;</p> <p>7. «marchandises» ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu’elles sont emballées, le terme «marchandises» s’entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s’il est fourni par l’expéditeur;</p> <p>8. l’expression «par écrit», à moins que les personnes concernées n’en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l’information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l’information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence;</p> <p>9. la loi d’un Etat applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit Etat à l’exclusion des règles du droit international privé.</p> |
|---|--|--|

Artikel 2

Anwendungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen ist auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Sieht der Vertrag wahlweise mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist der Löschhafen oder Ablieferungsort maßgebend, an dem die Güter tatsächlich abgeliefert wurden.

(2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf Gewässern, die einer Seeordnung unterliegen, zum Gegenstand, so ist dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 anzuwenden, es sei denn,

Article 2

Scope of application

1. This Convention is applicable to any contract of carriage according to which the port of loading or the place of taking over of the goods and the port of discharge or the place of delivery of the goods are located in two different States of which at least one is a State Party to this Convention. If the contract stipulates a choice of several ports of discharge or places of delivery, the port of discharge or the place of delivery to which the goods have actually been delivered shall determine the choice.

2. This Convention is applicable if the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods, without transshipment, both on inland waterways and in waters to which maritime regulations apply, under the conditions set out in paragraph 1, unless:

Article 2

Champ d’application

1. La présente Convention est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont au moins l’un est un Etat Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.

2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d’eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si

- a) ein Seekonnossement ist nach dem anwendbaren Seerecht ausgestellt oder
- b) die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässern zurückzulegende Strecke ist die größere.

(3) Dieses Übereinkommen ist ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff sowie ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers, Absenders oder Empfängers anzuwenden.

Kapitel II
Rechte und
Pflichten der Vertragsparteien

Artikel 3
Übernahme, Beförderung
und Ablieferung der Güter

(1) Der Frachtführer hat die Güter zu befördern und fristgemäß am Ablieferungs-ort in demselben Zustand, in dem er sie erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern.

(2) Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, erfolgt die Übernahme der Güter und ihre Ablieferung im Schiff.

(3) Der Frachtführer bestimmt das zu verwendende Schiff. Er hat vor und bei Antritt der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in ladetüchtigem Zustand, fahrtüchtig, gemäß den geltenden Bestimmungen ausgerüstet und bemannt ist und über die erforderlichen nationalen und internationalen Genehmigungen für die Beförderung der betroffenen Güter verfügt.

(4) Der Frachtführer darf, wenn die Beförderung mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp vereinbart ist, die Güter ohne Zustimmung des Absenders nur dann ganz oder teilweise in ein anderes Schiff oder in ein Schiff anderen Typs verladen oder umladen,

- a) wenn Umstände wie etwa niedrige Wasserstände, Schiffszusammenstöße oder andere Schifffahrtshindernisse eintreten, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrags unvorhersehbar waren und die die Verladung oder Umladung der Güter zur Durchführung des Frachtvertrags erforderlich machen, und wenn der Frachtführer Weisungen des Absenders in angemessener Frist nicht erlangen kann, oder
- b) wenn dies der Ortsübung in dem Hafen, in dem sich das Schiff befindet, entspricht.

(5) Der Frachtführer hat, vorbehaltlich der Pflichten des Absenders, sicherzustellen, dass durch das Laden, Stauen und Befesti-

- (a) a maritime bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or
- (b) the distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater.

3. This Convention is applicable regardless of the nationality, place of registration or home port of the vessel or whether the vessel is a maritime or inland navigation vessel and regardless of the nationality, domicile, registered office or place of residence of the carrier, the shipper or the consignee.

Chapter II
Rights and obligations
of the Contracting Parties

Article 3
Taking over, carriage
and delivery of the goods

1. The carrier shall carry the goods to the place of delivery within the specified time and deliver them to the consignee in the condition in which they were handed over to him.

2. Unless otherwise agreed, the taking over and delivery of the goods shall take place on board the vessel.

3. The carrier shall decide which vessel is to be used. He shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to ensure that, taking into account the goods to be carried, the vessel is in a state to receive the cargo, is seaworthy and is manned and equipped as prescribed by the regulations in force and is furnished with the necessary national and international authorizations for the carriage of the goods in question.

4. Where it has been agreed that the carriage shall be performed by a specific vessel or type of vessel, the carrier shall be entitled to load or transship the goods in whole or in part on to another vessel or on to another type of vessel without the consent of the shipper, only:

- (a) in circumstances, such as low water or collision or any other obstacle to navigation, which were unforeseeable at the time when the contract of carriage was concluded and in which the loading or transshipment of the goods is necessary in order to perform the contract of carriage, and when the carrier is unable to obtain within an appropriate period of time instructions from the shipper, or
- (b) when it is in accordance with the practice prevailing in the port where the vessel is located.

5. Except as provided by the obligations incumbent on the shipper, the carrier shall ensure that the loading, stowage and

- a) un connaissement maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si
- b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.

3. La présente Convention est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire.

Chapitre II
Droits et obligations
des parties contractantes

Article 3
Prise en charge, transport et
livraison des marchandises

1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.

2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.

3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.

4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur:

- a) qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou
- b) si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.

5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le

gen der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet wird.

(6) Der Frachtführer ist nur dann befugt, Güter auf Deck des Schiffes oder in offenen Schiffen zu befördern, wenn dies mit dem Absender vereinbart worden ist oder im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels steht oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich ist.

Artikel 4

Ausführender Frachtführer

(1) Der zwischen einem Frachtführer und einem ausführenden Frachtführer abgeschlossene Vertrag im Sinne der Definition von Artikel 1 Nummer 1 ist als ein Frachtvertrag im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen. In Bezug auf diesen Frachtvertrag gelten alle den Absender betreffenden Bestimmungen für den Frachtführer und alle den Frachtführer betreffenden Bestimmungen für den ausführenden Frachtführer.

(2) Hat der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer übertragen, gleichviel, ob die Übertragung in Ausübung eines im Frachtvertrag eingeräumten Rechts oder nicht erfolgte, so haftet der Frachtführer dennoch für die gesamte Beförderung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens. Alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.

(3) Der Frachtführer hat den Absender in jedem Fall zu unterrichten, wenn er die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer überträgt.

(4) Vereinbarungen mit dem Absender oder dem Empfänger, durch die der Frachtführer seine Haftung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens erweitert, wirken gegen den ausführenden Frachtführer nur, soweit er ihnen ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat. Der ausführende Frachtführer kann alle Einwendungen geltend machen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen.

(5) Wenn und soweit sowohl der Frachtführer als auch der ausführende Frachtführer haften, haften sie als Gesamtschuldner. Rückgriffsrechte zwischen ihnen werden durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt.

Artikel 5

Lieferfrist

Der Frachtführer hat die Güter innerhalb der vertraglich vereinbarten Frist oder, mangels einer solchen Vereinbarung, innerhalb der Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände der Schiffsreise und bei unbehinderter Schifffahrt vernünftigerweise zuzubilligen ist.

securing of the goods do not affect the safety of the vessel.

6. The carrier is entitled to carry the goods on deck or in open vessels only if it has been agreed with the shipper or if it is in accordance with the usage of the particular trade or is required by the statutory regulations.

Article 4

Actual carrier

1. A contract complying with the definition set out in article 1, paragraph 1, concluded between a carrier and an actual carrier constitutes a contract of carriage within the meaning of this Convention. For the purpose of such contract, all the provisions of this Convention concerning the shipper shall apply to the carrier and those concerning the carrier to the actual carrier.

2. Where the carrier has entrusted the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him.

3. The carrier shall in all cases inform the shipper when he entrusts the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier.

4. Any agreement with the shipper or the consignee extending the carrier's responsibility according to the provisions of this Convention affects the actual carrier only to the extent that he has agreed to it expressly and in writing. The actual carrier may avail himself of all the objections invocable by the carrier under the contract of carriage.

5. If and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between them.

Article 5

Delivery time

The carrier shall deliver the goods within the time limit agreed in the contract of carriage or, if no time limit has been agreed, within the time limit which could reasonably be required of a diligent carrier, taking into account the circumstances of the voyage and unhindered navigation.

calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.

6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

Article 4

Transporteur substitué

1. Le contrat répondant à la définition de l'article 1 paragraphe 1 conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente Convention. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Convention relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.

2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.

3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.

4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente Convention ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.

5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

Article 5

Délai de livraison

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

Artikel 6**Pflichten des Absenders**

(1) Der Absender ist zur Zahlung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

(2) Der Absender hat dem Frachtführer vor Übergabe der Güter schriftlich folgende Angaben über die zu befördernden Güter zu machen:

- a) Maß, Zahl oder Gewicht und Stauungsfaktor der Güter;
- b) Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;
- c) Natur, besondere Merkmale und Eigenschaften der Güter;
- d) Weisungen für die zollrechtliche oder sonstige amtliche Behandlung der Güter;
- e) weitere für die Aufnahme in die Frachturkunde erforderliche Angaben.

Der Absender hat dem Frachtführer ferner bei Übergabe der Güter alle vorgeschriebenen Begleitpapiere zu übergeben.

(3) Der Absender hat die Güter, soweit deren Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass sie vor Verlust oder Beschädigung von der Übernahme bis zur Ablieferung durch den Frachtführer geschützt sind, und dass auch am Schiff oder an anderen Gütern keine Schäden entstehen können. Der Absender hat die Güter ferner unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung mit einer Kennzeichnung gemäß den anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten zu versehen.

(4) Vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten hat der Absender die Güter zu laden und nach Binnenschifffahrtsbrauch zu stauen und zu befestigen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde.

Artikel 7**Gefährliche oder umweltschädliche Güter**

(1) Sollen gefährliche oder umweltschädliche Güter befördert werden, so hat der Absender den Frachtführer vor Übergabe der Güter zusätzlich zu den Angaben nach Artikel 6 Absatz 2 auf die den Gütern innewohnenden Gefahren und Umweltrisiken und die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen schriftlich und deutlich hinzuweisen.

(2) Bedarf die Beförderung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter einer Bewilligung, so hat der Absender die erforderlichen Dokumente spätestens bei Übergabe der Güter zu übergeben.

(3) Können gefährliche oder umweltschädliche Güter mangels einer behördlichen Zustimmung nicht weiterbefördert,

Article 6**Obligations of the shipper**

1. The shipper shall be required to pay the amounts due under the contract of carriage.

2. The shipper shall furnish the carrier in writing, before the goods are handed over, with the following particulars concerning the goods to be carried:

- (a) dimensions, number or weight and stowage factor of the goods;
- (b) marks necessary for identification of the goods;
- (c) nature, characteristics and properties of the goods;
- (d) instructions concerning the Customs or administrative regulations applying to the goods;
- (e) other necessary particulars to be entered in the transport document.

The shipper shall also hand over to the carrier, when the goods are handed over, all the required accompanying documents.

3. If the nature of the goods so requires, the shipper shall, bearing in mind the agreed transport operation, pack the goods in such a way as to prevent their loss or damage between the time they are taken over by the carrier and their delivery and so as to ensure that they do not cause damage to the vessel or to other goods. According to what has been agreed with a view to carriage, the shipper shall also make provision for appropriate marking in conformity with the applicable international or national regulations or, in the absence of such regulations, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation.

4. Subject to the obligations to be borne by the carrier, the shipper shall load and stow the goods and secure them in accordance with inland navigation practice unless the contract of carriage specifies otherwise.

Article 7**Dangerous and polluting goods**

1. If dangerous or polluting goods are to be carried, the shipper shall, before handing over the goods, and in addition to the particulars referred to in article 6, paragraph 2, inform the carrier clearly and in writing of the danger and the risks of pollution inherent in the goods and of the precautions to be taken.

2. Where the carriage of the dangerous or polluting goods requires an authorization, the shipper shall hand over the necessary documents at the latest when handing over the goods.

3. Where the continuation of the carriage, the discharge or the delivery of the dangerous or polluting goods are rendered

Article 6**Obligations de l'expéditeur**

1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:

- a) dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises;
- b) marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises;
- c) nature, caractéristiques et propriétés des marchandises;
- d) instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises;
- e) autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

Article 7**Marchandises dangereuses ou polluantes**

1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6 paragraphe 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.

2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.

3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont

gelöscht oder abgeliefert werden, so trägt der Absender die Kosten des Rücktransports, wenn der Frachtführer die Güter zum Ladehafen oder einem näher liegenden Ort, wo sie gelöscht und abgeliefert oder entsorgt werden können, zurückbefördert.

(4) Besteht eine unmittelbare Gefahr für Menschenleben, Sachen oder die Umwelt, so ist der Frachtführer, auch wenn er vor Übernahme der Güter auf die ihnen inwohnenden Gefahren oder Umweltrisiken hingewiesen worden ist oder wenn ihm diese aufgrund anderer Informationen bekannt waren, berechtigt, die Güter auszuladen, unschädlich zu machen oder, sofern eine solche Maßnahme angesichts der von den Gütern ausgehenden Gefahr nicht unverhältnismäßig ist, zu vernichten.

(5) Ist der Frachtführer berechtigt, Maßnahmen nach Absatz 3 oder 4 zu ergreifen, so hat er Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens.

Artikel 8

Haftung des Absenders

(1) Der Absender haftet, auch ohne dass ihn ein Verschulden trifft, für alle Schäden und Aufwendungen, die dem Frachtführer oder dem ausführenden Frachtführer dadurch entstanden sind, dass

- a) die Angaben oder Hinweise nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absatz 1 fehlen, unrichtig oder unvollständig sind,
- b) gefährliche oder umweltschädliche Güter nicht gemäß anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten gekennzeichnet oder etikettiert sind,
- c) die erforderlichen Begleitpapiere fehlen, unrichtig oder unvollständig sind.

Der Frachtführer kann sich nicht auf die Haftung des Absenders berufen, wenn nachgewiesen wird, dass ihn selbst, seine Bediensteten oder Beauftragten ein Verschulden trifft. Gleiches gilt für den ausführenden Frachtführer.

(2) Der Absender hat für die Erfüllung seiner Aufgaben und Pflichten nach den Artikeln 6 und 7 Handlungen und Unterlassungen von Personen, deren er sich dafür bedient, wie seine eigenen Handlungen und Unterlassungen zu vertreten, sofern diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

Artikel 9

Rücktrittsrecht des Frachtführers

(1) Der Frachtführer kann vom Frachtvertrag zurücktreten, wenn der Absender

impossible owing to the absence of an administrative authorization, the shipper shall bear the costs for the return of the goods to the port of loading or a nearer place, where they may be discharged and delivered or disposed of.

4. In the event of immediate danger to life, property or the environment, the carrier shall be entitled to unload the goods, to render them innocuous or, provided that such a measure is not disproportionate to the danger they represent, to destroy them, even if, before they were taken over, he was informed or was apprised by other means of the nature of the danger or the risks of pollution inherent in the goods.

5. Where the carrier is entitled to take the measures referred to in paragraphs 3 or 4 above, he may claim compensation for damages.

Article 8

Liability of the shipper

1. The shipper shall, even if no fault can be attributed to him, be liable for all the damages and costs incurred by the carrier or the actual carrier by reason of the fact that:

- (a) the particulars or information referred to in articles 6, paragraph 2, or 7, paragraph 1, are missing, inaccurate or incomplete;
- (b) the dangerous or polluting goods are not marked or labelled in accordance with the applicable international or national regulations or, if no such regulations exist, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation;
- (c) the necessary accompanying documents are missing, inaccurate or incomplete.

The carrier may not avail himself of the liability of the shipper if it is proven that the fault is attributable to the carrier himself, his servants or agents. The same applies to the actual carrier.

2. The shipper shall be responsible for the acts and omissions of persons of whose services he makes use to perform the tasks and meet the obligations referred to in articles 6 and 7, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

Article 9

Termination of the contract of carriage by the carrier

1. The carrier may terminate the contract of carriage if the shipper has failed to

rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.

4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.

5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

Article 8

Responsabilité de l'expéditeur

1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que

- a) les indications ou précisions visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphe 1, sont manquantes, inexactes ou incomplètes;
- b) les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure;
- c) les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.

2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Article 9

Résiliation du contrat de transport par le transporteur

1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses

seine Pflichten nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absätze 1 und 2 verletzt hat.

(2) Macht der Frachtführer von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch, so kann er die Güter auf Kosten des Absenders wieder ausladen und wahlweise die Zahlung folgender Beträge verlangen:

- a) ein Drittel der vereinbarten Fracht oder
- b) neben etwaigen Liegegeldern eine Entschädigung in Höhe des Betrags der aufgewendeten Kosten und des entstandenen Schadens sowie, wenn die Reise bereits begonnen hat, die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Reise.

Artikel 10

Ablieferung der Güter

(1) Unbeschadet der Pflicht des Absenders nach Artikel 6 Absatz 1 haftet der Empfänger, der nach Ankunft der Güter am Ablieferungsort deren Auslieferung verlangt, nach Maßgabe des Frachtvertrags für die Fracht und die übrigen auf den Gütern lastenden Forderungen sowie für seine Beiträge im Fall einer großen Haverei. Fehlt eine Frachturkunde oder ist sie nicht vorgelegt worden, so haftet der Empfänger für die mit dem Absender vereinbarte Fracht, soweit diese marktüblich ist.

(2) Die Bereitstellung der Güter für den Empfänger in Übereinstimmung mit dem Frachtvertrag oder mit den für den betreffenden Handel geltenden Gebräuchen oder mit den im Löschhafen anzuwendenden Vorschriften ist als Ablieferung anzusehen. Die vorgeschriebene Übergabe der Güter an eine Behörde oder einen Dritten ist ebenfalls als Ablieferung anzusehen.

Kapitel III

Frachturkunden

Artikel 11

Art und Inhalt

(1) Der Frachtführer hat für jede unter dieses Übereinkommen fallende Beförderung von Gütern eine Frachturkunde auszustellen; ein Konnossement hat er nur auszustellen, wenn dies vom Absender verlangt und vor Verladung der Güter oder deren Übernahme zur Beförderung vereinbart worden ist. Das Fehlen einer Frachturkunde oder die Tatsache, dass diese unvollständig ist, berührt nicht die Gültigkeit des Frachtvertrags.

(2) Die Originalausfertigung der Frachturkunde ist vom Frachtführer oder Schiffsführer oder von einer vom Frachtführer ermächtigten Person zu unterzeichnen. Der Frachtführer kann verlangen, dass der Absender das Original oder eine Kopie mitunterzeichnet. Die Unterschriften können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt, mit Zeichen oder sons-

perform the obligations set out in article 6, paragraph 2, or article 7, paragraphs 1 and 2.

2. If the carrier makes use of his right of termination, he may unload the goods at the shipper's expense and claim optionally the payment of any of the following amounts:

- (a) one third of the agreed freight; or
- (b) in addition to any demurrage charge, a compensation equal to the amount of costs incurred and the loss caused, as well as, should the voyage have already begun, a proportional freight for the part of the voyage already performed.

Article 10

Delivery of the goods

1. Notwithstanding the obligation of the shipper under article 6, paragraph 1, the consignee who, following the arrival of the goods at the place of delivery, requests their delivery, shall, in accordance with the contract of carriage, be liable for the freight and other charges due on the goods, as well as for his contribution to any general average. In the absence of a transport document, or if such document has not been presented, the consignee shall be liable for the freight agreed with the shipper if it corresponds to market practice.

2. The placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the contract of carriage or with the usage of the particular trade or with the statutory regulations applicable at the port of discharge shall be considered a delivery. The imposed handing over of the goods to an authority or a third party shall also be considered a delivery.

Chapter III

Transport documents

Article 11

Nature and content

1. For each carriage of goods governed by this Convention the carrier shall issue a transport document; he shall issue a bill of lading only if the shipper so requests and if it has been so agreed before the goods were loaded or before they were taken over for carriage. The lack of a transport document or the fact that it is incomplete shall not affect the validity of the contract of carriage.

2. The original of the transport document must be signed by the carrier, the master of the vessel or a person authorized by the carrier. The carrier may require the shipper to countersign the original or a copy. The signature may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols or made by any other mechanical or electronic means, if this is not prohibited by

obligations visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphes 1 et 2.

2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:

- a) un tiers du fret convenu, ou
- b) en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Article 10

Livraison des marchandises

1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6 paragraphe 1, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.

2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

Chapitre III

Documents de transport

Article 11

Nature et contenu

1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente Convention un document de transport; il ne devra établir un connossement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.

2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous

tigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, nicht verboten ist.

(3) Die Frachturkunde dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrags sowie für die Übernahme der Güter durch den Frachtführer. Sie begründet insbesondere die Vermutung, dass die Güter so zur Beförderung übernommen worden sind, wie sie in der Urkunde beschrieben werden.

(4) Handelt es sich bei der Frachturkunde um ein Konnossement, so ist dieses allein für das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger der Güter maßgebend. Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags maßgebend.

(5) Die Frachturkunde enthält außer ihrer Bezeichnung folgende Angaben:

- a) den Namen, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers und des Absenders;
- b) den Empfänger der Güter;
- c) den Namen oder die Nummer des Schiffes, wenn die Güter an Bord genommen sind, oder den Vermerk in der Frachturkunde, dass die Güter vom Frachtführer zur Beförderung übernommen, aber noch nicht an Bord des Schiffes verladen worden sind;
- d) den Ladehafen oder Übernahmeort und den Löschhafen oder Ablieferungsort;
- e) die übliche Bezeichnung der Art der Güter und ihrer Verpackung, und bei gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern ihre nach den anwendbaren Vorschriften vorgesehene, sonst ihre allgemeine Bezeichnung;
- f) Maß, Zahl oder Gewicht sowie Merkmale der an Bord verladenen oder zur Beförderung übernommenen Güter;
- g) gegebenenfalls den Vermerk, dass die Güter auf Deck oder in offenen Schiffen befördert werden dürfen oder müssen;
- h) die vereinbarten Bestimmungen über die Fracht;
- i) bei Frachtbriefen die Bezeichnung als Original oder Kopie; bei Konnossementen die Anzahl der Originalausfertigungen;
- j) den Ort und Tag der Ausstellung.

Das Fehlen einer oder mehrerer in diesem Absatz genannten Angaben berührt nicht die Rechtsnatur einer Frachturkunde im Sinne von Artikel 1 Nummer 6 dieses Übereinkommens.

the law of the State where the transport document was issued.

3. The transport document shall be prima facie evidence, save proof to the contrary, of the conclusion and content of the contract of carriage and of the taking over of the goods by the carrier. In particular, it shall provide a basis for the presumption that the goods have been taken over for carriage as they are described in the transport document.

4. When the transport document is a bill of lading, it alone shall determine the relations between the carrier and the consignee. The conditions of the contract of carriage shall continue to determine the relations between carrier and shipper.

5. The transport document, in addition to its denomination, contains the following particulars:

- (a) the name, domicile, registered office or place of residence of the carrier and of the shipper;
- (b) the consignee of the goods;
- (c) the name or number of the vessel, where the goods have been taken on board, or particulars in the transport document stating that the goods have been taken over by the carrier but not yet loaded on the vessel;
- (d) the port of loading or the place where the goods were taken over and the port of discharge or the place of delivery;
- (e) the usual name of the type of goods and their method of packaging and, for dangerous or polluting goods, their name according to the requirements in force or, if there is no such name, their general name;
- (f) the dimensions, number or weight as well as the identification marks of the goods taken on board or taken over for the purpose of carriage;
- (g) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck or on board open vessels;
- (h) the agreed provisions concerning freight;
- (i) in the case of a consignment note, the specification as to whether it is an original or a copy; in the case of a bill of lading, the number of originals;
- (j) the place and date of issue.

The legal character of a transport document in the sense of article 1, paragraph 6, of this Convention is not affected by the absence of one or more of the particulars referred to in this paragraph.

forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'Etat où le document de transport est émis.

3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport.

4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes:

- a) les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur;
- b) le destinataire des marchandises;
- c) le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau;
- d) le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison;
- e) la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale;
- f) les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport;
- g) l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes;
- h) les dispositions convenues relatives au fret;
- i) s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux;
- j) le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 1 paragraphe 6 de la présente Convention n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

Artikel 12
Vorbehalte
in den Frachturkunden

(1) Der Frachtführer ist berechtigt, in die Frachturkunde Vorbehalte aufzunehmen

a) bezüglich Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, wenn er Grund zur Annahme hat, dass die Angaben des Absenders unrichtig sind, oder wenn er keine ausreichende Möglichkeit hat, diese Angaben nachzuprüfen, insbesondere weil ihm die Güter nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen worden sind, oder weil ohne ausdrückliche Vereinbarung das Maß oder Gewicht durch Eichaufnahme festgestellt worden ist;

b) bezüglich Merkzeichen, die nicht auf den Gütern selbst oder im Falle der Verpackung auf den Behältnissen oder Verpackungen deutlich und haltbar angebracht sind;

c) bezüglich des äußeren Zustandes der Güter.

(2) Unterlässt es der Frachtführer, den äußeren Zustand der Güter zu vermerken oder diesbezügliche Vorbehalte anzubringen, so wird angenommen, er habe in der Frachturkunde vermerkt, dass die Güter in äußerlich gutem Zustand waren.

(3) Sind die Güter gemäß den Angaben in der Frachturkunde in einem Container oder in Laderäumen des Schiffes verstaut worden, die von einer anderen Person als dem Frachtführer, seinen Bediensteten oder Beauftragten versiegelt wurden, und sind weder der Container noch die Siegel bis zum Erreichen des Löschhafens oder Ablieferungsorts beschädigt, so besteht die Vermutung, dass ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter nicht während der Beförderung entstanden ist.

Artikel 13
Konnossement

(1) Die Originalausfertigungen eines Konnossementes sind Wertpapiere, die auf den Namen des Empfängers, an Order oder auf den Inhaber lauten.

(2) Am Ablieferungsort werden die Güter nur gegen Rückgabe der zuerst vorgewiesenen Originalausfertigung des Konnossementes abgeliefert; sodann kann gegen Rückgabe der übrigen Originalausfertigungen die Ablieferung der Güter nicht mehr verlangt werden.

(3) Die Übergabe des Konnossementes an denjenigen, den das Konnossement zum Empfang der Güter legitimiert, hat, wenn die Güter vom Frachtführer übernommen sind, für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselben Wirkungen wie die Übergabe der Güter.

(4) Ist das Konnossement einem Dritten, einschließlich des Empfängers, übertragen worden, der gutgläubig im Vertrauen auf die im Konnossement enthaltene Beschrei-

Article 12
Reservations in
transport documents

1. The carrier is entitled to include in the transport document reservations concerning:

(a) The dimensions, number or weight of the goods, if he has grounds to suspect that the particulars supplied by the shipper are inaccurate or if he had no reasonable means of checking such particulars, especially because the goods have not been counted, measured or weighed in his presence or because, without explicit agreement, the dimensions or weights have been determined by draught measurement;

(b) Identification marks which are not clearly and durably affixed on the goods themselves or, if the goods are packed, on the receptacles or packagings;

(c) The apparent condition of the goods.

2. If the carrier fails to note the apparent condition of the goods or does not enter reservations in that respect, he is deemed to have noted in the transport document that the goods were in apparent good condition.

3. If, in accordance with the particulars set out in the transport document, the goods are placed in a container or in the holds of the vessel and sealed by other persons than the carrier, his servants or his agents, and if neither the container nor the seals are damaged or broken when they reach the port of discharge or the place of delivery, it shall be presumed that the loss or damage to the goods did not occur during carriage.

Article 13
Bill of lading

1. The originals of a bill of lading shall be documents of title issued in the name of the consignee, to order or to bearer.

2. At the place of destination, the goods shall be delivered only in exchange for the original of the bill of lading submitted initially; thereafter, further delivery cannot be claimed against other originals.

3. When the goods are taken over by the carrier, handing over the bill of lading to a person entitled thereby to receive the goods has the same effects as the handing over of the goods as far as the acquisition of rights to the goods is concerned.

4. If the bill of lading has been transferred to a third party, including the consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods

Article 12
Inscription de réserves
sur les documents de transport

1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport

a) concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage;

b) concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages;

c) concernant l'état apparent des marchandises.

2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

Article 13
Connaissance

1. Les exemplaires originaux d'un connaissance constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.

2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissance présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.

3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissance à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.

4. Lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue

bung der Güter gehandelt hat, so ist diesem gegenüber der Gegenbeweis gegen die Vermutungen des Artikels 11 Absatz 3 und des Artikels 12 Absatz 2 nicht zulässig.

therein, proof to the contrary of the presumption set out in article 11, paragraph 3, and article 12, paragraph 2, shall not be admissible.

dans le connaissance, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 11 paragraphe 3 et de l'article 12 paragraphe 2.

Kapitel IV
Verfügungsrecht

Chapter IV
Right to dispose of the goods

Chapitre IV
Droit de disposer
des marchandises

Artikel 14
Verfügungsberechtigter

Article 14
Holder of the right of disposal

Article 14
Titulaire du droit de disposer

(1) Der Absender ist berechtigt, über die Güter zu verfügen; er kann insbesondere verlangen, dass der Frachtführer die Güter nicht weiterbefördert, den Ablieferungsort ändert oder die Güter an einen anderen als den in der Frachturkunde angegebenen Empfänger abliefern.

1. The shipper shall be authorized to dispose of the goods; in particular, he may require the carrier to discontinue the carriage of the goods, to change the place of delivery or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the transport document.

1. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.

(2) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, sobald der Empfänger nach Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Ablieferung der Güter verlangt hat und,

2. The shipper's right of disposal shall cease to exist once the consignee, following the arrival of the goods at the scheduled place of delivery, has requested delivery of the goods and,

2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,

a) bei Beförderungen unter Verwendung eines Frachtbriefs, sobald die Originalausfertigung dem Empfänger übergeben worden ist,

(a) where carriage is under a consignment note, once the original has been handed over to the consignee;

a) s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;

b) bei Beförderungen unter Verwendung eines Konnossementes, sobald der Absender alle Originalausfertigungen in seinem Besitz einer anderen Person übergeben hat und nicht mehr darüber verfügt.

(b) where carriage is under a bill of lading, once the shipper has relinquished all the originals in his possession by handing them over to another person.

b) s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissance, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

(3) Der Absender kann durch einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief von dessen Ausstellung an auf sein Verfügungsrecht zugunsten des Empfängers verzichten.

3. By an appropriate entry in the consignment note, the shipper may, when the consignment note is issued, waive his right of disposal to the consignee.

3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

Artikel 15
Voraussetzungen für die
Ausübung des Verfügungsrechts

Article 15
Conditions for the
exercise of the right of disposal

Article 15
Conditions de
l'exercice du droit de disposer

Der Absender oder in den Fällen des Artikels 14 Absätze 2 und 3 der Empfänger hat, wenn er sein Verfügungsrecht ausüben will,

The shipper or, in the case of article 14, paragraphs 2 and 3, the consignee, must, if he wishes to exercise his right of disposal:

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 14 paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:

a) wenn es sich um ein Konnossement handelt, sämtliche Originalausfertigungen vor Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort vorzuweisen;

(a) where a bill of lading is used, submit all originals prior to the arrival of the goods at the scheduled place of delivery;

a) s'agissant d'un connaissance, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu;

b) wenn es sich um eine andere Frachturkunde als ein Konnossement handelt, diese Frachturkunde vorzuweisen, in der die dem Frachtführer erteilten neuen Weisungen einzutragen sind;

(b) where a transport document other than a bill of lading is used, submit this document, which shall include the new instructions given to the carrier;

b) s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissance, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur;

c) dem Frachtführer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der Weisungen entstehen;

(c) compensate the carrier for all costs and damage incurred in carrying out instructions;

c) rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions;

d) bei Wiederausladung der Güter vor Ankunft an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die volle vereinbarte Fracht zu bezahlen, sofern im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart worden ist.

(d) pay all the agreed freight in the event of the discharge of the goods before arrival at the scheduled place of delivery, unless the contract of carriage provides otherwise.

d) payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

Kapitel V
Haftung des Frachtführers

Artikel 16
Haftung für Schäden

(1) Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

(2) Die Haftung des Frachtführers für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit vor dem Einladen der Güter in das Schiff oder nach deren Ausladen aus dem Schiff entsteht, bestimmt sich nach dem auf den Frachtvertrag anwendbaren Recht eines Staates.

Artikel 17
Bedienstete und Beauftragte

(1) Der Frachtführer haftet für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und Beauftragten, deren er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

(2) Wird die Beförderung durch einen ausführenden Frachtführer nach Artikel 4 durchgeführt, so haftet der Frachtführer auch für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers und der Bediensteten und Beauftragten des ausführenden Frachtführers, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

(3) Wird ein Anspruch gegen die Bediensteten und Beauftragten des Frachtführers oder ausführenden Frachtführers erhoben, so können sich jene, wenn sie beweisen, dass sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, auf die gleichen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, auf die sich der Frachtführer oder ausführende Frachtführer nach diesem Übereinkommen berufen kann.

(4) Ein Lotse, der von einer Behörde bestimmt wird und nicht frei ausgewählt werden kann, gilt nicht als Bediensteter oder Beauftragter im Sinne von Absatz 1.

Artikel 18
Besondere Haftungsausschlussgründe

(1) Der Frachtführer und der ausführende Frachtführer sind von ihrer Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf einen der nachstehenden Umstände oder eine der nachstehenden Gefahren zurückzuführen ist:

Chapter V
Liability of the carrier

Article 16
Liability for loss

1. The carrier shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods caused between the time when he took them over for carriage and the time of their delivery, or resulting from delay in delivery, unless he can show that the loss was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which he could not have averted.

2. The carrier's liability for loss resulting from loss or damage to the goods caused during the time before the goods are loaded on the vessel or the time after they have been discharged from the vessel shall be governed by the law of the State applicable to the contract of carriage.

Article 17
Servants and agents

1. The carrier shall be responsible for the acts and omissions of his servants and agents of whose services he makes use during the performance of the contract of carriage, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

2. When the carriage is performed by an actual carrier in accordance with article 4, the carrier is also responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of the servants and agents of the actual carrier acting within the scope of their employment.

3. If an action is brought against the servants and agents of the carrier or the actual carrier, such persons, if they prove that they acted within the scope of their employment, are entitled to avail themselves of the exonerations and limits of liability which the carrier or the actual carrier is entitled to invoke under this Convention.

4. A pilot designated by an authority and who cannot be freely selected shall not be considered to be a servant or agent within the meaning of paragraph 1.

Article 18
Special exonerations from liability

1. The carrier and the actual carrier shall be exonerated from their liability when the loss, damage or delay are the result of one of the circumstances or risks listed below:

Chapitre V
Responsabilité du transporteur

Article 16
Responsabilité pour préjudice

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport.

Article 17
Préposés et mandataires

1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Convention.

4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1.

Article 18
Exonérations particulières de responsabilité

1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:

- | | | |
|---|---|--|
| a) Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, Empfängers oder Verfügungsberechtigten; | (a) acts or omissions of the shipper, the consignee or the person entitled to dispose of the goods; | a) actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer; |
| b) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Löschen der Güter durch den Absender oder Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln; | (b) handling, loading, stowage or discharge of the goods by the shipper, the consignee or third parties acting on behalf of the shipper or the consignee; | b) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire; |
| c) Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war, im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handelsstand oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich war; | (c) carriage of the goods on deck or in open vessels, where such carriage has been agreed with the shipper or is in accordance with the practice of the particular trade, or if it is required by the regulations in force; | c) transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur; |
| d) natürliche Beschaffenheit der Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht) oder durch Ungeziefer oder Nagetiere ausgesetzt sind; | (d) nature of the goods which exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage (in volume or weight), or the action of vermin or rodents; | d) nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs; |
| e) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind; | (e) lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective; | e) absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux; |
| f) ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter; | (f) insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods; | f) insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises; |
| g) erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern; | (g) rescue or salvage operations or attempted rescue or salvage operations on inland waterways; | g) opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables; |
| h) Beförderung lebender Tiere, es sei denn, der Frachtführer hat die im Frachtvertrag vereinbarten Maßnahmen oder Weisungen missachtet. | (h) carriage of live animals, unless the carrier has not taken the measures or observed the instructions agreed upon in the contract of carriage. | h) transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport. |

(2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus diesem Umstand oder dieser Gefahr entstanden ist. Beweist der Geschädigte, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstanden ist, entfällt diese Vermutung.

2. When, in the circumstances of the case, damage could be attributed to one or more of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of the present article, it is presumed to have been caused by such a circumstance or risk. This presumption does not apply if the injured party proves that the loss suffered does not result, or does not result exclusively, from one of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of this article.

2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît, si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article.

Artikel 19

Berechnung der Entschädigung

(1) Haftet der Frachtführer für gänzlichen Verlust der Güter, so hat er nur den Wert der Güter am Ort und Tag, an dem sie nach dem Frachtvertrag hätten abgeliefert werden müssen, zu ersetzen. Die Ablieferung an einen Nichtberechtigten wird wie ein Verlust behandelt.

(2) Bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung der Güter hat der Frachtführer nur in Höhe der Wertverminderung Schadenersatz zu leisten.

(3) Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenwert, mangels eines solchen nach dem Marktpreis und mangels

Article 19

Calculation of compensation

1. Where the carrier is liable for total loss of goods, the compensation payable by him shall be equal to the value of the goods at the place and on the day of delivery according to the contract of carriage. Delivery to a person other than the person entitled is deemed to be a loss.

2. In the event of partial loss or damage to goods, the carrier shall be liable only to the extent of the loss in value.

3. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according

Article 19

Calcul de l'indemnité

1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.

2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.

3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à

beider nach dem gemeinen Wert der Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort.

(4) Für Güter, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit einem Schwund ausgesetzt sind, haftet der Frachtführer ohne Berücksichtigung der Dauer der Beförderung nur für den Teil des Schwundes, der den normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht), wie dieser im Frachtvertrag vereinbart oder, mangels Vereinbarung, in den am Ablieferungsort geltenden Vorschriften oder Gebräuchen des betreffenden Handels festgesetzt ist, übersteigt.

(5) Dieser Artikel berührt nicht die Frachtsprüche des Frachtführers, wie sie im Frachtvertrag oder, mangels Vereinbarung, in den anwendbaren nationalen Vorschriften oder Gebräuchen vorgesehen sind.

to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality at the place of delivery.

4. In respect of goods which by reason of their nature are exposed to wastage during carriage, the carrier shall be held liable, whatever the length of the carriage, only for that part of the wastage which exceeds normal wastage (in volume or weight) as determined by the parties to the contract of carriage or, if not, by the regulations or established practice at the place of destination.

5. The provisions of this article shall not affect the carrier's right concerning the freight as provided by the contract of carriage or, in the absence of special agreements in this regard, by the applicable national regulations or practices.

défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.

5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

Artikel 20

Haftungshöchstbetrag

(1) Vorbehaltlich des Artikels 21 und des Absatzes 4 dieses Artikels haftet der Frachtführer in keinem Falle und aus welchem Rechtsgrund er auch in Anspruch genommen wird für höhere Beträge als 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachtkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Handelt es sich bei der Packung oder anderen Ladungseinheit um einen Container und werden in der Frachtkunde nicht Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, so tritt an die Stelle des Betrags von 666,67 Rechnungseinheiten der Betrag von 1 500 Rechnungseinheiten für den Container ohne die darin verstauten Güter und zusätzlich der Betrag von 25 000 Rechnungseinheiten für die in dem Container verstauten Güter.

(2) Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder anderen Ladungseinheiten, die in der Frachtkunde als in oder auf diesem Beförderungsgerät verpackt angegeben sind, als Packungen oder Ladungseinheiten. Anderenfalls gelten die Güter in oder auf einem solchen Beförderungsgerät als eine einzige Ladungseinheit. In den Fällen, in denen das Beförderungsgerät selbst verloren gegangen oder beschädigt worden ist, wird dieses Gerät als solches, wenn es nicht dem Frachtführer gehört oder sonst von ihm gestellt wird, als eine besondere Ladungseinheit angesehen.

(3) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung haftet der Frachtführer nur bis zum einfachen Betrag der Fracht. Die

Article 20

Maximum limits of liability

1. Subject to article 21 and paragraph 4 of the present article, and regardless of the action brought against him, the carrier shall under no circumstances be liable for amounts exceeding 666.67 units of account per package or other shipping unit, or 2 units of account per kilogram of weight, specified in the transport document, of the goods lost or damaged, whichever is the higher. If the package or other shipping unit is a container and if there is no mention in the transport document of any package or shipping unit consolidated in the container, the amount of 666.67 units of account shall be replaced by the amount of 1,500 units of account for the container without the goods it contains and, in addition, the amount of 25,000 units of account for the goods which are in the container.

2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the transport document as packed in or on such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, the goods in or on such article of transport are deemed one shipping unit. In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. In the event of loss due to delay in delivery, the carrier's liability shall not exceed the amount of the freight. However,

Article 20

Limites maximales de responsabilité

1. Sous réserve de l'article 21 et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1 500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues.

2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.

3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret.

Schadenersatzleistungen nach Absatz 1 dieses Artikels und Satz 1 dieses Absatzes dürfen aber zusammen den Betrag nicht übersteigen, der sich nach Absatz 1 für vollständigen Verlust der Güter ergeben würde, hinsichtlich derer die Haftung entstanden ist.

(4) Die in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn

a) in der Frachtkunde die Natur und der höhere Wert der Güter oder des Beförderungsgertes ausdrücklich angegeben sind und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt hat oder

b) die Parteien höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart haben.

(5) Der Gesamtbetrag, der für den gleichen Schaden vom Frachtführer, ausführenden Frachtführer und deren Bediensteten und Beauftragten als Ersatz zu leisten ist, darf die in diesem Artikel vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen.

the aggregate liability under paragraph 1 and the first sentence of the present paragraph shall not exceed the limitation which would be established under paragraph 1 for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

4. The maximum limits of liability mentioned in paragraph 1 do not apply:

(a) where the nature and higher value of the goods or articles of transport have been expressly specified in the transport document and the carrier has not refuted those specifications, or

(b) where the parties have expressly agreed to higher maximum limits of liability.

5. The aggregate of the amounts of compensation recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents for the same loss shall not exceed overall the limits of liability provided for in this article.

Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.

4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1 ne s'appliquent pas:

a) lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou

b) lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.

5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

Artikel 21

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

(1) Der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer kann sich nicht auf die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass er selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Die für den Frachtführer oder ausführenden Frachtführer handelnden Bediensteten und Beauftragten können sich ebenfalls nicht auf die in diesem Übereinkommen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass sie den Schaden in einer in Absatz 1 beschriebenen Weise verursacht haben.

Artikel 22

Anwendung der Haftungs- befreiungen und Haftungsgrenzen

Die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen gelten für jeden Anspruch wegen Verlust, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Güter, die Gegenstand des Frachtvertrags sind, gleichviel ob der Anspruch auf einen Frachtvertrag, unerlaubte Handlung oder einen sonstigen Rechtsgrund gestützt wird.

Article 21

Loss of right to limit liability

1. The carrier or the actual carrier is not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage if it is proved that he himself caused the damage by an act or omission, either with the intent to cause such damage, or recklessly and with the knowledge that such damage would probably result.

2. Similarly, the servants and agents acting on behalf of the carrier or the actual carrier are not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage, if it is proved that they caused the damage in the manner described in paragraph 1.

Article 22

Application of the exonerations and limits of liability

The exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage apply in any action in respect of loss or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage, whether the action is founded in contract, in tort or on some other legal ground.

Article 21

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1.

Article 22

Application des exonérations et des limites de responsabilité

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

Kapitel VI
Fristen für die Geltend-
machung von Ansprüchen

Chapter VI
Claims period

Chapitre VI
Délais de réclamation

Artikel 23
Schadensanzeige

(1) Die vorbehaltslose Annahme der Güter durch den Empfänger begründet die Vermutung dafür, dass der Frachtführer die Güter in demselben Zustand und in derselben Menge abgeliefert hat, wie sie von ihm zur Beförderung übergeben worden sind.

(2) Der Frachtführer und der Empfänger können verlangen, dass der Zustand und die Menge der Güter bei der Ablieferung im Beisein beider Parteien festgestellt werden.

(3) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich erkennbar, muss, sofern der Empfänger und der Frachtführer den Zustand der Güter nicht gemeinsam festgestellt haben, jeder Vorbehalt des Empfängers spätestens bei Ablieferung schriftlich und mit Angabe der allgemeinen Natur des Schadens erklärt werden.

(4) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich nicht erkennbar, muss jeder Vorbehalt des Empfängers innerhalb von 7 aufeinander folgenden Kalendertagen nach der Ablieferung schriftlich erklärt werden, wobei die allgemeine Natur des Schadens anzuführen ist und der Geschädigte in diesem Fall nachzuweisen hat, dass der Schaden entstanden ist, während sich die Güter in der Obhut des Frachtführers befanden.

(5) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung ist kein Ersatz zu leisten, es sei denn, der Empfänger kann beweisen, dass er dem Frachtführer die Verspätung innerhalb von 21 aufeinander folgenden Tagen nach der Ablieferung angezeigt und der Frachtführer die Anzeige erhalten hat.

Artikel 24
Verjährung

(1) Alle Ansprüche aus einem diesem Übereinkommen unterstehenden Vertrag verjähren mit Ablauf eines Jahres von dem Tage an, an dem die Güter dem Empfänger abgeliefert worden sind oder hätten abgeliefert werden müssen. Der Tag, an dem die Frist beginnt, bleibt bei der Berechnung der Frist außer Betracht.

(2) Derjenige, demgegenüber ein Anspruch erhoben worden ist, kann jederzeit während der Frist diese durch eine schriftliche Erklärung gegenüber dem Geschädigten verlängern. Diese Frist kann durch eine oder mehrere andere Erklärungen erneut verlängert werden.

(3) Auf die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung findet das Recht des Staates Anwendung, das auf den Frachtvertrag anzuwenden ist. Die Anmeldung des Anspruchs in einem Verteilungsverfahren zur Durchführung der Haftungsbe-

Article 23
Notice of damage

1. The acceptance without reservation of the goods by the consignee is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods in the same condition and quantity as when they were handed over to him for carriage.

2. The carrier and the consignee may require an inspection of the condition and quantity of the goods on delivery in the presence of the two parties.

3. Where the loss or damage to the goods is apparent, any reservation on the part of the consignee must be formulated in writing specifying the general nature of the damage, no later than the time of delivery, unless the consignee and the carrier have jointly checked the condition of the goods.

4. Where the loss or damage to the goods is not apparent, any reservation on the part of the consignee must be notified in writing specifying the general nature of the damage, no later than 7 consecutive days from the time of delivery; in such case, the injured party shall show that the damage was caused while the goods were in the charge of the carrier.

5. No compensation shall be payable for damage resulting from delay in delivery except when the consignee can prove that he gave notice of the delay to the carrier within 21 consecutive days following delivery of the goods and that this notice reached the carrier.

Article 24
Limitation of actions

1. All actions arising out of a contract governed by this Convention shall be time-barred after one year commencing from the day when the goods were, or should have been, delivered to the consignee. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

2. The person against whom an action is instituted may at any time during the limitation period extend that period by a declaration in writing to the injured party. This period may be further extended by one or more further declarations.

3. The suspension and interruption of the limitation period are governed by the law of the State applicable to the contract of carriage. The filing of a claim in proceedings to apportion limited liability for all claims arising from an event having led to

Article 23
Avis de dommage

1. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.

2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.

3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.

4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.

5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

Article 24
Prescription

1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Convention se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

3. La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes

schränkung für alle aus einem Schadenseignis entstandenen Ansprüche unterbricht die Verjährung.

(4) Ein Rückgriffsanspruch einer nach diesem Übereinkommen haftbar gemachten Person kann auch nach Ablauf der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Verjährungsfrist gerichtlich geltend gemacht werden, wenn die Klage innerhalb von 90 Tagen seit dem Tag erhoben wird, an dem derjenige, der die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist, oder wenn die Klage innerhalb einer längeren, vom Recht des Staates, in dem das Verfahren eingeleitet wird, bestimmten Frist erhoben wird.

(5) Verjährte Ansprüche können nicht auf dem Wege der Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden.

damage shall interrupt the limitation.

4. Any action for indemnity by a person held liable under this Convention may be instituted even after the expiry of the limitation period provided for in paragraphs 1 and 2 of the present article, if proceedings are instituted within a period of 90 days commencing from the day on which the person instituting the action has settled the claim or has been served with process, or if proceedings are instituted within a longer period as provided by the law of the State where proceedings are instituted.

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

créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Convention pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'Etat où la procédure est engagée.

5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

Kapitel VII
Schranken
der Vertragsfreiheit

Artikel 25
Nichtige Abreden

(1) Jede vertragliche Vereinbarung mit dem Zweck, die Haftung des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers, ihrer Bediensteten oder Beauftragten nach diesem Übereinkommen auszuschließen, zu beschränken oder vorbehaltlich des Artikels 20 Absatz 4 zu erhöhen, die Beweislast für diese Haftung umzukehren oder die Anzeige- und Verjährungsfristen nach den Artikeln 23 und 24 zu verkürzen, ist nichtig. Jede Abrede mit dem Zweck, dem Frachtführer Ansprüche aus der Versicherung der Güter abzutreten, ist ebenfalls nichtig.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 und unbeschadet des Artikels 21 sind vertragliche Bestimmungen zulässig, in denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet, die

- a) durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;
- b) durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht werden, ohne dass nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Ver-

Chapter VII
Limits of
contractual freedom

Article 25
Nullity of
contractual stipulations

1. Any contractual stipulation intended to exclude or to limit or, subject to the provisions of article 20, paragraph 4, to increase the liability, within the meaning of this Convention, of the carrier, the actual carrier or their servants or agents, to shift the burden of proof or to reduce the periods for claims or limitations referred to in articles 23 and 24 shall be null and void. Any stipulation assigning a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier is also null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of the present article and without prejudice to article 21, contractual stipulations shall be authorized specifying that the carrier or the actual carrier is not liable for losses arising from:

- (a) an act or omission by the master of the vessel, the pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or in the formation or dissolution of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result;
- (b) fire or an explosion on board the vessel, where it is not possible to prove that the fire or explosion resulted from a fault of the carrier or the actual carrier or their

Chapitre VII
Limites de la
liberté contractuelle

Article 25
Clauses frappées de nullité

1. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 20 paragraphe 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Convention, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 23 et 24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sans préjudice de l'article 21, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés:

- a) par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement;
- b) par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur

schulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde;

- c) auf vor Beginn der Reise bestehende Mängel seines oder eines gemieteten oder gecharterten Schiffes zurückzuführen sind, wenn er beweist, dass die Mängel trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren.

servants or agents or a defect of the vessel;

- (c) the defects existing prior to the voyage of his vessel or of a rented or chartered vessel if he can prove that such defects could not have been detected prior to the start of the voyage despite due diligence.

teur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau;

- c) par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

Kapitel VIII

Ergänzende Bestimmungen

Artikel 26

Große Haverei

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung von Bestimmungen des Frachtvertrags oder des innerstaatlichen Rechts über die Schadensberechnung und Beitragspflichten im Falle einer großen Haverei.

Artikel 27

Andere anwendbare Vorschriften und Nuklearschäden

(1) Dieses Übereinkommen ändert nicht die Rechte und Pflichten des Frachtführers, wie sie in internationalen Übereinkommen oder innerstaatlichem Recht über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnen- oder Seeschiffen niedergelegt sind.

(2) Der Frachtführer ist von der Haftung nach diesem Übereinkommen für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde, befreit, wenn nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Kernanlage oder eine andere befugte Person für den Schaden haftet.

Artikel 28

Rechnungseinheit

Die in Artikel 20 dieses Übereinkommens genannte Rechnungseinheit ist das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Die in Artikel 20 genannten Beträge werden in die Landeswährung eines Staates entsprechend dem Wert dieser Währung am Tage des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert, im Verhältnis zum Sonderziehungsrecht, der Landeswährung eines Vertragsstaats wird nach der Bewertungsmethode berechnet, die der Internationale Währungsfonds am betreffenden Tag tatsächlich in seinen eigenen Operationen und Transaktionen anwendet.

Chapter VIII

Supplementary provisions

Article 26

General average

Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage or national law regarding the calculation of the amount of damages and contributions payable in the event of general average.

Article 27

Other applicable provisions and nuclear damage

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of inland navigation or maritime vessels.

2. The carrier shall be relieved of liability under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or other authorized person is liable for such damage pursuant to the laws and regulations of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 28

Unit of account

The unit of account referred to in article 20 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 20 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value, in terms of the Special Drawing Rights, of a national currency of a Contracting State is to be calculated in accordance with the method of evaluation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions.

Chapitre VIII

Dispositions supplétives

Article 26

Avaries communes

La présente Convention n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune.

Article 27

Autres dispositions applicables et dommages nucléaires

1. La présente Convention n'affecte pas les droits et obligations du transporteur résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ou navires.

2. Le transporteur est déchargé de la responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage en vertu des lois et règlements d'un Etat régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Article 28

Unité de compte

L'unité de compte visée à l'article 20 de la présente Convention est le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 20 sont à convertir dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat Partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Artikel 29**Ergänzendes nationales Recht**

(1) Soweit dieses Übereinkommen keine Bestimmungen enthält, findet das Recht desjenigen Staates auf den Frachtvertrag Anwendung, das die Parteien gewählt haben.

(2) Mangels Rechtswahl findet das Recht des Staates Anwendung, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist.

(3) Es wird vermutet, dass der Frachtvertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem der Frachtführer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet. Befindet sich keine Niederlassung des Frachtführers an Land und hat der Frachtführer den Frachtvertrag an Bord seines Schiffes abgeschlossen, so wird vermutet, dass der Vertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem das Schiff registriert ist oder dessen Flagge es führt, sofern sich in diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder der Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet.

(4) Eine dingliche Sicherung der Ansprüche des Frachtführers nach Artikel 10 Absatz 1 bestimmt sich nach dem Recht des Staates, in dem sich die Güter befinden.

Kapitel IX
Erklärungen
zum Anwendungsbereich

Artikel 30
Beförderungen auf bestimmten Wasserstraßen

(1) Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt erklären, dass er dieses Übereinkommen nicht auf Verträge über Beförderungen anwendet, die über bestimmte Wasserstraßen seines Hoheitsgebiets führen, die keinem internationalen Schifffahrtsregime unterliegen und keine Verbindung zwischen solchen internationalen Wasserstraßen darstellen. Eine solche Erklärung darf jedoch nicht alle wichtigen Wasserstraßen dieses Staates benennen.

(2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf in der Erklärung nach Absatz 1 nicht genannten Wasserstraßen als auch auf in dieser Erklärung genannten Wasserstraßen zum Gegenstand, so findet dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag Anwendung, es sei denn, die auf diesen letztgenannten Wasserstraßen zurückzulegende Strecke ist die größere.

Article 29**Additional national provisions**

1. In cases not provided for in this Convention, the contract of carriage is governed by the law of the State agreed by the Parties.

2. In the absence of such agreement, the law of the State with which the contract of carriage is most closely connected is to be applied.

3. It is to be presumed that the contract of carriage is most closely connected with the State in which the principal place of business of the carrier is located at the time when the contract was concluded, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State. Where the carrier has no place of business on land and concludes the contract of carriage on board his vessel, it is to be presumed that the contract is most closely connected with the State in which the vessel is registered or whose flag it flies, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State.

4. The law of the State where the goods are located governs the real guarantee granted to the carrier for claims set out in article 10, paragraph 1.

Chapter IX
Declarations concerning
the scope of application

Article 30
Carriage by way of specific inland waterways

1. Each State may, at the time of signing this Convention or of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it will not apply this Convention to contracts relating to carriage by way of specific inland waterways situated on its territory and to which international rules of navigation do not apply and which do not constitute a link between such international waterways. However, such a declaration may not mention all main waterways of that State.

2. Where the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods without transshipment both on waterways not mentioned in the declaration referred to in paragraph 1 of this article and on waterways mentioned in this declaration, this Convention equally applies to this contract, unless the distance to be travelled on the latter waterways is the longer.

Article 29**Dispositions nationales supplémentaires**

1. En l'absence de dispositions de la présente Convention, le contrat de transport est régi par la loi de l'Etat que les parties ont choisi.

2. A défaut de choix, le droit applicable est celui de l'Etat avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits.

3. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat.

4. Le droit de l'Etat dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 10 paragraphe 1.

Chapitre IX
Déclarations relatives
au champ d'application

Article 30
Transports sur certaines voies navigables

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation ou de son adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. Toutefois, une telle déclaration ne peut mentionner la totalité des voies navigables principales de cet Etat.

2. Si le contrat de transport a pour objet le transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies navigables non mentionnées dans la déclaration visée au paragraphe 1 du présent article et sur des voies navigables mentionnées dans cette déclaration, la présente Convention est également applicable à ce contrat sauf si la distance à parcourir sur ces dernières voies est la plus longue.

(3) Wird eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben, kann jeder andere Vertragsstaat erklären, dass auch er die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf die in jener Erklärung genannten Verträge nicht anwendet. Die Erklärung nach diesem Absatz wird mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den Staat, der die Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, frühestens jedoch mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den Staat, der eine Erklärung nach diesem Absatz abgegeben hat, wirksam.

(4) Die Erklärungen nach den Absätzen 1 und 3 können jederzeit ganz oder teilweise durch Notifikation an den Depositär mit Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie ihre Wirkung verlieren, zurückgezogen werden. Die Rücknahme dieser Erklärungen hat keine Auswirkung auf bereits abgeschlossene Verträge.

Artikel 31
Nationale oder
unentgeltliche Beförderungen

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass er dieses Übereinkommen

- a) auch auf Frachtverträge anwendet, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort innerhalb seines Hoheitsgebiets liegen;
- b) in Abweichung von Artikel 1 Nummer 1 auch auf unentgeltliche Beförderungen anwendet.

Artikel 32
Regionale Haftungs Vorschriften

(1) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass bei Beförderungen von Gütern zwischen Ladehäfen oder Übernahmeorten und Löschhäfen oder Ablieferungsorten, von denen entweder beide in seinem Hoheitsgebiet oder die einen in seinem Hoheitsgebiet sowie die anderen in dem Hoheitsgebiet eines Staates liegen, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, der Frachtführer nicht für Schäden haftet, die durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich die Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der

3. When a declaration has been made according to paragraph 1, any other Contracting State may declare that it will not apply either the provisions of this Convention to the contracts referred to in this declaration. The declaration made in accordance with the present paragraph shall take effect at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to paragraph 1, but at the earliest at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to the present paragraph.

4. The declarations referred to in paragraphs 1 and 3 of this article may be withdrawn in whole or in part, at any time, by notification to the depositary to that effect, indicating the date on which they shall cease to have effect. The withdrawal of these declarations shall not have any effect on contracts already concluded.

Article 31
National transport
or transport free of charge

Each State may, at the time of the signature of this Convention, of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that it will also apply this Convention:

- (a) to contracts of carriage according to which the port of loading or the place of taking over and the port of discharge or the place of delivery are located in its own territory;
- (b) by derogation from article 1, paragraph 1, to carriage free of charge.

Article 32
Regional provisions
concerning liability

1. Each State may, at the time of signature of this Convention, or of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that in respect of the carriage of goods between ports of loading or places where goods are taken over and ports of discharge or places of delivery, of which either both are situated on its own territory or one is situated on its own territory and the other on the territory of a State which has made the same declaration, the carrier shall not be liable for damage caused by an act or omission by the master of the vessel, pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or during the formation of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result.

3. Lorsqu'une déclaration a été faite conformément au paragraphe 1 du présent article, tout autre Etat contractant peut déclarer qu'il n'appliquera pas non plus les dispositions de la présente Convention aux contrats visés dans cette déclaration. La déclaration faite conformément au présent paragraphe sera effective au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe 1, mais au plus tôt au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration conformément au présent paragraphe.

4. Les déclarations visées aux paragraphes 1 et 3 du présent article peuvent être retirées, en tout ou en partie, à tout moment, par une notification à cet effet au depositaire, en indiquant la date à laquelle la réserve cessera d'avoir effet. Le retrait de ces déclarations n'a pas d'effet sur les contrats déjà conclus.

Article 31
Transports nationaux ou gratuits

Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera également la présente Convention

- a) aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur son propre territoire;
- b) en dérogation à l'article 1 paragraphe 1, à des transports gratuits.

Article 32
Réglementations régionales
relatives à la responsabilité

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer que pour les transports de marchandises effectués entre des ports de chargement ou des lieux de prise en charge et des ports de déchargement ou des lieux de livraison situés soit tous deux sur son propre territoire soit sur son territoire et sur le territoire d'un Etat ayant fait la même déclaration, le transporteur ne répond pas des préjudices causés par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage

Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

(2) Die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 tritt zwischen zwei Vertragsstaaten mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den zweiten Staat, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, in Kraft. Hat ein Staat die Erklärung abgegeben, nachdem für ihn das Übereinkommen in Kraft getreten ist, so tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem die Erklärung dem Depositar notifiziert wurde. Die Haftungsvorschrift findet nur auf Frachtverträge Anwendung, die nach ihrem Inkrafttreten geschlossen werden.

(3) Eine nach Absatz 1 abgegebene Erklärung kann jederzeit durch eine Notifikation an den Depositar zurückgenommen werden. Im Falle der Rücknahme tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des der Notifikation folgenden Monats oder an einem späteren, in der Notifikation genannten Zeitpunkt außer Kraft. Auf Frachtverträge, die vor dem Außerkrafttreten der Haftungsvorschrift geschlossen wurden, wirkt sich die Rücknahme nicht aus.

Kapitel X

Schlussbestimmungen

Artikel 33

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung, Beitritt

(1) Dieses Übereinkommen liegt für ein Jahr am Sitz des Depositars für alle Staaten zur Unterzeichnung auf. Die Zeichnungsfrist beginnt an dem Tag, an dem der Depositar feststellt, dass alle authentischen Texte des Übereinkommens vorliegen.

(2) Jeder Staat kann Vertragspartei dieses Übereinkommens werden,

- a) indem er es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet,
- b) indem er es vorbehaltlich der späteren Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und danach ratifiziert, annimmt oder genehmigt,
- c) indem er ihm nach Ablauf der Zeichnungsfrist beitritt.

(3) Die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird beim Depositar hinterlegt.

Artikel 34

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach

2. The provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force between two Contracting States when this Convention enters into force in the second State which has made the same declaration. If a State has made this declaration following the entry into force of the Convention for that State, the provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force on the first day of the month following a period of three months as from the notification of the declaration to the depository. The provision concerning liability shall be applicable only to contracts of carriage signed after its entry into force.

3. A declaration made in accordance with paragraph 1 may be withdrawn at any time by notification to the depository. In the event of withdrawal, the provisions concerning liability referred to in paragraph 1 shall cease to have effect on the first day of the month following the notification or at a subsequent time indicated in the notification. The withdrawal shall not apply to contracts of carriage signed before the provisions concerning liability have ceased to have effect.

Chapter X

Final provisions

Article 33

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention shall be open for signature by all States for one year at the headquarters of the depository. The period for signature shall start on the day when the depository states that all authentic texts of this Convention are available.

2. States may become Parties to this Convention:

- (a) by signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
- (b) by signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval;
- (c) by accession after the deadline set for signature.

3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depository.

Article 34

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months

ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2. La réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur entre deux Etats contractants au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le deuxième Etat ayant fait la même déclaration. Si un Etat fait cette déclaration après que la Convention est entrée en vigueur pour lui, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la notification de la déclaration au dépositaire. La réglementation relative à la responsabilité est uniquement applicable aux contrats de transport signés après son entrée en vigueur.

3. Une déclaration faite conformément au paragraphe 1 peut être retirée à tout moment par une notification au dépositaire. En cas de retrait, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 cessera d'avoir effet au premier jour du mois suivant la notification ou à un moment ultérieur indiqué dans la notification. Le retrait ne s'applique pas aux contrats de transport signés avant que la réglementation relative à la responsabilité ait cessé d'avoir effet.

Chapitre X

Dispositions finales

Article 33

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention est ouverte pendant un an à la signature de tous les Etats au siège du dépositaire. Le délai de signature débute à la date à laquelle le dépositaire constate que tous les textes authentiques de la présente Convention sont disponibles.

2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention,

- a) en la signant sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
- b) en la signant sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ultérieure, puis en la ratifiant, l'acceptant ou l'approuvant;
- c) en y adhérant au-delà de la date limite de la signature.

3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du dépositaire.

Article 34

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter

dem Zeitpunkt folgt, zu dem fünf Staaten dieses Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Depositar hinterlegt haben.

(2) Für einen Staat, der dieses Übereinkommen nach Inkrafttreten ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Depositar hinterlegt hat, tritt das Übereinkommen am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach der Unterzeichnung ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung oder nach der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde folgt.

Artikel 35

Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von einer Vertragspartei nach Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt gekündigt werden, zu dem es für den betreffenden Staat in Kraft getreten ist.

(2) Die Kündigungsurkunde wird beim Depositar hinterlegt.

(3) Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von einem Jahr nach Hinterlegung der Kündigungsurkunde oder auf einen längeren in der Kündigungsurkunde genannten Zeitabschnitt folgt.

Artikel 36

Revision und Änderung

Der Depositar hat eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Revision oder Änderung des Übereinkommens einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten dies verlangt.

Artikel 37

Änderung der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit

(1) Unbeschadet des Artikels 36 hat der Depositar, wenn ein Vorschlag zur Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder zur Ersetzung der in Artikel 28 festgelegten Einheit durch eine andere Einheit unterbreitet wird, auf Ersuchen von mindestens einem Viertel der Vertragsparteien dieses Übereinkommens allen Mitgliedern der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission sowie allen Vertragsstaaten den Vorschlag zu unterbreiten und eine Konferenz einzuberufen, deren ausschließlicher Zweck die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder die Ersetzung der in Artikel 28 genannten Rechnungseinheit durch eine andere Einheit ist.

as from the date on which five States have signed this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

2. For each State which signs this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary after the entry into force of this Convention, the same shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date of signing without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or the deposit of the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

Article 35

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party on the expiration of a period of one year following the date on which it entered into force for that State.

2. Notification of denunciation shall be deposited with the depositary.

3. The denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of a period of one year as from the date of deposit of the notification of denunciation or after a longer period referred to in the notification of denunciation.

Article 36

Review and amendment

At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

Article 37

Revision of the amounts for limitation of liability and unit of account

1. Notwithstanding the provisions of article 36, when a revision of the amount specified in article 20, paragraph 1, or the substitution of the unit defined in article 28 by another unit is proposed, the depositary shall, when not less than one fourth of the States Parties to this Convention so request, submit the proposal to all members of the United Nations Economic Commission for Europe, the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission and to all Contracting States and shall convene a conference for the sole purpose of altering the amount specified in article 20, paragraph 1, or of substituting the unit defined in article 28 by another unit.

de la date à laquelle cinq Etats auront signé la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire.

2. Pour l'Etat qui signerait la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposerait les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la signature sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Article 35

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat Partie à l'expiration du délai d'un an à compter de la date à laquelle elle est entrée en vigueur pour cet Etat.

2. La notification de dénonciation est déposée auprès du dépositaire.

3. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de dépôt de la notification de dénonciation ou après un délai plus long mentionné dans la notification de dénonciation.

Article 36

Révision et amendement

A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

Article 37

Révision des montants des limites et de l'unité de compte

1. Nonobstant les dispositions de l'article 36, lorsqu'une révision des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou le remplacement de l'unité définie à l'article 28 par une autre unité sont proposés, le dépositaire, à la demande d'un quart au moins des Etats Parties à la présente Convention, soumet la proposition à tous les membres de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube, ainsi qu'à tous les Etats contractants et convoque une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou de remplacer l'unité définie à l'article 28 par une autre unité.

(2) Die Konferenz ist frühestens sechs Monate nach dem Tag der Übermittlung des Vorschlags einzuberufen.

(3) Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens sind berechtigt, an der Konferenz teilzunehmen, gleichviel, ob sie Mitglieder der in Absatz 1 genannten Organisationen sind oder nicht.

(4) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten des Übereinkommens beschlossen, die in der Konferenz anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, dass mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten des Übereinkommens bei der Abstimmung anwesend sind.

(5) Bei der Beratung über die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge berücksichtigt die Konferenz die aus den Schadensereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der in Aussicht genommenen Änderung auf die Versicherungskosten.

(6)

a) Eine Änderung der Beträge aufgrund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens einer früheren Änderung aufgrund dieses Artikels beraten werden.

b) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der den in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträgen, zuzüglich 6 v. H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.

c) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der dem Dreifachen der in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge entspricht.

(7) Der Depositär notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 4 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Änderung Vertragsstaaten waren, dem Depositär mitgeteilt hat, dass sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und tritt nicht in Kraft.

(8) Eine nach Absatz 7 als angenommen geltende Änderung tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.

2. The conference shall be convened at the earliest six months after the day on which the proposal was transmitted.

3. All Contracting States to this Convention are entitled to participate in the conference, whether or not they are members of the organizations referred to in paragraph 1.

4. The amendments shall be adopted by a majority of two thirds of the Contracting States to the Convention represented at the conference and taking part in the vote, provided that not less than one half of the Contracting States to this Convention are represented when the vote is taken.

5. During the consultation concerning the amendment of the amount specified in article 20, paragraph 1, the conference shall take account of the lessons drawn from the events having led to damage and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6.

(a) The amendment of the amount in accordance with this article may take effect at the earliest five years after the day on which this Convention was opened for signature and at the earliest five years after the day on which an amendment made previously in accordance with this article entered into force.

(b) An amount may not be so increased as to exceed the amount of the maximum limits of liability specified by this Convention, increased by six per cent per annum, calculated according to the principle of compound interest as from the day on which this Convention was opened for signature.

(c) An amount may not be so increased as to exceed the triple of the maximum limits of liability specified by this Convention.

7. The depositary shall notify all Contracting States of any amendment adopted in accordance with paragraph 4. The amendment is deemed to have been accepted after a period of eighteen months following the day of notification, unless during such period not less than one fourth of the States which were Contracting States at the time of the decision concerning the amendment have informed the depositary that they will not accept that amendment; in such case, the amendment is rejected and does not enter into force.

8. An amendment which is deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

2. La conférence est convoquée au plus tôt après un délai de six mois à compter du jour de la transmission de la proposition.

3. Tous les Etats contractants à la Convention sont en droit de participer à la conférence, qu'ils soient membres des organisations mentionnées au paragraphe 1 ou non.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants à la Convention représentés à la conférence et participant au vote, sous réserve que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention soient représentés lors du vote.

5. Lors de la consultation relative à l'amendement des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1, la conférence tient compte des enseignements tirés des événements ayant entraîné des dommages et notamment de l'ampleur des dommages ainsi occasionnés, des modifications de la valeur monétaire et de l'incidence de l'amendement envisagé sur les frais d'assurance.

6.

a) La modification des montants conformément au présent article peut intervenir au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature et au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'entrée en vigueur d'une modification intervenue antérieurement, conformément au présent article.

b) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant aux limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention, majorées de 6 pour cent par an, calculés suivant le principe des intérêts composés à partir du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature.

c) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant au triple des limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention.

7. Le dépositaire notifie à tous les Etats contractants tout amendement adopté conformément au paragraphe 4. L'amendement est réputé accepté après un délai de dix-huit mois suivant le jour de la notification, à moins que durant ce délai un quart au moins des Etats qui étaient Etats contractants au moment de la décision relative à l'amendement aient informé le dépositaire qu'ils n'acceptent pas cet amendement; dans ce cas, l'amendement est rejeté et n'entre pas en vigueur.

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

(9) Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Übereinkommen nach Artikel 35 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.

(10) Ist eine Änderung beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die nach Absatz 7 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Übereinkommen für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.

9. All Contracting States are bound by the amendment unless they denounce this Convention in accordance with article 35 not later than six months before the amendment enters into force. The denunciation takes effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the scheduled eighteen-month period for acceptance has not elapsed, a State which becomes a Contracting State during that period is bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period is bound by an amendment accepted in accordance with paragraph 7. In the cases cited in the present paragraph, a State is bound by an amendment as soon as it enters into force or as soon as this Convention enters into force for that State if this takes place subsequently.

9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention conformément à l'article 35 au plus tard six mois avant l'entrée en vigueur de l'amendement. La dénonciation prend effet à l'entrée en vigueur de l'amendement.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai de dix-huit mois prévu pour l'acceptation n'est pas écoulé, un Etat qui devient Etat contractant au cours de ce délai est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après ce délai est lié par un amendement accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas cités au présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement dès son entrée en vigueur ou dès que la présente Convention entre en vigueur pour cet Etat si celle-ci intervient ultérieurement.

Artikel 38

Depositär

(1) Dieses Übereinkommen wird bei der Regierung der Republik Ungarn hinterlegt.

(2) Der Depositär

- a) übermittelt allen Staaten, die an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt teilgenommen haben, das Übereinkommen in der offiziellen sprachlichen Fassung, die auf der Konferenz noch nicht vorgelegen hat, zwecks Überprüfung dieser Fassung;
- b) unterrichtet alle in Buchstabe a genannten Staaten über eingegangene Änderungsvorschläge zu dem nach Buchstabe a übersandten Text;
- c) stellt den Tag fest, an dem alle sprachlichen Fassungen dieses Übereinkommens abgestimmt sind und als authentisch anzusehen sind;
- d) teilt allen in Buchstabe a genannten Staaten den nach Buchstabe c festgestellten Tag mit;
- e) übermittelt allen Staaten, die eine Einladung zur Teilnahme an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt erhalten haben, und denjenigen, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder die ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens;
- f) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
 - i) von jeder weiteren Unterzeichnung, jeder Notifikation und jeder dabei

Article 38

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Government of the Republic of Hungary.

2. The depositary shall:

- (a) communicate to all States which participated in the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway, for checking, the present Convention in the official language version which was not available at the time of the Conference;
- (b) inform all States referred to under subparagraph (a) above of any proposal for the amendment of the text communicated in accordance with subparagraph (a) above;
- (c) establish the date on which all official language versions of this Convention have been brought into conformity with each other and are to be considered authentic;
- (d) communicate to all States referred to in subparagraph (a) above the date established in accordance with subparagraph (c) above;
- (e) communicate to all States which were invited to the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway and to those which have signed this Convention or acceded thereto, certified true copies of this Convention;
- (f) inform all States which have signed this Convention or acceded to it:
 - (i) of any new signature, notification or declaration made, indicating the

Article 38

Dépositaire

1. La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement de la République de Hongrie.

2. Le dépositaire

- a) communiquera à tous les Etats qui ont participé à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure la présente Convention dans la version linguistique officielle qui n'était pas encore disponible lors de la Conférence en vue de sa vérification;
- b) informera tous les Etats visés à la lettre a) de toute proposition d'amendement au texte communiqué conformément à la lettre a);
- c) constatera la date à laquelle toutes les versions linguistiques officielles de la présente Convention ont été mises en conformité et sont à considérer comme authentiques;
- d) communiquera à tous les Etats visés à la lettre a) la date constatée conformément à la lettre c);
- e) remettra à tous les Etats ayant été invités à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et à ceux ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré, des copies certifiées conformes de la présente Convention;
- f) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré;
 - i) de toute signature nouvelle, de toute notification ainsi que de

abgegebenen Erklärung unter Angabe des Zeitpunkts der Unterzeichnung, Notifikation oder Erklärung;	date of the signature, notification or declaration;	toute déclaration, avec indication de la date de la signature, de la notification ou de la déclaration;
ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;	(ii) of the date of entry into force of this Convention;	ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;	(iii) of any denunciation of this Convention and of the date on which such denunciation is to take effect;	iii) de toute dénonciation de la présente Convention avec indication de la date à laquelle celle-ci prend effet;
iv) von jeder nach den Artikeln 36 und 37 beschlossenen Änderung des Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie in Kraft tritt;	(iv) of any amendment adopted in accordance with articles 36 and 37 of this Convention and of the date of entry into force of such amendment;	iv) de tout amendement décidé conformément aux articles 36 et 37 de la présente Convention avec indication de la date d'entrée en vigueur;
v) von jeder Mitteilung aufgrund einer Bestimmung dieses Übereinkommens.	(v) of any communication required under a provision of this Convention.	v) de toute communication requise par une disposition de la présente Convention.
(3) Nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens übermittelt der Depositär dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift dieses Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.	3. After the entry into force of this Convention, the depositary shall transmit to the Secretariat of the United Nations a certified true copy of this Convention for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.	3. Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le depositaire transmet au Secrétariat des Nations Unies une copie certifiée conforme de la présente Convention en vue de l'enregistrement et de la publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.
Geschehen zu Budapest am 22. Juni 2001 in einer Urschrift, deren deutscher, englischer, französischer, niederländischer und russischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.	Done at Budapest on the twenty-second of June 2001 in a single original copy of which the Dutch, English, French, German and Russian texts are equally authentic.	Fait à Budapest le vingt-deux juin 2001 en un exemplaire original dont chacun des textes en allemand, anglais, français, néerlandais et russe font également foi.
Zu Urkund dessen haben die bevollmächtigten Unterzeichneten, hierzu von ihren Regierungen gehörig befugt, dieses Übereinkommen unterzeichnet.	In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Convention.	En foi de quoi les plénipotentiaires sous-signés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

Denkschrift

I. Allgemeiner Teil

1. Ausgangslage

Der Transport auf Binnengewässern hat eine große Bedeutung. Allein in Deutschland wurde im Jahr 2004 auf diese Weise eine Gütermenge von rund 236 Millionen Tonnen befördert. Hauptadern des Wasserstraßennetzes in Europa sind der Rhein und die Donau, die seit 1992 über den Rhein-Donau-Kanal die Nordsee mit dem Schwarzen Meer direkt verbinden. Zahlreiche Binnenhäfen und Umschlagstellen entlang dieser Wasserstraßen gewährleisten die Anbindung an andere Verkehrsträger, wie den Straßen-, Schienen- und Seeverkehr.

Trotz der Vernetzung der Wasserstraßen in Europa gelten für Transporte auf den Binnenwasserstraßen der einzelnen Staaten unterschiedliche frachtrechtliche Regelungen. Die nationalen Rechtsunterschiede führen zu Rechtsunsicherheit und behindern eine zügige Abwicklung von Haftungsfällen. Das Defizit einer fehlenden Rechtseinheit wird daher seit langem beklagt. Mit dem vorliegenden Übereinkommen soll nunmehr für grenzüberschreitende Gütertransporte auf Binnenwasserstraßen Rechtssicherheit und Rechtsklarheit geschaffen werden.

2. Entstehungsgeschichte des Übereinkommens

Das Übereinkommen stellt das Ergebnis langjähriger internationaler Bemühungen um eine Vereinheitlichung des Rechts des Gütertransports auf Binnenwasserstraßen dar. Diese Bemühungen reichen in die 50er Jahre des letzten Jahrhunderts zurück.

So begann im Jahr 1956 die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) mit Arbeiten an einer Vereinheitlichung des Binnenschiffahrtsfrachtrechts. Als Grundlage der Arbeiten diente ein von der UN/ECE in Auftrag gegebener Übereinkommensentwurf des Internationalen Instituts für die Vereinheitlichung des Privatrechts (UNIDROIT) in Rom. Ein auf dieser Grundlage ausgearbeiteter Entwurf eines Übereinkommens über den Güterbeförderungsvertrag in der Binnenschiffahrt (CMN) scheiterte jedoch. Die Gründe hierfür waren zum einen nicht überbrückbare Meinungsunterschiede zwischen den Rheinanaliegestaaten über die Haftung des Frachtführers für Schäden, die durch nautisches Verschulden des Schiffers oder der Besatzung verursacht werden, zum anderen die unterschiedlichen Grundauffassungen darüber, ob das Binnenschiffahrtsrecht sich an das Landrecht oder an das Seerecht anpassen sollte.

Im Jahr 1967 wurde anlässlich eines Kongresses über Binnenschiffahrtsrecht in Rotterdam der Versuch einer Wiederbelebung der Arbeiten an dem Übereinkommen unternommen. Dieser Versuch blieb jedoch ohne Erfolg. Ein weiterer Versuch im Rahmen der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) im Jahr 1973 scheiterte ebenfalls. Die Arbeiten wurden daraufhin im Jahr 1975 eingestellt.

Im Jahr 1993 legte dann der Verein für Europäische Binnenschiffahrt und Wasserstraßen e. V. der ZKR einen neuen Übereinkommensentwurf vor. Die ZKR richtete daraufhin zusammen mit der Donaukommission und der

UN/ECE eine Regierungssachverständigengruppe ein, die den Auftrag erhielt, diesen Entwurf zu beraten. Die Regierungssachverständigengruppe nahm ihre Beratungen im Jahr 1996 auf. Im Februar 1999 wurden diese Beratungen abgeschlossen. Auf Einladung der Regierung der Republik Ungarn fand sodann eine Diplomatische Konferenz vom 25. September bis 3. Oktober 2000 in Budapest statt. Der Text des Übereinkommens in deutscher, englischer, französischer und russischer Sprache wurde am 3. Oktober 2000 verabschiedet. Zugleich wurde – entsprechend einem Wunsch Belgiens – vereinbart, dass nach der Konferenz noch eine authentische niederländische Fassung erstellt wird. Nachdem alle authentischen Sprachfassungen vorlagen, wurde das Übereinkommen am 22. Juni 2001 zur Zeichnung aufgelegt.

3. Inhalt und Grundkonzeption des Übereinkommens

Das Übereinkommen umfasst 38 Artikel und regelt zum einen materiell-rechtliche Fragen des Frachtgeschäfts, zum anderen kollisionsrechtliche Fragen.

Die materiell-rechtlichen Fragen betreffen unter anderem die Rechte und Pflichten des Frachtführers und des Absenders (Kapitel II), den Inhalt und die Bedeutung von Frachtbrief und Konnossement (Kapitel III), die Voraussetzungen für die Erteilung von Weisungen (Kapitel IV) sowie die Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen (Kapitel VI). Von zentraler Bedeutung sind jedoch die Vorschriften in Kapitel II, V und VII über die Haftung des Absenders und des Frachtführers. Diese Vorschriften sehen Folgendes vor:

- Der Absender haftet verschuldensunabhängig und unbeschränkt für die Verletzung bestimmter Informationspflichten und das Fehlen von Begleitpapieren.
- Der Frachtführer haftet verschuldensabhängig und grundsätzlich der Höhe nach beschränkt für den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung der zur Beförderung übernommenen Güter (Artikel 16 Abs. 1). Allerdings wird das Verschulden vermutet. Der Frachtführer muss also, um einer Haftung zu entgehen, mangelndes Verschulden (Artikel 16 Abs. 1) beweisen. Er ist ferner von seiner Haftung befreit, wenn er das Vorliegen eines besonderen Haftungsausschlusses im Sinne von Artikel 18 (etwa mangelhafte Verpackung der Güter) sowie die Möglichkeit, dass dieser Haftungsausschlussgrund kausal für den Schaden war, beweist. Die Haftung des Frachtführers ist auf den Wert der Güter (Artikel 19 Abs. 1) und auf einen bestimmten Haftungshöchstbetrag begrenzt. Dieser Betrag beläuft sich bei Verlust oder Beschädigung der Güter auf 2 Sonderziehungsrechte (umgerechnet rund 2,3 Euro) je Kilogramm der verlorenen oder beschädigten Güter oder auf 666,67 Sonderziehungsrechte (umgerechnet rund 780,28 Euro) je Packung oder Einheit (Artikel 20 Abs. 1 Satz 1). Die Haftungsbeschränkung entfällt bei Vorsatz oder bewusster grober Fahrlässigkeit (Artikel 21 Abs. 1).
- Die Haftungsvorschriften dürfen grundsätzlich nicht abbedungen werden (Artikel 25 Abs. 1 Satz 1).

In kollisionsrechtlicher Hinsicht regelt das Übereinkommen, welches Recht auf bestimmte, vom Übereinkom-

men – auf sachrechtlicher Ebene – bewusst nicht erfasste Einzelfragen anzuwenden ist.

Als Vorbilder für das Übereinkommen dienten die für die Straßen-, Schienen-, Luft- und Seebeförderungen geltenden internationalen Übereinkommen. Zu nennen sind hier

- das Internationale Abkommen vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049; sog. Haager Regeln),
- die Haager Regeln in der Fassung des von Deutschland zwar nicht ratifizierten, jedoch in das Handelsgesetzbuch eingearbeiteten Protokolls vom 23. Februar 1968 zur Änderung des am 25. August 1924 in Brüssel unterzeichneten Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente sowie des Protokolls vom 21. Dezember 1979 zur Änderung des Internationalen Abkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 23. Februar 1968 (sog. Visby-Regeln (VR)),
- das von der Bundesrepublik Deutschland nicht ratifizierte, jedoch für 29 Staaten der Welt geltende Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 31. März 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (sog. Hamburg-Regeln (HHR))
- das Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) (BGBl. 1961 II S. 1119) sowie das Protokoll vom 5. Juli 1978 zum Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) (BGBl. 1980 II S. 721, 733),
- die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens von 1980 (BGBl. 2002 II S. 2140, 2221, im Folgenden: ER CIM 1999) sowie
- das Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftfrachtverkehr (BGBl. 2004 II S. 458; Montrealer Übereinkommen (MÜ)).

Das Übereinkommen ist in deutscher, englischer, französischer, niederländischer und russischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

4. Zeichnung, Ratifikation, Inkrafttreten und Umsetzung des Übereinkommens

Das Übereinkommen wurde am 22. Juni 2001 von 16 europäischen Staaten, darunter alle Rhein- und Donaustaaten, unterzeichnet. Am 1. April 2005 trat es gemäß seinem Artikel 34 Abs. 1 völkerrechtlich in Kraft. Vertragsstaaten sind derzeit Bulgarien, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Rumänien, Schweiz, Tschechien und Ungarn.

Die Bundesregierung befürwortet eine Ratifikation des Übereinkommens durch Deutschland. Das Übereinkommen leistet einen wichtigen Beitrag zur Schaffung einer international einheitlichen Rechtsordnung für die Binnenschifffahrt. Eine international einheitliche Rechtsordnung

erhöht die Rechtssicherheit und trägt damit dazu bei, dass die Abwicklung grenzüberschreitender Transporte von Gütern auf Binnenwasserstraßen deutlich erleichtert wird.

Mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für Deutschland soll den Vorschriften des Übereinkommens unmittelbar Gesetzeskraft verliehen werden. Das Übereinkommen soll damit, ebenso wie die für den Straßen-, Schienen- und Luftverkehr geltenden internationalen Übereinkommen auf dem Gebiet des Frachtrechts, nicht in bestehende Gesetze eingearbeitet werden, sondern unmittelbar zur Anwendung gelangen und im Rahmen seines Anwendungsbereichs den allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (§§ 407 ff. HGB) als *lex specialis* vorgehen.

5. Kosten

Durch das Übereinkommen entstehen weder dem Bund noch den Ländern und Gemeinden Mehrausgaben. Auch die betroffenen Unternehmen werden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Vielmehr sind durch die Schaffung internationalen Einheitsrechts Kostenreduzierungen zu erwarten: Durch die internationale Vereinheitlichung des Binnenschifffahrtsfrachtrechts entfällt die Notwendigkeit, kostenintensive Recherchen über ausländisches Recht durchzuführen. Zudem begründen einheitliche Vorschriften in den international gebräuchlichen Sprachen Rechtssicherheit und lassen erwarten, dass kostenträchtige Rechtsstreitigkeiten vermieden werden.

II. Besonderer Teil

Zu Kapitel I

In Kapitel I finden sich die Definitionen der im Übereinkommen verwendeten Begriffe wieder (Artikel 1). Außerdem legt Kapitel I in seinem Artikel 2 den sachlichen und räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens fest.

Zu Artikel 1

Artikel 1 des Übereinkommens enthält die in internationalen Übereinkommen üblichen Begriffsbestimmungen, mit deren Hilfe vor allem mehr Klarheit über den Übereinkommensgegenstand und eine Textstraffung erreicht werden soll.

Nummer 1 definiert den Begriff „Frachtvertrag“. Frachtvertrag im Sinne des Übereinkommens ist ein Vertrag, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter zu befördern. Weitere Voraussetzung ist, dass der Vertrag eine Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen zum Gegenstand hat. Hat der Vertrag hingegen eine Haus-zu-Haus-Beförderung unter Einbeziehung einer Beförderung auf der Straße, auf der Schiene oder auch in der Luft zum Gegenstand, handelt es sich nicht um einen Frachtvertrag im Sinne des Übereinkommens.

Nummer 2 definiert den Begriff des „Frachtführers“ als denjenigen, der sich vertraglich verpflichtet, gegen Zahlung von Fracht Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern. In welcher Rechtsbeziehung er zum Schiff steht, ist dabei unerheblich.

Nummer 3 definiert den Begriff „ausführender Frachtführer“ als eine Person, der vom Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise übertragen wurde. Nicht als ausführender Frachtführer im Sinne dieser Definition ist allerdings ein Bediensteter oder ein Beauftragter des Frachtführers anzusehen. Die Definition entspricht im Wesentlichen den Definitionen, die sich bereits in geltenden see- und luftrechtlichen Übereinkommen finden, so etwa in Artikel 1 Abs. 1 Buchstabe a des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See (im Folgenden: Athener Übereinkommen), in Artikel 1 Nr. 2 HHR, Artikel I Buchstabe c des Zusatzabkommens vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1963 II S. 1159, im Folgenden: Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen) sowie in den Artikeln 39 ff. MÜ. Wie nach dem Athener Übereinkommen und den Hamburg-Regeln beruht die Differenzierung zwischen den Begriffen „ausführender Frachtführer“ und „Beauftragter“ auf dem Verständnis, dass Beauftragte im Sinne des Übereinkommens nur solche Personen sind, die weisungsabhängig sind.

Nummer 4 definiert den Begriff „Absender“. Dies ist der Vertragspartner des Frachtführers.

Nummer 5 definiert den Begriff „Empfänger“. Unter Empfänger versteht das Übereinkommen die Person, an die das Gut abzuliefern ist.

Nummer 6 definiert den Begriff „Frachturkunde“. Nach dem Übereinkommen fällt hierunter jede Urkunde, welche den Inhalt des Frachtvertrags und die Übernahme der Güter bestätigt. Dies kann zum einen der Frachtbrief, zum anderen aber auch ein Konnossement sein, also ein Wertpapier, welches den Auslieferungsanspruch der Güter am Bestimmungsort verbrieft. Konnossement in diesem Sinne ist auch der nach deutschem Recht bei Binnenschifftransporten zugelassene Ladeschein. Da in der Binnenschiffahrt bei Verwendung eines Ladescheins üblicherweise vom Konnossement gesprochen wird, bestand auf der Diplomatischen Konferenz Einvernehmen, allein den in der Praxis üblichen und nach schweizerischem Rheinschiffahrtsrecht auch allein gesetzlich vorgesehenen Begriff „Konnossement“ zu verwenden.

Nummer 7 stellt klar, dass in den Fällen, in denen die Güter in einem vom Absender gestellten Beförderungsgerät, etwa einem Container oder einer Palette, zusammengefasst oder verpackt sind, unter den Begriff „Güter“ auch das Beförderungsgerät fällt. Weiter bestimmt Nummer 7, dass Schiffe nicht unter den Begriff „Güter“ fallen. Der Schub- und der Schleppvertrag werden mithin nicht vom Übereinkommen erfasst. Das Gleiche gilt für Gepäck und Fahrzeuge von Reisenden. Die Haftung des Beförderers für den Verlust von Reisegepäck oder des Fahrzeugs eines Reisenden richtet sich nach den Vorschriften über den Personenbeförderungsvertrag.

Nummer 8 definiert den Begriff „schriftlich“. Die Definition greift dabei auf die Vorbilder in den UNCITRAL-Modellgesetzen zur elektronischen Signatur von 2001 und zum elektronischen Geschäftsverkehr von 1996 zurück.

Nummer 9 stellt entsprechend Artikel 15 des Übereinkommens vom 19. Juni 1980 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (BGBl. 1986 II S. 809; im Folgenden: Schuldvertragsübereinkommen) klar, dass es sich bei den kollisionsrechtlichen Verweisungen im Übereinkommen um Sachnormverweisungen handelt, sodass Rück- oder Weiterverweisungen ausgeschlossen sind.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens.

Nach Absatz 1 Satz 1 ist Voraussetzung für die Anwendung des Übereinkommens das Vorliegen eines Frachtvertrags über eine internationale Beförderung. Dabei ist erforderlich, dass die internationale Beförderung einen Bezug zu wenigstens einem Staat aufweist, der Vertragspartei ist, d. h. für den das Übereinkommen verbindlich ist. Ob der Frachtvertrag eine internationale Beförderung zum Gegenstand hat, hängt davon ab, ob sich nach dem Vertrag der Ladehafen oder Übernahmeort einerseits und der Löschhafen oder Ablieferungsort andererseits in verschiedenen Staaten befinden. Der Bezug zu einem Staat, der Vertragspartei des Übereinkommens ist, ist gegeben, wenn sich einer der genannten Häfen oder Orte in einem Vertragsstaat befindet. Sieht der Beförderungsvertrag wahlweise mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist nach Satz 2 auf den Löschhafen oder Ablieferungsort abzustellen, an dem die Güter tatsächlich gelöscht oder abgeliefert wurden.

Vom Anwendungsbereich des Übereinkommens wird nach Absatz 2 grundsätzlich auch eine Beförderung von Gütern erfasst, die sich ohne Umladung teils auf Binnen-, teils auf Seewasserstraßen vollzieht. Dies gilt allerdings nicht, wenn ein Seekonnossement ausgestellt worden ist (Buchstabe a) oder die Seestrecke länger als die auf Binnenwasserstraßen zurückzulegende Strecke ist (Buchstabe b). Der Grund für diese Ausnahmeregelung liegt darin, dass in diesen Fällen regelmäßig Seefrachtrecht zur Anwendung gelangt. Die Regelung entspricht § 450 HGB.

Die Beurteilung, ob ein Beförderungsvertrag nach Artikel 2 Abs. 1 und 2 unter den Anwendungsbereich des Übereinkommens fällt, hängt nach Absatz 3 weder von der Staatszugehörigkeit, dem Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff noch von der Staatsangehörigkeit, dem Wohnsitz, dem Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers, Absenders oder Empfängers ab. Die Vorschrift entspricht Artikel 2 Abs. 2 HHR.

Zu Kapitel II

Kapitel II umschreibt die Rechte und Pflichten des Absenders, des Empfängers, des Frachtführers sowie des ausführenden Frachtführers. Geregelt werden zum einen die Haupt- und Nebenpflichten der genannten Personen, zum anderen die Rechte der Vertragsparteien bei Verletzung bestimmter vertraglicher Pflichten. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang Artikel 8, der die Haftung des Absenders regelt. Vorschriften über die Haftung des Frachtführers finden sich in Kapitel V.

Zu Artikel 3

Artikel 3 des Übereinkommens definiert die Pflichten des Frachtführers. Die Vorschrift stellt dabei im Wesentlichen eine Kombination aus einzelnen Vorschriften der Visby-Regeln (vgl. Artikel 2 und 3 § 1 VR) sowie Artikel 9 Abs. 1 HHR dar.

Nach Absatz 1 trifft den Frachtführer die Verpflichtung, das Gut zu befördern und es am vereinbarten Ablieferungsort pünktlich in demselben Zustand, in dem er das Gut erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern. Die Vorschrift ist Artikel 895 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs nachgebildet, der sich nicht, wie § 407 Abs. 1 HGB, auf die Umschreibung der Hauptpflichten des Frachtführers beschränkt, sondern zugleich auch bestimmt, dass der Frachtführer das Gut pünktlich und unbeschädigt abzuliefern hat.

Absatz 2 regelt, dass die Übernahme des Gutes und seine Ablieferung vorbehaltlich abweichender Vereinbarung im Schiff erfolgen. Die Vorschrift steht in engem Zusammenhang mit der in Artikel 16 des Übereinkommens angeordneten Obhutshaftung des Frachtführers. Sie stellt klar, dass der Zeitraum, in dem der Frachtführer die Obhut über das Gut hat, grundsätzlich nur der Zeitraum ist, in dem sich das Gut im Schiff befindet. Dies gilt allerdings nur dann, wenn das Laden und Löschen der Güter zu den Aufgaben des Absenders bzw. Empfängers gehört, die Vertragsparteien also insbesondere keine von Artikel 6 Abs. 4 abweichende Vereinbarung getroffen haben.

Absatz 3 Satz 1 stellt klar, dass es grundsätzlich dem Frachtführer überlassen bleibt, das für die Beförderung des Gutes zu verwendende Schiff zu bestimmen. Anderes gilt nur dann, wenn die Beförderung mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp vereinbart ist. In diesem Fall muss sich der Frachtführer an die Vereinbarung halten, sofern nicht ein in Absatz 4 geregelter Ausnahmefall vorliegt. Absatz 3 Satz 2 erlegt in Anlehnung an Artikel 3 § 1 VR dem Frachtführer die Pflicht auf, vor und bei Antritt der Reise für ein fahr- und ladungstüchtiges Schiff zu sorgen.

Absatz 4 bestimmt, unter welchen Voraussetzungen der Frachtführer eine Vereinbarung, die Güter mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp zu befördern, nicht einhalten muss. Nach Buchstabe a ist ein Abweichen von der Vereinbarung zulässig, wenn unvorhersehbare Umstände, wie beispielsweise Niedrigwasser oder ein Schiffszusammenstoß, vorliegen, die eine Verladung oder Umladung der Güter in ein nicht vereinbarungsgemäßes Schiff zur Durchführung des Frachtvertrags erforderlich machen. Bevor der Frachtführer die Güter verlädt oder umlädt, muss er allerdings versuchen, eine Weisung des Absenders zu erlangen. Erst wenn es ihm innerhalb angemessener Frist nicht gelingt, eine Weisung zu erlangen, kann er von seinem Recht nach Buchstabe a Gebrauch machen. Die Regelung entspricht im Wesentlichen § 419 HGB über Beförderungs- und Ablieferungshindernisse. Eine weitere Ausnahmeregelung findet sich in Buchstabe b. Danach kann der Frachtführer von der vertraglich vereinbarten Pflicht, die Güter mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp zu befördern, abweichen, wenn dies der Ortsübung in dem Hafen entspricht, in dem sich das Schiff befindet.

Absatz 5 verpflichtet den Frachtführer, dafür zu sorgen, dass durch die Verladung der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht beeinträchtigt wird. Eine vergleichbare Regelung findet sich in § 412 Abs. 1 Satz 2 HGB.

Absatz 6 enthält in Anlehnung an Artikel 9 Abs. 1 HHR eine Bestimmung, unter welchen Voraussetzungen der Frachtführer zur Deckverladung befugt ist: Erforderlich sind alternativ eine ausdrückliche Vereinbarung mit dem Absender, Gebräuche des betreffenden Handels, die eine Deckverladung gestatten, oder geltende Rechtsvorschriften, etwa Gefahrgutregelungen, die eine Deckverladung vorschreiben. Anders als Artikel 9 Abs. 3 HHR sieht Absatz 6 keine besondere Vorschrift für die Haftung des Frachtführers bei vertragswidriger Deckverladung vor. Die Haftung für verloren gegangene oder beschädigte Deckladung richtet sich mithin auch bei vertragswidriger Deckverladung nach Artikel 16. Allerdings kommt dem Frachtführer in diesem Fall der Haftungsausschlussgrund „Deckverladung“ (Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe c) nicht zugute. Im Übrigen kann je nach Lage des Falles eine unbeschränkte Haftung nach Artikel 21 in Betracht kommen.

Zu Artikel 4

Mit Artikel 4 wird in Anlehnung an das See- und Luftrecht eine Regelung über die Haftung des „ausführenden Beförderers“ eingeführt. Ziel der Regelung ist es, dem Geschädigten einen leichteren Zugriff auf den tatsächlichen Schädiger zu ermöglichen und zugleich eine unbillige Belastung des Letzteren durch Begrenzung des Umfangs seiner Verpflichtung zu vermeiden. Die Vorschrift ist an Artikel 4 des Athener Übereinkommens, Artikel 10 HHR, an das Zusatzabkommen zum Warschauer Abkommen sowie an Artikel 39 ff. MÜ angelehnt. In der Sache entspricht sie im Wesentlichen § 437 HGB.

Absatz 1 Satz 1 stellt zunächst klar, dass auch ein Frachtvertrag zwischen dem Frachtführer und demjenigen, der ausführender Frachtführer im Sinne von Artikel 1 Nr. 3 ist, unter das Übereinkommen fällt. Ergänzend stellt Satz 2 klar, dass in diesem Vertragsverhältnis der vertragliche Frachtführer als Absender anzusehen ist und der ausführende Frachtführer als Frachtführer im Sinne des Übereinkommens.

Auch Absatz 2 Satz 1 beinhaltet eine Klarstellung. Sie bestimmt lediglich, dass der Frachtführer, der sich zur Durchführung der Beförderung eines Dritten bedient, gegenüber dem Absender weiterhin dafür einzustehen hat, dass die gesamte Beförderung vertragsgemäß durchgeführt wird. Für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers und dessen Erfüllungsgehilfen haftet er gemäß Artikel 17 Abs. 2 des Übereinkommens.

Von zentraler Bedeutung ist dagegen Absatz 2 Satz 2. Nach dieser Bestimmung wird der ausführende Frachtführer, soweit er die Beförderung durchführt, den Haftungsregelungen des Übereinkommens unterworfen. Auch wenn der ausführende Frachtführer nicht in den vom vertraglichen Frachtführer mit seinem Kunden geschlossenen Vertrag eintritt, gelten also für ihn im Verhältnis zum Absender oder Empfänger für die Zeit seines Tätigwerdens alle für die Haftung des vertraglichen Beförderers maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens.

Absatz 3 verpflichtet den Frachtführer, den Absender von der vollständigen oder teilweisen Übertragung der Beförderung auf den ausführenden Frachtführer zu unterrichten. Damit soll sichergestellt werden, dass der Absender seine Ansprüche gegebenenfalls auch direkt gegenüber dem ausführenden Frachtführer geltend machen kann.

Absatz 4 Satz 1 stellt klar, dass der ausführende Frachtführer an besondere Vereinbarungen, durch die der vertragliche Frachtführer gegenüber dem Absender oder dem Empfänger seine Haftung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens erweitert, grundsätzlich nicht gebunden ist. Derartige haftungserweiternde Vereinbarungen sollen sich nur dann zu Lasten des ausführenden Frachtführers auswirken können, wenn er ihnen ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat. Die Regelung ist Ausdruck des Verbots von Verträgen zu Lasten Dritter und findet auch in anderen internationalen Übereinkommen, etwa Artikel 10 Abs. 3 Satz 1 HHR, Artikel 41 Abs. 2 Satz 3 MÜ, ihren Niederschlag. Satz 2 räumt dem ausführenden Frachtführer das Recht ein, alle Einwendungen, die dem vertraglichen Frachtführer zustehen, seinerseits geltend zu machen.

Nach Absatz 5 Satz 1 haften vertraglicher und ausführender Frachtführer gesamtschuldnerisch. Wie der Ausgleich im Innenverhältnis erfolgt, überlässt Satz 2 der Regelung des insoweit anwendbaren nationalen Rechts.

Zu Artikel 5

Die Vorschrift enthält eine Definition für den Begriff der Lieferfrist. Sie entspricht der Legaldefinition des § 423 HGB.

Zu Artikel 6

Die Bestimmung regelt die Pflichten des Absenders, die Fracht zu zahlen (Absatz 1), vor und bei der Übergabe der Güter bestimmte Angaben zu machen und Begleitpapiere zu übergeben (Absatz 2) sowie die Güter zu verpacken, zu kennzeichnen (Absatz 3) und zu verladen (Absatz 4).

Die Regelung in Absatz 1, wonach der Absender zur Zahlung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge verpflichtet ist, entspricht § 407 Abs. 2 HGB. Diese Zahlungspflichten des Absenders bleiben von der Zahlungsverpflichtung des Empfängers nach Artikel 10 Abs. 1 Satz 1 des Übereinkommens unberührt.

Die in Absatz 2 Satz 1 statuierte Regelung über die Pflicht des Absenders, vor Übergabe der Güter gewisse Mindestangaben über die zu befördernden Güter zu machen, berücksichtigt, dass nach Artikel 11 Abs. 1 des Übereinkommens – abweichend vom deutschen Recht (§ 408 HGB) – der Frachtführer immer derjenige ist, der zur Ausstellung der Frachturkunde und damit auch des Frachtbriefs verpflichtet ist. Hierfür benötigt er die in Absatz 2 Satz 1 aufgeführten Angaben. Darüber hinaus ist er aber auch auf die in Absatz 2 Satz 1 aufgeführten Angaben angewiesen, um die Beförderung vorbereiten zu können. Die Angaben sind schriftlich zu machen. Nach Artikel 1 Nr. 9 reicht hierfür ein Fax oder eine E-Mail aus.

Zu den nach Absatz 1 Satz 1 zu machenden Angaben ist Folgendes zu bemerken: Die Bezugnahme auf Maß, Zahl oder Gewicht in Buchstabe a entspricht Artikel 11 Abs. 5 Buchstabe f. Ohne Vorbild ist demgegenüber die Verpflichtung zur Angabe des Stauungsfaktors der Güter, also des Verhältnisses des unter normalen Bedingungen benötigten Laderaums im Schiff zum Gewicht der zu befördernden Güter. Diese Angabe ist erforderlich, um das Schiff richtig beladen zu können. Die in Buchstabe b genannten Merkzeichen dienen letztlich der Individualisierung des zu befördernden Gutes. Die entsprechende Regelung für den Frachtbrief findet sich in Artikel 11 Abs. 5 Buchstabe f. Die Angabe „Natur, besondere Merkmale und Eigenschaften der Güter“ nach Buchstabe c ist vor allem bei der Beförderung gefährlicher Güter von Bedeutung. Aber auch im Hinblick auf sonstige Güter ist sie von Wichtigkeit, weil sie dem Frachtführer wichtige Anhaltspunkte darüber liefert, wie die Güter während der Beförderung zu behandeln sind, also etwa gekühlt werden müssen. Die nach Buchstabe d schon vor der Übergabe der Güter schriftlich zu erteilenden Weisungen für die zollrechtliche oder sonstige amtliche Behandlung der Güter sollen den Frachtführer in die Lage versetzen zu beurteilen, welche Maßnahmen er bei der Beförderung der Güter ergreifen muss. Eine ähnliche Regelung findet sich in § 413 HGB und, soweit der Frachtbrief betroffen ist, in § 408 Abs. 1 Satz 1 Nr. 11 HGB. Buchstabe e verpflichtet den Absender schließlich, weitere Angaben zu machen, die für den Frachtbrief erforderlich sind. Zu denken ist hierbei an die Angabe von Name und Anschrift des Empfängers sowie gegebenenfalls der Meldeadresse, der die Lade- oder Löschbereitschaft anzuzeigen ist.

Während nach Absatz 2 Satz 1 die darin genannten Angaben schriftlich vor Übergabe der Güter zu machen sind, reicht es nach Absatz 2 Satz 2 aus, dass der Absender dem Frachtführer die vorgeschriebenen Begleitpapiere bei Übergabe der Güter übergibt. Welche Begleitpapiere vorgeschrieben sind, bestimmt sich nach dem Frachtvertrag und dem darin vorgesehenen Transport. Zu denken ist etwa an Papiere, die auf Grund gesundheitspolizeilicher Bestimmungen das Gut begleiten müssen. Die Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 413 Abs. 1 HGB.

Absatz 3 statuiert ausdrücklich eine Verpackungs- und Kennzeichnungspflicht und weist diese dem Absender zu. Die Definition der Verpackungspflicht in Satz 1 lehnt sich nicht nur inhaltlich, sondern auch sprachlich an das Vorbild des § 411 Satz 1 HGB an. Maßgeblich für die geschuldete Verpackung sind zum einen güter-, zum anderen beförderungsspezifische Gesichtspunkte: Die Art der Verpackung hat der Natur des Gutes zu entsprechen und muss geeignet sein, während der Beförderung unter Umständen auftretende Einwirkungen auf das Gut zu verhindern. Hinsichtlich der beförderungsspezifischen Anforderungen an die Verpackung kommt der Vorschrift drittschützende Funktion zu: Durch die ordnungsgemäße Verpackung soll nicht nur das Gut selbst geschützt werden; die Verpackung hat vielmehr so zu erfolgen, dass dem Frachtführer keine Schäden entstehen. Erfasst werden dabei Personen- und Sachschäden, die dem Frachtführer, Hilfspersonen des Frachtführers, anderen Ladungseigentümern oder außenstehenden Dritten entstehen.

Auch Satz 2 entspricht im Wesentlichen deutschem Recht (§ 411 Satz 2 HGB). Anders als dieses verweist Satz 2 aber für den Umfang der Kennzeichnungspflicht nicht nur auf die Erfordernisse vertragsgemäßer Behandlung des Gutes, sondern auch auf anwendbares nationales oder internationales Recht, etwa Gefahrgutvorschriften, und in der Binnenschifffahrt allgemein anerkannte Regeln und Gepflogenheiten. In der Sache ergeben sich allerdings keine Abweichungen.

Absatz 4 sieht – entsprechend § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB – vor, dass grundsätzlich der Absender das Gut zu laden, zu stauen und zu befestigen hat. Durch die Formulierung „vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten“ soll dabei klargestellt werden, dass insbesondere die in Artikel 3 Abs. 5 normierte Pflicht des Frachtführers, sicherzustellen, dass die Schiffssicherheit durch das Laden nicht gefährdet wird, fortbesteht. Im Übrigen steht die Regelung unter dem Vorbehalt, dass keine abweichende Vereinbarung im Frachtvertrag getroffen wurde.

Zu Artikel 7

Die in dieser Vorschrift enthaltenen Sonderregelungen über die Beförderung gefährlicher oder umweltschädlicher Güter sind an Artikel 4 § 6 VR, Artikel 13 HHR und Artikel 22 CMR angelehnt. Sie erlegen dem Absender besondere Informationspflichten auf und regeln, welche Folgen daraus entstehen, dass die Güter nicht weiterbefördert, gelöscht oder abgeliefert werden können. Vergleichbare Regelungen finden sich im deutschen Recht in den §§ 410 und 419 HGB.

Nach Absatz 1 trifft den Absender, der gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern lassen will, die Pflicht, den Frachtführer sowohl über die ihnen innewohnenden Gefahren und Umweltrisiken als auch über etwa zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen schriftlich zu unterrichten. Durch die Begriffswahl „gefährliche oder umweltschädliche Güter“ soll deutlich gemacht werden, dass es bei diesen Gütern nicht auf deren Klassifikation nach den einschlägigen Gefahrgutvorschriften ankommt. Erfasst sind vielmehr auch diejenigen Güter, die allein unter beförderungsspezifischen Gesichtspunkten als gefährlich oder umweltschädlich anzusehen sind. Auf diese Weise soll der Frachtführer, der mit diesen Gütern umgehen muss, in die Lage versetzt werden, die Beförderung dieser Güter unter Berücksichtigung der von ihnen ausgehenden Gefahren entsprechend vorzubereiten. Anders als nach § 410 Abs. 1 HGB verlangt hierfür Absatz 1, dass die Mitteilung stets vor Übergabe der Güter erfolgt. Diese Abweichung entspricht Artikel 13 Abs. 2 Satz 1 HHR und Artikel 22 Abs. 1 Satz 1 CMR.

Absatz 1 wird ergänzt durch die Regelung in Absatz 2, wonach der Absender bei einer genehmigungspflichtigen Beförderung der Güter die Genehmigungsdokumente spätestens bei der Übergabe der Güter zu übergeben hat. Die Regelung steht in Einklang mit Artikel 6 Abs. 1 Satz 2, der ganz allgemein eine Pflicht zur Übergabe von Begleitpapieren bei Übergabe der Güter normiert.

Die Absätze 3 und 5 regeln, welche Ansprüche der Frachtführer gegenüber dem Absender hat, wenn nach Beginn der Beförderung auf Grund behördlicher Anordnung ein Beförderungs- oder Ablieferungshindernis entsteht und er die Güter zum Ladehafen oder zu einem

näher liegenden Ort, an dem sie gelöscht, abgeliefert oder entsorgt werden können, zurückbefördert. Nach Absatz 3 kann der Frachtführer in diesem Fall die Kosten für den Rücktransport der Güter verlangen. Nach Absatz 5 kann er darüber hinaus einen Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens geltend machen.

Diese Regelung weicht in zweierlei Hinsicht vom deutschen Recht (§ 419 HGB) ab: Zum einen sieht sie davon ab, den Frachtführer zu verpflichten, den Absender oder Empfänger um Erteilung einer Weisung zu ersuchen. Zum anderen räumt sie dem Frachtführer einen Anspruch auf Kostenerstattung und Schadenersatz selbst dann ein, wenn das Hindernis seinem eigenen Risikobereich zuzurechnen ist. Eine solche Regelung erscheint angesichts der hiermit verbundenen finanziellen Belastung des Absenders nicht unbedenklich. Gleichwohl lässt sie sich im Hinblick darauf, dass sie nur den Fall der Gefahrgutbeförderung betrifft und davon ausgegangen werden kann, dass das Beförderungs- oder Ablieferungshindernis in der Natur des Gutes und daher regelmäßig im Risikobereich des Absenders liegt, als vertretbar ansehen.

Entsteht ein Beförderungs- oder Ablieferungshindernis dadurch, dass von den Gütern eine unmittelbare Gefahr für Menschenleben, Sachen oder die Umwelt ausgeht, so muss der Frachtführer ebenfalls keine Weisung des Absenders oder des Empfängers einholen. Vielmehr räumt ihm Absatz 4 die Möglichkeit ein, unverzüglich die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen. Hierunter fällt nach Absatz 4 das Ausladen, das Unschädlichmachen und die Vernichtung der Güter. Welche dieser Maßnahmen zulässig ist, beurteilt sich nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit. Anders als nach § 410 Abs. 2 Nr. 1 HGB und Artikel 22 Abs. 2 CMR ist das Recht des Frachtführers, die oben genannten Maßnahmen zu ergreifen, nicht auf den Fall unzureichender Information durch den Absender beschränkt. Dies lässt sich durch die Art der Gefahr rechtfertigen. Ein vergleichbarer Ansatz findet sich auch in Artikel 4 § 6 VR, Artikel 13 Abs. 4 HHR und § 564b Abs. 2 HGB. Abweichend von den zuletzt genannten Vorschriften sieht Absatz 4 allerdings davon ab zu bestimmen, ob die Vernichtung der Güter eine Ersatzpflicht des Frachtführers auslöst. Die Beantwortung dieser Frage richtet sich daher nach den Artikeln 16 ff.

Hat der Frachtführer Maßnahmen nach Absatz 4 ergriffen, kann er – ebenso wie in den Fällen, in denen er Maßnahmen nach Absatz 3 ergriffen hat – gemäß Absatz 5 Schadenersatz verlangen. Eine vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 4 § 6 Satz 1 a. E. VR.

Zu Artikel 8

Die Vorschrift begründet für die darin aufgeführten Einzelfälle eine verschuldensunabhängige Haftung des Absenders. Anders als nach deutschem Frachtrecht (§ 414 Abs. 1 Satz 2 HGB) ist diese Haftung allerdings unbegrenzt. Die Haftung des Absenders wird damit im Vergleich zum geltenden deutschen Frachtrecht deutlich verschärft.

Darüber hinaus reichen auch die Voraussetzungen für eine Haftung des Absenders weiter als nach deutschem Recht. So haftet der Absender nach Absatz 1 Satz 1 Buchstabe a verschuldensunabhängig für

fehlende, unrichtige oder unvollständige Angaben über die zu befördernden Güter. Bei den Angaben muss es sich um solche handeln, zu denen der Absender nach Artikel 6 Abs. 2 und Artikel 7 Abs. 1 verpflichtet ist. Soweit es um die Angaben nach Artikel 6 Abs. 2 geht, kennt das allgemeine deutsche Frachtrecht (§ 414 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 HGB) eine verschuldensunabhängige Haftung für das vollständige Fehlen einer Angabe nicht. Im Übrigen weicht Buchstabe a auch insoweit von § 414 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 HGB ab, als er nicht darauf abstellt, ob die Angaben auch in die Frachturkunde aufgenommen wurden. Da davon auszugehen ist, dass der Frachtführer, der nach Artikel 11 Abs. 1 die Frachturkunde auszustellen hat, die Angaben übernehmen wird, dürfte sich jedoch im Ergebnis insoweit kein wesentlicher Unterschied zwischen dem Übereinkommen und allgemeinem deutschem Frachtrecht ergeben. Im Übrigen stellt auch das deutsche Seehandelsrecht (§§ 563, 564 HGB) nicht darauf ab, ob die Angaben in die Frachturkunde aufgenommen wurden. Allerdings sieht § 564 HGB für unrichtige Angaben über die Beschaffenheit der Güter eine verschuldensabhängige Haftung vor.

Die ebenfalls in Buchstabe a geregelte verschuldensunabhängige Haftung des Absenders für fehlende, unrichtige oder unvollständige Angaben über die gefährlichem Gut innewohnenden Gefahren und Umweltrisiken und die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen entspricht dagegen im Wesentlichen der Haftung nach § 414 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 HGB.

Satz 1 Buchstabe b knüpft an die in Artikel 6 Abs. 3 Satz 2 begründete Pflicht des Absenders an, die zu befördernden Güter zu kennzeichnen. Im Hinblick darauf, dass eine Kennzeichnung bei gefährlichem Gut von besonderer Bedeutung ist, wird insofern ein Verstoß gegen diese Pflicht besonders sanktioniert. Eine vergleichbare, wenngleich allgemeiner gefasste Regelung findet sich im deutschen allgemeinen Frachtrecht in § 414 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 HGB.

Auch die Regelung in Satz 1 Buchstabe c entspricht im Wesentlichen deutschem Recht (§ 414 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 HGB). Wie dort ist eine Sanktion für den Fall vorgesehen, dass der Absender entgegen seiner nach Artikel 6 Abs. 2 Satz 2 bestehenden Pflicht die erforderlichen Begleitpapiere dem Frachtführer nicht rechtzeitig übergeben hat.

Nach den Sätzen 2 und 3 ist eine nach Satz 1 begründete Haftung des Absenders ausgeschlossen, wenn den Frachtführer oder seine Hilfspersonen ein Verschulden trifft, das zu der Entstehung des Schadens geführt hat. Die Regelung ist Ausdruck des in § 254 BGB verankerten Gedankens, dass im Falle eines Mitverschuldens die Ersatzpflicht des an sich Haftpflichtigen davon abhängt, inwieweit der Schaden von dem anderen Teil verursacht worden ist.

Nach Absatz 2 muss sich der Absender Handlungen und Unterlassungen der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner nach Artikel 6 und 7 bestehenden Pflichten bedient, zurechnen lassen, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Als Vorbild für diese Regelung diente Artikel 17 Abs. 1 des Übereinkommens, der die Haftung des Frachtführers für dessen Hilfspersonen regelt.

Zu Artikel 9

Die Vorschrift räumt dem Frachtführer in Absatz 1 ein Rücktrittsrecht für den Fall ein, dass der Absender seine Pflichten nach Artikel 6 Abs. 2 oder Artikel 7 Abs. 1 und 2 verletzt. Macht der Frachtführer von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch, so kann er nach Absatz 2 wahlweise entweder Fautfracht in Höhe eines Drittels der vereinbarten Fracht (Buchstabe a) oder Liegegeld, Aufwendungs- und Schadenersatz sowie Distanzfracht (Buchstabe b) verlangen. Ein Rücktritt wandelt das Vertragsverhältnis mithin nicht, wie nach allgemeinem Zivilrecht, in ein Rückabwicklungsverhältnis um, sondern beendet es lediglich für die Zukunft. Systematisch entspricht dieses Rücktrittsrecht dem Kündigungsrecht des Unternehmers nach § 643 Satz 1 BGB.

Zu Artikel 10

Die Vorschrift regelt in Absatz 1 die Zahlungspflicht des Empfängers. In Übereinstimmung mit § 421 Abs. 2 Satz 1 HGB bestimmt Absatz 1 Satz 1, dass der Empfänger neben dem Absender zur Zahlung verpflichtet ist, wenn er nach Ankunft der Güter am Ablieferungsort deren Auslieferung verlangt. Die Zahlungspflicht bezieht sich auf die nach Maßgabe des Frachtvertrags noch geschuldete Fracht sowie auf „die übrigen auf den Gütern lastenden Forderungen“, etwa Liegegeld und ausgelegte Zölle. Unberührt bleibt im Übrigen, wie Satz 1 in Ergänzung zu Artikel 26 noch einmal ausdrücklich klarstellt, eine etwaige Verpflichtung des Empfängers zur Entrichtung eines Beitrags zur großen Haverei.

Die Verpflichtung zur Zahlung der Fracht wird allerdings in Absatz 1 Satz 2 für den Fall des Fehlens oder der Nichtvorlage einer Frachturkunde erheblich eingeschränkt. Denn in diesem Fall schuldet der Empfänger nur die marktübliche Fracht. Eine vergleichbare Regelung findet sich in § 421 Abs. 2 Satz 2 HGB.

Absatz 2 definiert, was unter dem Begriff „Ablieferung“ zu verstehen ist. Die Definition entspricht Artikel 4 Abs. 2 Buchstabe b HHR. Sie ist nicht nur für die Beantwortung der Frage, was unter einem Ablieferungsort im Sinne von Absatz 1 zu verstehen ist, sondern vor allem für die Bestimmung des in Artikel 16 umschriebenen Haftungszeitraums von Bedeutung. So versteht Satz 1 unter Ablieferung die Bereitstellung der Güter für den Empfänger in Übereinstimmung mit den Gesetzen, die am Ort des Löschhafens gelten, oder, wenn Sondervorschriften am Ort des Löschhafens nicht bestehen oder zumindest abdingbar sind, in Übereinstimmung mit dem Frachtvertrag oder mit anwendbaren Gebräuchen. Werden die Güter nicht dem Empfänger, sondern einer Behörde oder einem Dritten übergeben, so kann hierunter nach Satz 2 ausnahmsweise ebenfalls eine Ablieferung zu verstehen sein. Voraussetzung ist jedoch, dass die Übergabe an die Behörde oder den Dritten zwingend vorgeschrieben ist.

Zu Kapitel III

Kapitel III behandelt die Frachturkunden, und zwar den überwiegend verwendeten Frachtbrief sowie das Konnossement. Wie zu Artikel 1 Nr. 6 ausgeführt, entspricht dabei das Konnossement im Sinne des Übereinkommens dem Ladeschein im Sinne des deutschen allgemeinen Transportrechts.

Zu Artikel 11

Die Vorschrift regelt, wer eine Frachturkunde auszustellen hat, wer sie unterzeichnen muss, welchen Inhalt die Frachturkunde haben soll und welche Wirkung ihr zukommt. Frachturkunde im Sinne dieser Vorschrift ist dabei, wie bereits erwähnt, sowohl ein Frachtbrief als auch ein Konnossement.

Absatz 1 bestimmt zunächst, wer die Frachturkunde auszustellen hat. Nach Satz 1 ist hierzu der Frachtführer verpflichtet. Soweit sich diese Regelung auf den Frachtbrief bezieht, steht sie damit im Widerspruch zum deutschen Recht, das in § 408 Abs. 1 HGB die Ausstellung des Frachtbriefs durch den Absender vorsieht. Soweit der Ladeschein bzw. das Konnossement betroffen ist, stimmt die Regelung dagegen mit dem deutschen Recht (§ 444 HGB) überein. Dies gilt im Grundsatz auch für die in Satz 1 Halbsatz 2 enthaltene Regelung, wonach der Frachtführer ein Konnossement nur nach vorheriger Vereinbarung auszustellen hat. Denn auch nach § 444 HGB besteht mangels abweichender Vereinbarung kein Anspruch des Absenders auf Ausstellung eines Ladescheins.

Das Vorliegen einer Frachturkunde ist, wie Absatz 1 Satz 2 in Anlehnung an Artikel 4 Satz 2 CMR klarstellt, nicht Voraussetzung für die Wirksamkeit des Frachtvertrags. Ebenso wenig führt das Fehlen einzelner in Absatz 5 aufgeführter Angaben in der Frachturkunde zu einer Unwirksamkeit des Frachtvertrags.

Absatz 2 bestimmt, wer die Frachturkunde unterzeichnen muss und welche Formvorschriften hierbei beachtet werden müssen. Nach Satz 1 muss die Originalausfertigung der Frachturkunde stets vom Frachtführer unterzeichnet werden. Nach Satz 2 kann der Frachtführer vom Absender die Unterzeichnung des Originals oder einer Kopie verlangen. Das Fehlen der Unterschrift des Absenders bleibt allerdings, im Gegensatz zum deutschen Recht (§ 409 HGB), sanktionslos. Denn nach Absatz 3 kommt der Frachturkunde auch dann erhöhte Beweiskraft zu, wenn sie lediglich vom Frachtführer unterschrieben wurde.

Die Unterschrift muss nicht notwendigerweise handschriftlich erfolgen. Nach Satz 3 genügt auch eine mit mechanischen Mitteln gefertigte Unterschrift, insbesondere ein Faksimiledruck oder ein Stempel, wenn das Recht des Ortes, an dem die Frachturkunde ausgestellt wird, eine solche Unterschrift gestattet. Die Regelung entspricht weitgehend Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 CMR. Im Vergleich zur CMR ist neu, dass auch eine Unterschrift als ausreichend angesehen wird, die mit elektronischen Mitteln gefertigt ist. Damit will das Übereinkommen dem Umstand Rechnung tragen, dass auch im Transportwesen zunehmend elektronische Datenverarbeitung zum Einsatz kommt. Auch hier ist allerdings Voraussetzung, dass das Recht des Ortes, an dem die Frachturkunde ausgestellt wird, eine mit solchen Mitteln gefertigte Unterschrift gestattet. Wird die Urkunde in Deutschland ausgestellt, so beurteilt sich die Frage, ob die eigenhändige Unterschrift durch eine mit mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigte Unterschrift ersetzt werden kann, nach § 408 Abs. 2 Satz 3, § 444 Abs. 1 Satz 2 HGB. Nachbildungen der eigenhändigen Unterschrift durch Druck oder Stempel sind also ausreichend. Dagegen scheidet die an sich nach § 126 Abs. 3 in Verbindung

mit § 126a BGB zulässige qualifizierte elektronische Signatur aus, da nach der Systematik des Übereinkommens die Frachturkunde stets in Papierform auszustellen ist. So spricht das Übereinkommen von einer oder mehreren „Originalausfertigungen“, verlangt die „Rückgabe“ der Originalausfertigungen eines Konnossements bei Ablieferung des Gutes und macht die Ausübung eines Verfügungsrechts davon abhängig, dass alle Originalausfertigungen des Konnossements oder, bei Ausstellung eines Frachtbriefs, die Absenderausfertigung vorgewiesen wird. Die Möglichkeit der Verwendung einer elektronischen Frachturkunde sieht das Übereinkommen nicht vor.

Absatz 3 bestimmt, welche Wirkung der Frachturkunde zukommt. Gemäß Satz 1 begründet die Frachturkunde eine widerlegliche Vermutung für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrags sowie für die Übernahme der Güter durch den Frachtführer. Nach Satz 2 begründet sie zudem die widerlegliche Vermutung dafür, dass die Güter so zur Beförderung übernommen wurden, wie sie in der Frachturkunde beschrieben sind. Eine Ausnahme von dieser Regelung enthält allerdings Artikel 12 Abs. 3, wonach Angaben über den Inhalt eines Containers oder eines Laderaums keine widerlegliche Vermutung für ihre Richtigkeit begründen, wenn der Container oder der Laderaum versiegelt wurde, die Versiegelung nicht vom Frachtführer oder seinen Bediensteten oder Beauftragten durchgeführt wurde und die Siegel während der Reise unbeschädigt geblieben sind.

Absatz 3 entspricht weitgehend den §§ 409 und 444 Abs. 3 HGB. Allerdings enthält er keine § 409 Abs. 3 und § 444 Abs. 3 HGB vergleichbare Ausnahmeregelung, wonach hinsichtlich der Angaben in der Frachturkunde über das Gewicht der Güter oder den Inhalt der Frachtstücke nur dann eine widerlegliche Vermutung für deren Richtigkeit besteht, wenn der Frachtführer diese Angaben überprüft und das Ergebnis der Prüfung in die Frachturkunde eingetragen hat. Nach dem Übereinkommen begründen mithin auch Angaben über das Gewicht der Güter oder den Inhalt der Frachtstücke eine widerlegliche Vermutung für deren Richtigkeit. Soweit der Inhalt der Frachtstücke betroffen ist, kommt allenfalls Artikel 12 Abs. 3 zum Tragen. Im Übrigen knüpft Absatz 3 für die Beweiskraft der Frachtbriefangaben, anders als § 409 HGB, nicht daran, dass die Frachturkunde von beiden Parteien unterzeichnet worden ist.

Nach Absatz 4 Satz 1 bestimmt sich bei Ausstellung eines Konnossements das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger ausschließlich nach diesem. Die Regelung entspricht § 444 Abs. 3 Satz 1 HGB. Der Anspruch aus dem Konnossement ist grundsätzlich vom Inhalt und Bestand des Frachtvertrags unabhängig. Die nicht in das Konnossement aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrags sind dem Empfänger gegenüber unwirksam. Lediglich für das Verhältnis zwischen Frachtführer und dem Absender bleiben nach Satz 2 die Bestimmungen des Frachtvertrags maßgebend. Dies entspricht der Rechtslage nach § 444 Abs. 4 HGB.

Absatz 5 bestimmt, welche Angaben in die Frachturkunde aufzunehmen sind. Die Liste in Satz 1 ist Artikel 6 Abs. 1 CMR nachgebildet und entspricht im Wesentlichen § 408 Abs. 1 Satz 1, § 444 Abs. 1 Satz 1

HGB. Bei den in der Liste enthaltenen Angaben handelt es sich nicht um zwingend vorgeschriebene Mindestangaben. Wie Satz 2 ausdrücklich klarstellt, kann auch bei Fehlen einer oder mehrerer der aufgelisteten Angaben noch von einer Frachturkunde ausgegangen werden. Im Übrigen können, wie sich aus Artikel 6 Abs. 2 Satz 1 Buchstabe e ergibt, nach Bedarf weitere Angaben in die Frachturkunde aufgenommen werden.

Zu Artikel 12

Die Vorschrift knüpft an die in Artikel 11 Abs. 3 Satz 2 enthaltene Regelung an, wonach die Frachturkunde bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis dafür dient, dass die Güter so zur Beförderung übernommen worden sind, wie sie in der Urkunde beschrieben werden. Sie präzisiert, was unter einer Beschreibung der Güter in diesem Sinne zu verstehen ist. Insbesondere regelt sie, welche Bedeutung Vorbehalte haben, die zu einzelnen Angaben in der Frachturkunde aufgenommen werden. Als Vorbild für diese Vorschrift dienen Artikel 3 § 3 Satz 1 VR und Artikel 16 HHR. Vergleichbare Vorschriften finden sich im deutschen allgemeinen Transportrecht in § 409 Abs. 2 und § 444 Abs. 3 HGB.

Nach Absatz 1 kann der Frachtführer in die Frachturkunde einen Vorbehalt zu Angaben in der Frachturkunde über Maß, Zahl und Gewicht der Güter, über Merkzeichen oder hinsichtlich des äußeren Zustands der Güter aufnehmen. Nach Buchstabe a ist allerdings ein Vorbehalt zu Angaben in der Frachturkunde über Maß, Zahl und Gewicht der Güter nur zulässig, wenn der Frachtführer Grund zu der Annahme hat, dass die Angaben unrichtig sind, oder wenn er keine Überprüfungsmöglichkeiten hat. Ein Vorbehalt zu Merkzeichen ist nur zulässig, wenn die Merkzeichen weder auf den Gütern selbst noch auf deren Behältnissen oder Verpackungen angebracht sind (Buchstabe b).

Ein gemäß Absatz 1 Buchstabe a oder b in die Frachturkunde eingetragener Vorbehalt führt dazu, dass die Angaben, auf die sich der Vorbehalt bezieht, nicht mehr gemäß Artikel 11 Abs. 3 Satz 2 als Angaben berücksichtigt werden, die die Güter beschreiben. Entsprechendes gilt für einen Vorbehalt, der sich auf den äußeren Zustand der Güter bezieht. Da ein solcher Vorbehalt aber nicht notwendigerweise zu Angaben in der Frachturkunde gemacht wird, stellt Absatz 2 klar, dass das Fehlen eines Vorbehalts bezüglich des äußeren Zustands der Güter die Vermutung begründet, dass die Güter bei ihrer Übernahme durch den Frachtführer in äußerlich gutem Zustand waren. Eine vergleichbare Regelung findet sich in § 409 Abs. 2 Satz 1 HGB.

Keines Vorbehalts bedarf es, wenn die Güter in einem vom Absender versiegelten Container oder Laderaum befördert werden. Absatz 3 normiert für diesen Fall eine Ausnahme von Artikel 11 Abs. 3 Satz 2, wonach die Frachturkunde die Vermutung begründet, dass die Güter so zur Beförderung übernommen wurden, wie sie in der Urkunde beschrieben sind. Denn Absatz 3 begründet für diesen Fall die Vermutung, dass die Güter schon vor deren Übernahme zur Beförderung beschädigt wurden oder (teilweise) verloren gegangen sind. Voraussetzung ist allerdings, dass weder das Siegel noch der Container während der Reise beschädigt wurden.

Zu Artikel 13

Die Vorschrift regelt die Rechtsnatur und die Wirkungen des Konnossements. Als Vorbilder für diese Vorschrift dienen die seerechtlichen Regelungen in Artikel 3 § 4 VR und Artikel 16 HHR.

Absatz 1 stellt klar, dass das Konnossement ein Wertpapier ist. Als solches kann es auf den Empfänger lauten (Rektakonnossement), an Order gestellt werden (Orderkonnossement) oder auf den Inhaber lauten (Inhaberkonnossement). Dies entspricht der Rechtslage nach § 363 Abs. 2, § 444 Abs. 2 HGB.

Nach Absatz 2 kann jede nach dem Konnossement zum Empfang des Gutes legitimierte Person die Ablieferung des Gutes verlangen. Verfügen mehrere Personen über Originalausfertigungen des Konnossements und sind danach zum Empfang des Gutes legitimiert, muss der Frachtführer demjenigen das Gut abliefern, der als erster die Ausfertigung des Konnossements vorweist. Der Frachtführer muss sich jedoch die Ausfertigung des Konnossements zurückgeben lassen. Mit der Ablieferung des Gutes gegen Rückgabe der Ausfertigung erlöschen die Ansprüche der Inhaber der übrigen Ausfertigungen, da alle Ausfertigungen des Konnossements nur einen Auslieferungsanspruch gewähren. Die Regelung entspricht § 445 HGB.

Absatz 3 regelt entsprechend § 448 HGB die der Übergabe des Konnossements innewohnende Traditionswirkung.

Absatz 4 regelt, welche Wirkungen das Konnossement hat, wenn es einem gutgläubigen Dritten übertragen wurde. Als Dritter im Sinne dieser Vorschrift ist dabei auch der Empfänger anzusehen. In Anlehnung an Artikel 3 § 4 Satz 2 VR und Artikel 16 Abs. 3 Buchstabe b HHR bestimmt Absatz 4, dass bei Übertragung des Konnossements an einen gutgläubigen Dritten das Konnossement unwiderleglich Beweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrags, für den äußerlich guten Zustand der Güter sowie für die Richtigkeit der Angaben betreffend die zur Beförderung übernommenen Güter erbringt, sofern der Frachtführer nicht gemäß Artikel 12 Abs. 1 und 2 einen Vorbehalt in das Konnossement aufgenommen hat. Der Gegenbeweis gegen die Vermutungen des Artikels 11 Abs. 3 und des Artikels 12 Abs. 2 ist also ausgeschlossen. Die Vorschrift entspricht § 444 Abs. 3 HGB.

Zu Kapitel IV

Kapitel IV regelt in Anlehnung an Artikel 12 CMR und Artikel 18 ER CIM 1999, unter welchen Voraussetzungen der Absender oder der Empfänger über das Gut verfügen, also dem Frachtführer nachträgliche Weisungen erteilen darf. Im allgemeinen deutschen Transportrecht finden sich vergleichbare Regelungen in den §§ 418, 446 Abs. 2 HGB.

Zu Artikel 14

Nach Absatz 1 ist Verfügungsberechtigter grundsätzlich nur der Absender. Nur er kann also grundsätzlich Weisungen erteilen. Die zulässigen Weisungen werden nicht abschließend aufgezählt. Nur exemplarisch wird bestimmt, dass der Absender verlangen kann, die Güter

nicht weiterzubefördern, sie an einem anderen Ort abzuliefern oder an einen anderen als den ursprünglich benannten Empfänger abzuliefern. Die gewählte offene Formulierung soll der Vielfalt möglicher Fallgestaltungen gerecht werden. Die Regelung entspricht § 418 Abs. 1 Satz 1 und 2 HGB.

Absatz 2 bestimmt, zu welchem Zeitpunkt das Verfügungsrecht des Absenders erlischt. Abweichend von § 418 Abs. 2 Satz 1 HGB ist dies nicht allein der Zeitpunkt, in dem das Gut an der Ablieferungsstelle angekommen ist. Wurde ein Frachtbrief ausgestellt, so erlischt vielmehr das Verfügungsrecht erst, wenn zusätzlich der Empfänger die Ablieferung des Gutes verlangt und den das Gut begleitenden Frachtbrief erhalten hat (Buchstabe a). Zu diesem Zeitpunkt geht das Verfügungsrecht auf den Empfänger über. Darüber hinaus erlischt das Verfügungsrecht des Absenders aber auch dann, wenn ein Konnossement ausgestellt wurde und der Absender keine Originalausfertigung des Konnossements mehr besitzt (Buchstabe b). Diese Regelung entspricht § 446 Abs. 2 Satz 1 HGB.

Nach Absatz 3 kann der Absender zugunsten des Empfängers schon vorab auf sein Verfügungsrecht verzichten. Der Verzicht ist durch einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief zu dokumentieren. Die Vorschrift entspricht Artikel 12 Abs. 3 CMR.

Zu Artikel 15

In Ergänzung von Artikel 14 bestimmt Artikel 15, welche weiteren Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit der Absender oder der Empfänger sein Verfügungsrecht ausüben kann. Darüber hinaus regelt Artikel 15, welche Ausgleichsansprüche der Frachtführer geltend machen kann, wenn er die Weisungen befolgt.

Nach Buchstabe a bedarf es zur Ausübung des Verfügungsrechts, wenn ein Konnossement ausgestellt wurde, der Vorlage sämtlicher Originalausfertigungen. Diese Regelung entspricht § 446 Abs. 2 HGB.

Soweit ein Frachtbrief ausgestellt wurde, ist nach Buchstabe b die Absenderausfertigung des Frachtbriefs zur Ausübung des Verfügungsrechts vorzulegen. Darin sind die dem Frachtführer erteilten Weisungen einzutragen. Diese Regelung entspricht Artikel 12 Abs. 5 Buchstabe a CMR. Abweichend vom deutschen Recht (§ 418 Abs. 4 HGB) ist der Frachtbrief also grundsätzlich Sperrpapier: Ohne die Vorlage des Frachtbriefs kann das Verfügungsrecht nicht ausgeübt werden.

Buchstabe c begründet nach dem Vorbild des Artikels 12 Abs. 5 Buchstabe a Halbsatz 2 CMR einen Anspruch des Frachtführers auf Aufwendungs- und Schadenersatz für den Fall, dass er eine ihm erteilte Weisung ausgeführt hat. Darüber hinaus normiert Buchstabe d einen Anspruch auf Zahlung der vollen Fracht auch dann, wenn die Beförderung weisungsgemäß vorzeitig beendet wurde. Die Regelung, die ausdrücklich unter dem Vorbehalt anders lautender vertraglicher Bestimmungen steht, weicht damit vom allgemeinen deutschen Transportrecht ab. Denn nach § 420 Abs. 2, § 415 Abs. 2 HGB hat der Frachtführer, der die Beförderung vorzeitig beendet, grundsätzlich nur einen Anspruch auf Distanzfracht, auf die vereinbarte Fracht abzüglich ersparter Aufwendungen oder auf Fautfracht in Höhe eines Drittels der vereinbarten Fracht.

Zu Kapitel V

Die in Kapitel V enthaltenen Regelungen über die Haftung des Frachtführers bilden das Kernstück des Übereinkommens. Das vorgesehene Haftungssystem lehnt sich stark an das Seerecht an. So folgt Artikel 16 Abs. 1, der eine verschuldensabhängige Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Gutes sowie für Überschreitung der Lieferfrist normiert, dem Vorbild des Artikels 4 HHR. Die zusätzliche Normierung von besonderen Haftungsausschlussgründen in Artikel 18 folgt vor allem Artikel 4 § 2 VR. Nicht übernommen sind allerdings die in Artikel 4 § 2 Buchstabe a und b aufgeführten Haftungsausschlussgründe „nautisches Verschulden“ und „Feuer“. Hierfür sieht Artikel 25 Abs. 2 eine Sonderregel vor.

Ebenfalls den Visby-Regeln nachgebildet ist die Ausnahmeregelung in Artikel 16 Abs. 2, wonach das Übereinkommen nicht die Haftung des Frachtführers für Schäden regelt, die vor dem Einladen der Güter in das Schiff oder nach deren Ausladung aus dem Schiff entstanden sind (vgl. Artikel 1 Buchstabe e VR).

Auch die in den Artikeln 19 bis 22 enthaltenen Bestimmungen über den Haftungsumfang folgen weitgehend den Visby-Regeln. Dies gilt insbesondere für die in Artikel 20 normierten Haftungshöchstbeträge (vgl. Artikel 4 § 5 VR).

Zu Artikel 16

Absatz 1 begründet eine Haftung des Frachtführers für einen Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter während der Obhutszeit oder durch Lieferfristüberschreitung entstanden ist.

Die Haftung für Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung ist ausgeschlossen, wenn der Frachtführer beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht wurde, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können. Anders als § 426 HGB stellt das Übereinkommen damit nicht auf einen besonders gewissenhaften Frachtführer ab, der die äußerste ihm zumutbare Sorgfalt angewendet hat. Vielmehr lässt es in Anlehnung an das niederländische Recht (Artikel 901 Abs. 1 Satz 1 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuchs) die Beachtung allgemeiner Sorgfaltspflichten ausreichen. Dem Frachtführer wird damit der Entlastungsbeweis im Vergleich zum deutschen allgemeinen Transportrecht erleichtert.

Die im Übereinkommen geregelte Haftung für Verlust oder Beschädigung des Gutes erstreckt sich allerdings nur auf Schäden, die in dem Zeitraum zwischen dem Einladen der Güter in das Schiff und deren Ausladen aus dem Schiff entstanden sind (Absatz 2). Die Delegationen konnten sich auf der Diplomatischen Konferenz nicht darauf einigen, ob für die Zeit von der Übernahme bis zum Einladen der Güter in das Schiff und die Zeit nach dem Ausladen der Güter aus dem Schiff bis zu ihrer Ablieferung, wie noch in einem Vorentwurf vorgesehen, den Vertragsparteien gestattet werden sollte, einen Haftungsausschluss zu vereinbaren, oder ob die Haftung durchgehend zwingend geregelt werden sollte. Auf Vorschlag der russischen Delegation wurde schließlich in Anlehnung an die Visby-Regeln bestimmt, dass sich die Haftung für diesen Zeitraum nach nationalem Recht richtet. Nach der Konzeption des Übereinkommens unterlie-

gen daher sog. Landschäden nicht dem Übereinkommen, sondern dem auf den Frachtvertrag anwendbaren Recht. Bei Anwendung deutschen Sachrechts kommen für den vom Übereinkommen ausgeschlossenen Haftungszeitraum die §§ 425 ff. HGB zum Tragen.

Zu Artikel 17

Die Vorschrift regelt, unter welchen Voraussetzungen sich der Frachtführer Handlungen Dritter zurechnen lassen muss und unter welchen Voraussetzungen sich die Dritten auf die Haftungsbefreiungen des Übereinkommens berufen können.

Absatz 1 bestimmt zunächst, dass sich der Frachtführer Handlungen und Unterlassungen Dritter, deren er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient, zurechnen lassen muss, wenn diese in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben. Bezüglich der Dritten unterscheidet Absatz 1 in Anlehnung an Artikel 4 Abs. 3 HHR zwischen den Bediensteten und den Beauftragten. Diese Differenzierung spielt jedoch im Ergebnis keine Rolle. Der Frachtführer haftet für das Fehlverhalten beider Personengruppen nur, wenn diese zur Ausführung gerade der vertraglich vereinbarten Beförderung herangezogen werden und dabei im Rahmen des ihnen vom Frachtführer übertragenen Aufgabenkreises handeln. Abweichend von Artikel 3 CMR und vom deutschen Transportrecht (§ 428 HGB) verlangt das Übereinkommen also nicht nur bezüglich anderer Personen als den Bediensteten, sondern auch bezüglich der Bediensteten selbst, dass sie zur Ausführung gerade der vertraglich vereinbarten Beförderung herangezogen werden.

Was unter den Begriffen „Bedienstete“ und „Beauftragte“ zu verstehen ist, wird im Übereinkommen nicht definiert. Im Hinblick darauf, dass das Übereinkommen jedoch zwischen „Beauftragten“ und „ausführenden Frachtführern“ differenziert, dürfte jedoch, wie zu Artikel 1 Nr. 3 ausgeführt, als „Beauftragter“ im Sinne des Übereinkommens nur eine solche Person anzusehen sein, die weisungsabhängig ist.

Absatz 2 stellt klar, dass sich der vertragliche Frachtführer auch das Verhalten eines ausführenden Frachtführers und dessen Bediensteten und Beauftragten zurechnen lassen muss. Die Regelung entspricht Artikel 10 Abs. 1 Satz 2 HHR.

Absatz 3 regelt in Anlehnung an Artikel 4^{bis} Abs. 2 VR, Artikel 7 Abs. 2 HHR und Artikel 28 Abs. 2 CMR, unter welchen Voraussetzungen sich auch die Personen, deren sich der Frachtführer zur Ausführung des Frachtvertrags bedient und die auf außervertraglicher Grundlage für Schäden infolge Verlusts oder Beschädigung des Gutes oder Lieferfristüberschreitung in Anspruch genommen werden, ihrerseits auf Haftungsbefreiungen und -begrenzungen des Übereinkommens berufen können. In weitgehender Übereinstimmung mit dem deutschen Recht (§ 436 HGB) räumt er den genannten Personen das Recht ein, sich auf die im Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen zu berufen, wenn sie in Ausführung ihrer Verrichtungen gehandelt haben. Die Regelung soll vor allem verhindern, dass die im Übereinkommen zum Schutz des vertraglichen Frachtführers normierten Haftungsbefreiungen und -begrenzungen in der Weise umgangen werden, dass die Bediensteten des Frachtführers in unbe-

schränkter Höhe in Anspruch genommen werden und dann in dieser Höhe einen arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch gegen den Frachtführer geltend machen können. Im Gegensatz zu § 436 Satz 1 HGB erfasst die Vorschrift gleichwohl nicht nur die Bediensteten des Frachtführers, sondern auch selbständige Erfüllungsgehilfen. Dies entspricht Artikel 7 Abs. 2 HHR und Artikel 41 § 2 ER CIM 1999.

Absatz 4 stellt klar, dass ein Zwangslotse, also ein Lotse, der von einer Behörde bestimmt wird und nicht frei ausgewählt werden kann, nicht als Bediensteter im Sinne der Verhaltenszurechnung nach Absatz 1 gilt. Für Fehler dieser Person hat also der Frachtführer nicht einzustehen.

Zu Artikel 18

Die Vorschrift führt nach dem Vorbild von Artikel 17 Abs. 4 CMR und Artikel 4 § 2 VR eine Reihe von Umständen auf, bei deren Vorliegen sich der Frachtführer unter erleichterten Bedingungen von seiner Haftung befreien kann.

Die Liste der in Absatz 1 aufgeführten Haftungsausschlussgründe ist geltendem See- und Straßenfrachtrecht nachgebildet. Abweichend vom Seerecht enthält die Liste allerdings nicht die in Artikel 4 § 2 Buchstabe a und b VR aufgeführten Haftungsausschlussgründe für nautisches Verschulden und Feuer. Nach langen Diskussionen bei der Vorbereitung des Übereinkommens konnte schließlich Einigkeit darüber erzielt werden, dass das Übereinkommen nicht von Gesetzes wegen die Haftung des Frachtführers für Schäden wegen nautischer Fehler oder Feuers ausschließen soll. Es gestattet allerdings in Artikel 25 Abs. 2, dass für diese Fälle unter bestimmten Voraussetzungen ein Haftungsausschluss vereinbart wird. Darüber hinaus ermöglicht es in Artikel 32 den Vertragsstaaten, für bestimmte regionale Verkehre einen Haftungsausschluss für Schäden infolge nautischer Fehler gesetzlich zu normieren.

Zu den in Absatz 1 aufgeführten Haftungsausschlussgründen ist Folgendes zu bemerken:

Buchstabe a, der als ersten Haftungsausschlussgrund ganz allgemein Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, des Empfängers oder eines weisungsberechtigten Dritten nennt, ist Artikel 4 § 2 Buchstabe i VR nachgebildet.

Buchstabe b führt als Sonderfall zu Buchstabe a das Behandeln, Verladen, Verstauen oder Löschen der Güter durch den Absender oder Empfänger oder durch einen Erfüllungsgehilfen dieser Personen auf. Ein vergleichbarer Haftungsausschlussgrund findet sich in Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe c CMR und § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB.

Buchstabe c sieht in Anlehnung an Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe a CMR und Artikel 9 HHR sowie entsprechend § 427 Abs. 1 Nr. 1 HGB einen Haftungsausschluss für den Fall der Beförderung in offenen Schiffen oder der Deckverladung vor. Voraussetzung ist allerdings, dass diese Art der Beförderung zwischen Frachtführer und Absender vereinbart wurde, im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels stand oder gesetzlich vorgeschrieben war. Eine Vereinbarung muss, abweichend von der CMR, nicht in der Frachturkunde vermerkt sein. Zwar soll die Frachturkunde nach Artikel 11 Abs. 5

Satz 1 Buchstabe g einen Vermerk über eine solche Vereinbarung enthalten. Das Fehlen eines Vermerks darüber, dass das Gut auf Deck oder in offenen Schiffen befördert werden darf oder muss, berührt jedoch nicht die Wirksamkeit der Vereinbarung. Allerdings wird es dem Frachtführer ohne einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief nur schwer möglich sein, das Bestehen der Vereinbarung und damit das Vorliegen eines Haftungsausschlussgrunds zu beweisen. Denn wenn ein Frachtbrief ausgestellt wurde, so gilt dieser bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Inhalt des Frachtvertrags (Artikel 11 Abs. 3). Mit der Bezugnahme auf die „Gebrauche des betreffenden Handels“ will Buchstabe c denjenigen Fällen Rechnung tragen, in denen sich der offene Transport oder die Deckverladung etwa nach Art des Gutes, z. B. im Containerverkehr, als Selbstverständlichkeit darstellt. Zu den gesetzlichen Vorschriften zählen unter anderem Gefahrgutvorschriften.

Buchstabe d sieht in weitgehender Übereinstimmung mit Artikel 4 § 2 Buchstabe m VR, Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe d CMR und § 427 Abs. 1 Nr. 4 HGB einen Haftungsausschluss wegen besonderer Schadensanfälligkeit des Gutes auf Grund seiner natürlichen Beschaffenheit vor. Die Aufzählung hat, wie sich aus der einleitenden Formulierung „insbesondere“ ergibt, nur exemplarischen Charakter und kann daher je nach Bedarf ergänzt werden.

Der in Buchstabe e enthaltene Haftungsausschlussgrund „Fehlen oder Mängel der Verpackung“ ist nach dem Vorbild des Artikels 4 § 2 Buchstabe n VR sowie des Artikels 17 Abs. 4 Buchstabe b CMR ausgestaltet. Die Regelung entspricht § 427 Abs. 1 Nr. 2 HGB.

Der in Buchstabe f enthaltene Haftungsausschlussgrund „ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter“ entspricht im Wesentlichen Artikel 4 § 2 Buchstabe o VR, Artikel 17 Abs. 4 Buchstabe e CMR sowie § 427 Abs. 1 Nr. 5 HGB.

Buchstabe g, der einen Haftungsausschluss bei „erfolgter oder versuchter Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern“ regelt, hat sein Vorbild in Artikel 4 § 2 Buchstabe l VR.

Der für die Beförderung lebender Tiere in Buchstabe h vorgesehene Haftungsausschlussgrund entspricht weitgehend Artikel 5 Abs. 5 HHR, Artikel 17 Abs. 4 CMR und § 427 Abs. 1 Nr. 6 HGB. Anders als nach den zuletzt genannten Vorschriften kann sich der Frachtführer auf den Haftungsausschlussgrund jedoch nicht nur berufen, wenn er bewiesen hat, dass er alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen getroffen und besondere Weisungen, deren Vorliegen der Anspruchsteller zu beweisen hat, beachtet hat. Die Möglichkeit der Berufung auf den Haftungsausschlussgrund „lebende Tiere“ entfällt nur dann, wenn der Anspruchsteller beweist, dass vereinbarte Maßnahmen nicht ergriffen oder Weisungen missachtet wurden.

Liegt einer der in Absatz 1 genannten Umstände vor, so ist der Frachtführer nach Absatz 2 Satz 1 von seiner Haftung befreit, wenn er darlegt und beweist, dass der Schaden aus diesem Umstand entstehen konnte. Einen vollen Kausalitätsbeweis muss er also nicht führen. Der Nachweis der Möglichkeit einer Kausalität zwischen Umstand und Schaden begründet vielmehr eine Vermutung dafür, dass sich der Kausalverlauf in dieser Weise

ereignet hat. Die Vermutung kann, wie Satz 2 entsprechend Artikel 18 Abs. 2 Satz 2 CMR klarstellt, dadurch widerlegt werden, dass der Ersatzberechtigte den Beweis des Gegenteils führt. Die Regelung entspricht § 427 Abs. 2 HGB.

Zu Artikel 19

Die Vorschrift sieht in Anlehnung an Artikel 23 Abs. 1 und 2 CMR, Artikel 30 § 1 ER CIM 1999 eine Begrenzung der Frachtführerhaftung auf den Wert des Gutes vor. Sie entspricht weitgehend § 429 HGB.

Absatz 1 betrifft den Fall des gänzlichen Verlusts der Güter. Unter den Begriff „Verlust“ fällt dabei, wie Satz 2 klarstellt, auch der Fall der Ablieferung des Gutes an einen Nichtberechtigten. Nach Satz 1 ist – ebenso wie nach Artikel 23 Abs. 1 CMR, Artikel 30 ER CIM 1999 und § 429 Abs. 1 HGB – bei gänzlichem Verlust der Güter die Haftung des Frachtführers auf den Wert dieser Güter beschränkt. Für die Berechnung des Wertes der Güter ist dabei auf den Wert am vertraglich vereinbarten Ablieferungsort und Ablieferungstermin abzustellen. Abweichend von den o. g. Vorschriften der CMR, den ER CIM 1999 und des HGB ist für die Berechnung des Wertes der Güter also nicht auf den Übernahmeort und -termin abzustellen. Satz 1 geht auf einen Vorschlag der Schweiz zurück, die eine vergleichbare Regelung in ihrem nationalen See- und Binnenschiffrechtsrecht hat (Artikel 105, 127 des Schweizerischen Bundesgesetzes über die Seeschifffahrt unter der Schweizer Flagge (Seeschiffahrtsgesetz)).

Absatz 2 betrifft den Fall des teilweisen Verlusts oder der Beschädigung der Güter. Er bestimmt, dass in diesem Fall eine Schadenersatzpflicht des Frachtführers in Höhe der Wertminderung besteht. Die Vorschrift entspricht § 429 Abs. 2 HGB.

Maßgebend für die Bestimmung des Wertes des Gutes ist nach Absatz 3 der Börsen- oder Marktpreis oder in Ermangelung eines solchen der gemeine Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit. Die Vorschrift entspricht insoweit Artikel 18 Abs. 2 CMR, Artikel 30 ER CIM 1999 und § 429 Abs. 3 Satz 1 HGB.

Absatz 4 enthält eine Sonderregelung für die Fälle, in denen das Gut infolge von Schwund an Masse verliert. Sie stellt klar, dass nur normaler Schwund, wie etwa das unvermeidbare Verdunsten einer Ladung, einen Haftungsausschlussgrund im Sinne von Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe d darstellt, für Verlust des Gutes wegen anderen als normalen Schwundes jedoch haftet wird.

Nach Absatz 5 berühren die in Artikel 19 enthaltenen Regelungen über die Entschädigungspflicht nicht die Frage, ob der Frachtführer trotz mangelhafter Ausführung der Beförderung die Zahlung der vollen Fracht verlangen kann. Da sich die Delegationen auf eine einheitliche Regelung nicht einigen konnten, kamen sie überein, die Beantwortung dieser Frage dem nationalen Recht, gegebenenfalls der Vereinbarung zwischen den Parteien des Frachtvertrags zu überlassen.

Zu Artikel 20

Die Vorschrift legt in Übereinstimmung mit sonstigen transportrechtlichen Vorschriften Höchstbeträge fest, bis zu denen der Frachtführer haftet.

Nach Absatz 1 Satz 1 haftet der Frachtführer für Verlust oder Beschädigung entweder bis zu 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder bis zu 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Die Haftungshöchstbeträge entsprechen denen des Seerechts (Artikel 4 § 5 Buchstabe a VR), liegen jedoch, soweit sie sich auf das Gewicht des Gutes beziehen, unter denen des allgemeinen Transportrechts (§ 431 HGB). Da nach § 449 HGB der in § 431 HGB vorgesehene Betrag von 8,33 Rechnungseinheiten durch Allgemeine Geschäftsbedingungen auf 2 Rechnungseinheiten abgesenkt werden kann, bestehen jedoch im Ergebnis keine wesentlichen Unterschiede.

Ohne Vorbild ist die Regelung in Satz 2, wonach für einen leeren Container anstelle des in Satz 1 genannten Betrags von 666,67 Rechnungseinheiten ein Haftungshöchstbetrag von 1 500 Rechnungseinheiten anzusetzen ist und für einen beladenen Container, dessen genauer Inhalt in der Frachturkunde nicht angegeben ist, anstelle des Betrags von 666,67 Rechnungseinheiten ein Haftungshöchstbetrag von 26 500 Rechnungseinheiten anzusetzen ist. Eine Sonderregelung findet sich sonst nur im internationalen Eisenbahnrecht. Dieses bestimmt allerdings für den Fall des Verlusts oder der Beschädigung eines Containers nur, dass die Entschädigung auf den gemeinen Wert des Containers am Tag und am Ort der Übernahme beschränkt ist (Artikel 30 § 3, Artikel 32 § 3 ER CIM 1999).

Die in Satz 2 vorgesehenen Beträge dürften nicht selten unter denen liegen, die nach Satz 1 anzusetzen sind. Denn für leere Container, die je nach Größe ein Eigengewicht von 2 000 bis 3 000 kg haben, gilt nach Satz 1 ein Haftungshöchstbetrag von 4 000 bis 6 000 Rechnungseinheiten. Und bei einem voll beladenen 20-Fuß-Container mit einem zulässigen Bruttogewicht von 20 320 kg gilt nach Satz 1 ein Haftungshöchstbetrag von 40 640 Rechnungseinheiten. Ein aus diesem Grund auf der Diplomatischen Konferenz von Deutschland unterbreiteter Vorschlag, den Haftungshöchstbetrag für leere Container auf 5 000 Rechnungseinheiten anzuheben, fand jedoch keine Mehrheit. Durch die Formulierung „tritt an die Stelle des Betrags von 666,67 Rechnungseinheiten“ wird jedoch erreicht, dass die in Satz 1 enthaltene Regel „je nachdem, welcher Betrag höher ist“ unverändert fortgilt, mithin der nach Satz 1 je Kilogramm anzusetzende Betrag auch weiterhin zum Tragen kommt, wenn der für jede Packung oder Ladeinheit anzusetzende Betrag den je Kilogramm anzusetzenden Betrag unterschreitet.

Nach Absatz 2 Satz 1 und 2 ist für die Beurteilung der Frage, was unter einer Packung oder Ladungseinheit zu verstehen ist, auf die Angaben in der Frachturkunde abzustellen. Diese Regelung entspricht Artikel 4 § 5 Buchstabe c VR und Artikel 6 Abs. 2 Buchstabe a HHR. Die Regelung in Satz 3, wonach bei Verlust oder Beschädigung eines nicht vom Frachtführer gestellten Beförderungsgeräts dieses als besondere Ladungseinheit anzusehen ist, ist Artikel 6 Abs. 2 Buchstabe b HHR nachgebildet.

Absatz 3 legt den Betrag fest, bis zu dem Ersatz für Schäden wegen verspäteter Ablieferung zu leisten ist. In

Übereinstimmung mit Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b HHR, Artikel 23 Abs. 5 CMR und Artikel 33 § 1 ER CIM 1999 bestimmt Satz 1, dass sich der Haftungshöchstbetrag nach der Höhe der Fracht richtet. Abzustellen ist dabei auf den einfachen Betrag der Fracht. Diese Regelung steht in Einklang mit Artikel 23 Abs. 5 CMR. Sie weicht dagegen nicht unerheblich von neueren transportrechtlichen Regelungen ab: So gilt nach Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe b HHR ein Haftungshöchstbetrag in Höhe des 2,5fachen Betrags der Fracht, nach Artikel 33 § 1 ER CIM 1999 ein Haftungshöchstbetrag in Höhe des 4fachen Betrags der Fracht und nach § 431 Abs. 3 HGB ein Haftungshöchstbetrag in Höhe des 3fachen Betrags der Fracht.

Mit den sonstigen transportrechtlichen Regelungen in Einklang steht dagegen die Regelung in Satz 2, wonach die Haftung nach Satz 1 zu keiner höheren Haftung führen darf, als sie bei totalem Verlust der Güter bestünde. Vergleichbare Regelungen finden sich in Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe c HHR und Artikel 33 § 5 ER CIM 1999.

Absatz 4 steht in engem Zusammenhang mit Artikel 25. Nach Artikel 25 Abs. 1 können die Vertragsparteien die Haftung des Frachtführers grundsätzlich weder beschränken noch erweitern. Diese Regelung steht jedoch ausdrücklich unter dem Vorbehalt des Artikels 20 Abs. 4. Nach der zuletzt genannten Vorschrift können die Vertragsparteien die in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge anheben. Eine Änderung der in Absatz 3 bestimmten Haftungshöchstgrenze für Lieferfristüberschreitung ist damit ausgeschlossen.

Die Änderung der in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge kann entweder durch Wertdeklaration oder durch ausdrückliche Vereinbarung eines anderen Betrags geschehen. Wird in der Frachturkunde der Wert des Gutes angegeben, so ist dieser nach Buchstabe a der maßgebliche Haftungshöchstbetrag, sofern der Wert über dem nach Absatz 1 anzusetzenden Betrag liegt und der Frachtführer nicht die Unrichtigkeit dieser Wertangabe bewiesen hat. Haben die Parteien ausdrücklich einen von Absatz 1 abweichenden Haftungshöchstbetrag vereinbart, so ist dieser nach Buchstabe b der maßgebliche Haftungshöchstbetrag, wenn er über dem nach Absatz 1 anzusetzenden Betrag liegt.

Im Fall einer gesamtschuldnerischen Haftung von Frachtführer, ausführendem Frachtführer und deren Bediensteten und Beauftragten darf der geschuldete Gesamtbetrag nach Absatz 5 die Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen. Vergleichbare Regelungen finden sich in Artikel 7 Abs. 3 HHR und Artikel 27 § 5 ER CIM 1999.

Zu Artikel 21

Die Vorschrift regelt den Verlust der Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen.

Absatz 1 ist Ausdruck des im Transportrecht allgemein verankerten Prinzips, dass die dem Frachtführer wegen vertragstypischer Risiken eingeräumten Haftungsprivilegien bei qualifiziertem Verschulden entfallen (vgl. Artikel 4 § 5 Buchstabe e VR, Artikel 8 Abs. 1 HHR, Artikel 29 Abs. 1 CMR, Artikel 36 ER CIM 1999). Der Verschuldensmaßstab entspricht dem des internationalen See- und Eisenbahnfrachtrechts. Eine gleich lautende Formulierung findet sich in § 435 HGB.

Abweichend von der zuletzt genannten Vorschrift, jedoch in Übereinstimmung mit internationalem Seerecht sieht Absatz 1 einen Verlust der Haftungsbefreiungen und der Haftungsbegrenzungen nur vor, wenn dem Frachtführer persönliches Verschulden vorzuwerfen ist. Handelt es sich bei dem Frachtführer um eine juristische Person, so ist persönliches Verschulden jedenfalls dann anzunehmen, wenn die Person Mitglied des vertretungsberechtigten Organs des Frachtführers ist. Darüber hinaus kann sich ein qualifiziertes persönliches Verschulden des Frachtführers aus der mangelhaften Organisation des Betriebsablaufs ergeben (sog. grobes Organisationsverschulden). Qualifiziertes Verschulden eines Bediensteten oder Beauftragten des Frachtführers oder des ausführenden Frachtführers ist dagegen nach dem Wortlaut des Absatzes 1 grundsätzlich folgenlos.

Absatz 2 betrifft den Fall, dass die handelnden Bediensteten oder Beauftragten des vertraglichen oder ausführenden Frachtführers auf außervertraglicher Grundlage für Schäden infolge Verlust oder Beschädigung des Gutes oder Lieferfristüberschreitung in Anspruch genommen werden und sich gemäß Artikel 17 Abs. 3 auf die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen des Übereinkommens berufen. Er stellt klar, dass auch diese Personen sich dann, wenn ihnen persönliches qualifiziertes Verschulden im Sinne von Absatz 1 vorzuwerfen ist, nicht auf die Haftungsbefreiungen und -begrenzungen des Übereinkommens berufen können. Diese Regelung entspricht § 436 Satz 2 HGB.

Zu Artikel 22

Die Vorschrift regelt in Ergänzung zu Artikel 17 Abs. 3 den Fall, dass gegen den Frachtführer selbst (und nicht bloß seine Bediensteten oder Beauftragten) ein Anspruch wegen Verlusts, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung geltend gemacht wird, der nicht nur auf Vertrag, sondern auch auf unerlaubte Handlung gestützt wird. Sie bestimmt, dass auch in Bezug auf Ansprüche, die auf unerlaubte Handlung gestützt werden, die im Übereinkommen vorgesehenen oder vertraglich vereinbarten Haftungsbefreiungen und -begrenzungen gelten. Dadurch wird sichergestellt, dass das im Übereinkommen niedergelegte System nicht dadurch ausgehebelt werden kann, dass außervertragliche Ansprüche geltend gemacht werden. Dies dient vor allem der Vorhersehbarkeit und Versicherbarkeit des Haftungsrisikos. Vergleichbare Regelungen finden sich in Artikel 4^{bis} Abs. 1 VR, Artikel 7 Abs. 1 HHR, Artikel 41 § 1 ER CIM 1999 und § 434 Abs. 1 HGB.

Zu Kapitel VI

Kapitel VI enthält Sonderregelungen zu der Frage, innerhalb welcher Frist der Geschädigte den Frachtführer über einen entstandenen Schaden informieren und gegebenenfalls Schadenersatzansprüche gerichtlich geltend machen muss. Ziel ist, den Frachtführer vor etwaigen Beweisverschlechterungen durch zunehmenden Zeitablauf zu schützen und ihm zu ermöglichen, etwaige Rechtsstreitigkeiten möglichst zügig beizulegen.

Zu Artikel 23

Die Vorschrift regelt in Anlehnung an Artikel 3 § 6 VR, Artikel 19 HHR, Artikel 30 CMR und Artikel 42, 43, 47 ER

CIM 1999 die Schadensanzeige. Eine vergleichbare Regelung findet sich in § 438 HGB. Abweichend von den seerechtlichen Regelungen in den Visby- und Hamburg-Regeln sowie von § 438 HGB spricht sie nur in der Überschrift sowie im Zusammenhang mit der Lieferfristüberschreitung von einer „Anzeige“. Im Übrigen verwendet sie die Terminologie der CMR, spricht also von der Erklärung eines „Vorbehalts“.

In der Sache ergibt sich aus der Verwendung der unterschiedlichen Terminologie keine Abweichung: Wird Gut vorbehaltlos angenommen, unterlässt es also der Empfänger, einen – teilweisen – Verlust oder eine Beschädigung des Gutes anzuzeigen, so wird nach Absatz 1 vermutet, dass das Gut vollständig und unbeschädigt abgeliefert worden ist, mithin in der Zeit, während der der Frachtführer die Obhut über das Gut hatte, das Gut weder – teilweise – verloren gegangen noch beschädigt worden ist. Es ist dann Sache des Empfängers, den Beweis des Gegenteils zu führen, dass Verlust oder Beschädigung doch in der Obhutszeit verursacht wurde (Absatz 4).

Die gleichen Grundsätze gelten, wenn die Schadensanzeige nicht rechtzeitig erstattet wird. Nach Absatz 3 muss ein Verlust oder eine Beschädigung spätestens bei Ablieferung angezeigt werden. Ist allerdings der Verlust oder die Beschädigung des Gutes äußerlich nicht erkennbar, so muss der Vorbehalt spätestens innerhalb von 7 Tagen nach Ablieferung angezeigt werden (Absatz 4).

Weitergehende Rechtsfolgen bestimmt Absatz 5 im Fall der Lieferfristüberschreitung. Unterlässt es der Empfänger, eine Lieferfristüberschreitung anzuzeigen, so erlöschen etwaige Schadenersatzansprüche. Eine Lieferfristüberschreitung muss innerhalb von 21 Tagen nach Ablieferung des Gutes angezeigt werden. Für die Rechtzeitigkeit der Anzeige ist – ebenso wie nach § 438 Abs. 4 Satz 2 HGB – die Absendung der Anzeige maßgeblich. Allerdings muss der Empfänger zusätzlich beweisen, dass der Frachtführer die Schadensanzeige auch tatsächlich erhalten hat, sie also nicht verloren gegangen ist.

Der Vorbehalt oder die Schadensanzeige bedarf – anders als nach § 438 HGB – stets der Schriftform. Erklärender muss der Empfänger, Adressat der – vertragliche – Frachtführer sein.

Um einen Streit darüber zu vermeiden, ob das Gut verloren gegangen oder beschädigt worden ist, können allerdings nach Absatz 2 sowohl der Frachtführer als auch der Empfänger verlangen, dass bei der Schadensfeststellung beide Parteien zugegen sind. Ist der Zustand der Güter in Anwesenheit beider Parteien festgestellt worden, so bedarf es nach Absatz 2 der schriftlichen Anzeige des äußerlich erkennbaren Verlusts oder der Beschädigung nicht.

Zu Artikel 24

Die Vorschrift regelt die Verjährung von Ansprüchen aus einem diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderungsvertrag. Sie gilt für alle Ansprüche aus einem solchen Beförderungsvertrag, also nicht nur für Ansprüche, die auf Bestimmungen des Übereinkommens gestützt werden.

Die Verjährungsfrist beträgt nach Absatz 1 Satz 1 ein Jahr. Diese Frist findet sich auch in Artikel 3 § 6 Abs. 4 Satz 1 VR, Artikel 32 CMR, Artikel 48 § 1 ER CIM 1999 sowie in § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB. Anders als nach internationalem Straßen- und Eisenbahnfrachtrecht sowie nach § 439 HGB gilt diese Frist allerdings auch dann, wenn dem Frachtführer, der wegen Verlust, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung in Anspruch genommen wird, qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist. Eine Verlängerung der Verjährungsfrist bei qualifiziertem Verschulden ist also nicht vorgesehen.

Nach Absatz 2 kann der Schädiger allerdings die Verjährungsfrist durch einseitige Erklärung gegenüber dem Geschädigten verlängern. Da der Schädiger durch eine solche Erklärung den Geschädigten begünstigt, kann davon ausgegangen werden, dass Letzterer hiermit einverstanden ist. Die Vorschrift hat ihr Vorbild in Artikel 20 Abs. 4 HHR.

Nach Absatz 3 Satz 1 findet auf die Hemmungs- und Unterbrechungswirkung der Verjährung das Recht des Staates Anwendung, das auf den zugrunde liegenden Frachtvertrag anzuwenden ist. Diese kollisionsrechtliche Regelung entspricht Artikel 10 Abs. 1 Buchstabe d des Schuldvertragsübereinkommens und dem hierauf beruhenden Artikel 32 Abs. 1 Nr. 4 EGBGB. Ist auf den Frachtvertrag deutsches Recht anzuwenden, richten sich mithin die Hemmung, die Ablaufhemmung sowie der Neubeginn der Verjährung nach § 439 Abs. 3 HGB sowie den §§ 204 ff. BGB.

Absatz 3 Satz 2 enthält eine Sonderregelung für den Fall, dass der Frachtführer zugleich Schiffseigner ist und ein Verfahren zur Errichtung und Verteilung eines Fonds zur Beschränkung der Haftung dieses Schiffseigners für alle aus einem Schadensereignis entstandenen Ansprüche eröffnet wurde (sog. globale Haftungsbeschränkung). Er bestimmt, dass die Anmeldung eines Anspruchs in diesem Verteilungsverfahren die Verjährung unterbricht. Abweichend von § 204 Abs. 1 Nr. 10 BGB führt die Anmeldung eines Anspruchs im Verteilungsverfahren also nicht bloß zur Hemmung der Verjährung dieses Anspruchs, sondern zu einem Neubeginn der Verjährung.

Absatz 4 hat sein Vorbild in Artikel 3 § 6^{bis} VR und Artikel 20 Abs. 5 HHR. Er bestimmt, dass sich für Regressklagen die in den Absätzen 1 und 2 genannten Verjährungsfristen insoweit verlängern, als das Recht des Staates, in dem das Verfahren anhängig gemacht wird, längere Fristen kennt. Zudem steht dem Regresskläger auf jeden Fall eine Frist von 90 Tagen ab dem Zeitpunkt zur Verfügung, an dem er den Anspruch befriedigt hat oder ihm die Klage, die den Regressanspruch auslösen könnte, zugestellt wurde.

Nach Absatz 5 können verjährte Ansprüche weder im Weg der Widerklage noch einredeweise geltend gemacht werden. Die Regelung steht in Einklang mit Artikel 32 Abs. 4 CMR und Artikel 48 § 4 ER CIM 1999, weicht jedoch von § 215 BGB ab, wonach die Verjährung die Aufrechnung und die Geltendmachung eines Zurückbehaltungsrechts nicht ausschließt, wenn der Anspruch in dem Zeitpunkt noch nicht verjährt war, in dem erstmals aufgerechnet oder die Leistung verweigert werden konnte.

Zu Kapitel VII

Kapitel VII enthält mit seinem einzigen Artikel 25 eine der umstrittensten Regelungen des Übereinkommens. Zwar bestand bei Ausarbeitung des Übereinkommens unter den Delegationen Einigkeit darüber, dass der Vertragsfreiheit im Interesse der Rechtssicherheit und zur Vermeidung einer Übervorteilung der wirtschaftlich schwächeren Vertragspartei durch klare gesetzgeberische Vorgaben Grenzen gesetzt werden sollten. Umstritten war aber, wie diese Grenzen gezogen werden sollten. Dabei ging es vor allem um die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen die Möglichkeit bestehen sollte, die Haftung für Schäden, die durch nautisches Verschulden verursacht werden, auszuschließen. Vor allem die Niederlande und Belgien hatten sich zunächst dafür ausgesprochen, nach dem Vorbild des Artikels 4 § 2 VR einen gesetzlichen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden des Schiffers, der Schiffsoffiziere, der Schiffsmannschaft, des Lotsen und sonstiger im Dienste des Unternehmers stehenden Personen zu normieren und zugleich – abweichend von den Visby-Regeln – eine Abbedingung dieses Haftungsausschlusses nicht zu gestatten. Hiergegen hatten jedoch vor allem Deutschland und Frankreich Bedenken erhoben. Die Delegationen einigten sich schließlich darauf, zwar keinen gesetzlichen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden zu normieren, den Vertragsparteien jedoch unter bestimmten Voraussetzungen zu gestatten, einen solchen Haftungsausschluss zu vereinbaren. Die Aufnahme dieser vertraglichen Freizeichnungsmöglichkeit stellt einen Kompromiss zu dem in den Niederlanden und Belgien geltenden Recht (gesetzlicher Haftungsausschluss) und der in § 427 HGB enthaltenen Regelung dar, die für Binnenschifftransporte einen gesetzlichen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden nicht kennt und eine Einführung dieses Haftungsausschlusses durch Allgemeine Geschäftsbedingungen des Frachtführers nicht zulässt.

Zu Artikel 25

Absatz 1 Satz 1 legt den zwingenden Charakter des Übereinkommens fest. Er bestimmt, dass grundsätzlich jede vertragliche Vereinbarung nichtig ist, die zu einem Ausschluss, einer Beschränkung oder aber auch einer Erweiterung der Haftung des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers, ihrer Bediensteten oder Beauftragten führt. In Übereinstimmung mit Artikel 41 CMR, jedoch abweichend vom internationalen See- und Eisenbahnfrachtrecht (Artikel 5 Satz 1 VR, Artikel 23 Abs. 2 HHR, Artikel 5 ER CIM 1999) ist also nicht nur eine die Bestimmungen des Übereinkommens unterschreitende Beschränkung der Haftung des Frachtführers unzulässig, sondern auch eine Erweiterung der Haftung des Frachtführers. Allerdings gilt das Verbot der Haftungserweiterung nicht, soweit es um die in Artikel 20 Abs. 1 genannten Haftungshöchstbeträge geht. Denn nach Artikel 20 Abs. 4, auf den Absatz 1 Satz 1 ausdrücklich verweist, ist eine Anhebung der Haftungshöchstbeträge durch Wertdeklaration oder durch ausdrückliche Vereinbarung zulässig. Eine dem § 449 Abs. 2 HGB entsprechende Regelung, wonach auch im Übrigen durch Vereinbarung von den Haftungsvorschriften des Übereinkommens abgewichen werden kann, wenn diese Vereinbarung im Einzelnen ausgehandelt ist, findet sich im

Übereinkommen nicht. Damit verbietet das Übereinkommen insbesondere jede Vereinbarung, die – in Abweichung von Artikel 20 Abs. 3 – für den Fall der Lieferfristüberschreitung eine Haftungshöchstgrenze vorsieht, die über dem einfachen Betrag der Fracht liegt.

Nach Satz 2 steht eine vertragliche Vereinbarung, der zufolge sich der Frachtführer Ansprüche aus einer vom Absender oder Empfänger abgeschlossenen Transportversicherung abtreten lässt, einer nach Satz 1 für nichtig erklärten Vereinbarung über eine Haftungsbeschränkung gleich. Eine vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 23 Abs. 1 Satz 3 HHR und Artikel 41 Abs. 2 CMR.

Keiner gesetzlichen Beschränkung unterliegt nach Absatz 1 die Gestaltungsfreiheit der Parteien, soweit es um die Haftung des Absenders geht. Inwieweit eine Abweichung vom Übereinkommen unwirksam ist, bestimmt sich insoweit allein nach allgemeinen Vorschriften, bei Anwendung deutschen Rechts also insbesondere nach den Bestimmungen über Allgemeine Geschäftsbedingungen (§§ 305 ff. BGB).

Eine wichtige Ausnahme von dem in Absatz 1 normierten Grundsatz, dass die den Frachtführer, den ausführenden Frachtführer sowie deren Bedienstete und Beauftragte betreffenden Haftungsregeln des Übereinkommens zwingend sind, sieht Absatz 2 vor. Nach dieser Vorschrift ist eine Vereinbarung, die die Haftung des Frachtführers oder des ausführenden Frachtführers einschränkt, in folgenden Fällen zulässig:

Nach Buchstabe a ist eine Einschränkung der Haftung des Frachtführers durch Vereinbarung eines Haftungsausschlusses zulässig, der sich auf das nautische Verschulden der Schiffsbesatzung oder eines Lotsen bezieht. Wird die Beförderung durch einen Schub- oder Schleppverband durchgeführt, ist auf das nautische Verschulden der Besatzung des Schub- oder Schleppbootes abzustellen. Unter nautischem Verschulden versteht dabei Buchstabe a schuldhafte verursachte Fehler bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes. Unzulässig ist allerdings die Freizeichnung für qualifiziertes Verschulden der oben genannten Personen. Darüber hinaus steht die Freizeichnung unter dem Vorbehalt, dass das Schiff vor und bei Antritt der Reise gemäß den geltenden Bestimmungen bemannt ist. Dem Frachtführer ist es also verwehrt, sich auf den Haftungsausschluss zu berufen, wenn er diese in Artikel 3 Abs. 3 normierte Pflicht nicht erfüllt hat.

Nach Buchstabe b ist eine Einschränkung der Haftung des Frachtführers durch Vereinbarung eines Haftungsausschlusses für Schäden zulässig, die durch Feuer oder Explosion an Bord eines Schiffes verursacht werden und die nicht auf ein Verschulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder auf einen Mangel des Schiffes zurückzuführen sind. Die Vorschrift orientiert sich an Artikel 4 § 2 Buchstabe b VR, weicht jedoch insofern davon ab, als der Haftungsausschluss auch dann nicht greift, wenn der ausführende Frachtführer oder ein Bediensteter oder Beauftragter des Frachtführers oder des ausführenden Frachtführers schuldhafte gehandelt hat oder das Schiff mangelhaft war.

Nach Buchstabe c ist es schließlich zulässig, einen Haftungsausschluss für Schäden zu vereinbaren, die

durch vor der Reise des Schiffes entstandene, trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt nicht erkennbare Mängel des Schiffes verursacht wurden. Im Hinblick darauf, dass der Frachtführer nach Artikel 16 Abs. 1 ohnehin nicht haftet, wenn er beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht wurde, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können, dürfte die Regelung in Buchstabe c ohne praktische Bedeutung sein.

Zu Kapitel VIII

Zu Artikel 26

Diese Vorschrift bestimmt in Anlehnung an Artikel 5 Abs. 2 Satz 2 VR und Artikel 24 Abs. 1 HHR, dass die Haftungsregelungen des Übereinkommens durch anderweitige gesetzliche oder vertragliche Regelungen über die Schadensberechnung und die Beitragspflicht des Frachtführers im Falle der großen Haverei unberührt bleiben. Soweit deutsches Recht zur Anwendung gelangt, finden sich die einschlägigen gesetzlichen Regelungen in den §§ 78 ff. des Binnenschiffahrtsgesetzes (BinSchG). Daneben kommen Allgemeine Geschäftsbedingungen wie die Rheinregeln der Internationalen Vereinigung zur Wahrnehmung der gemeinsamen Interessen der Binnenschiffahrt und der Versicherung und zur Führung des Binnenschiffsregisters in Europa (IVR) in Betracht.

Zu Artikel 27

Die Vorschrift regelt das Verhältnis der Regelungen des Übereinkommens zu denen über die globale Haftungsbeschränkung und über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie. Sie orientiert sich dabei an den Artikeln 8 und 9 VR sowie Artikel 25 Abs. 1 und 3 HHR.

Nach Absatz 1 bleibt das Recht des Frachtführers, seine Haftung nach den Bestimmungen über die globale Haftungsbeschränkung zu beschränken, unberührt. Soweit deutsches Recht zur Anwendung kommt, sind dies die auf dem Straßburger Übereinkommen von 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschiffahrt (CLNI, BGBl. 1998 II S. 1643) beruhenden Bestimmungen der §§ 4 bis 5m BinSchG. Ist der Frachtführer zugleich Schiffseigner oder eine dem Schiffseigner gemäß § 5c BinSchG gleichstehende Person, kann er mit hin seine Haftung für Ansprüche wegen Schäden, die an Bord oder in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Betrieb des Schiffes eingetreten sind, nach den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes zusätzlich beschränken.

Absatz 2 sieht vor, dass ein Frachtführer, der nach Sondervorschriften über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie haftet, nicht den Vorschriften des Übereinkommens unterstellt ist.

Zu Artikel 28

Die Vorschrift über die Definition und die Berechnung der in den Artikeln 20 und 37 erwähnten Rechnungseinheit gehört zu den Standardvorschriften transportrechtlicher Übereinkommen (vgl. Artikel 4 § 5 Buchstabe d Satz 1 bis 3 VR, Artikel 26 Abs. 1 Satz 1 bis 3 HHR, Artikel 23 Abs. 7 CMR in der Fassung des Protokolls zur CMR von 1978 und Artikel 9 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

(BGBl. 2002 II S. 2140, 2149)). Die Rechnungseinheit ist mithin das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die Umrechnung in die nationale Währung erfolgt an dem von den Vertragsparteien vereinbarten Tag, sonst an dem Tag, an dem das Urteil erlassen wird.

Zu Artikel 29

Da das Übereinkommen – sei es auf sach- oder kollisionsrechtlicher Ebene – nicht alle Fragen eines Frachtvertrags regelt und regeln kann, sieht Artikel 29 in Anlehnung an das Schuldvertragsübereinkommen bzw. den Vorschriften des EGBGB eine detaillierte Auffangregel vor:

Nach Absatz 1 unterliegen die nicht vom Übereinkommen geregelten Fragen dem von den Parteien gewählten Recht. Diese Regelung entspricht Artikel 3 Abs. 1 Satz 1 des Schuldvertragsübereinkommens sowie Artikel 27 Abs. 1 Satz 1 EGBGB.

Mangels Rechtswahl ist nach Absatz 2 das Recht des Staates anzuwenden, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist. Diese Regelung entspricht Artikel 4 Abs. 1 Satz 1 des Schuldvertragsübereinkommens bzw. Artikel 28 Abs. 1 Satz 1 EGBGB.

Absatz 3 bestimmt, mit welchem Staat regelmäßig die in Absatz 2 genannte „engste Verbindung“ besteht. Nach Satz 1 besteht die engste Verbindung grundsätzlich mit dem Staat, in dem der Frachtführer seine Hauptniederlassung hat und in dem sich zugleich der Lade- oder Löschhafen, der Übernahme- oder Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet. Diese Regelung entspricht im Wesentlichen Artikel 4 Abs. 4 Satz 2 des Schuldvertragsübereinkommens sowie Artikel 28 Abs. 4 Satz 1 EGBGB. Ohne Vorbild ist die in Satz 2 enthaltene Sonderregelung für den Fall, dass der Frachtführer an Bord des Schiffes lebt und dort auch den Frachtvertrag geschlossen hat. Die Regelung, wonach in diesem Fall das Recht des Registerorts des Schiffes anzuwenden ist, sofern sich dort zugleich der Lade- oder Löschhafen, der Übernahme- oder Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet, steht jedoch mit der allgemeinen Regel in Absatz 2 in Einklang.

Absatz 4, wonach dingliche Rechte an den abzuliefernden Gütern dem Recht des Staates unterliegen, in dem sich die Güter befinden, entspricht Artikel 43 Abs. 1 EGBGB.

Zu Kapitel IX

Die in Kapitel IX aufgenommenen Vorschriften eröffnen den Vertragsstaaten die Möglichkeit, bestimmte Vorschriften des Übereinkommens nur in modifizierter Form anzuwenden.

Zu Artikel 30

Nach dieser Vorschrift, die auf einen Wunsch Frankreichs zurückgeht, kann jeder Vertragsstaat den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens beschränken. Dadurch soll die Möglichkeit eröffnet werden, auf internationale Güterbeförderungen über Wasserstraßen, die nicht über den Rhein oder die Donau führen, innerstaatliches Recht anzuwenden.

Voraussetzung für eine Beschränkung des Anwendungsbereichs ist nach Absatz 1, dass der Staat, der den räumlichen Anwendungsbereich beschränken will, bei Unterzeichnung oder Ratifikation des Übereinkommens eine Erklärung darüber abgibt, für welche Wasserstraßen das Übereinkommen keine Geltung erlangen soll. Bei den Wasserstraßen muss es sich dabei um solche handeln, die auf dem Hoheitsgebiet des Staates liegen, der die Erklärung abgegeben hat. Ein Vertragsstaat, der eine solche Erklärung abgegeben hat, wird von der Verpflichtung entbunden, auf Verträge über eine Beförderung auf den in der Erklärung genannten Wasserstraßen das Übereinkommen anzuwenden. Gleiches gilt, wie sich aus Absatz 2 ergibt, grundsätzlich selbst dann, wenn eine Beförderung auch auf anderen, dem Übereinkommen unterfallenden Wasserstraßen durchgeführt werden soll. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz gilt allerdings dann, wenn der Teil der Beförderung, der auf der zuletzt genannten Wasserstraße durchgeführt wurde, der größte ist.

Andere Vertragsstaaten sind an die Erklärung nicht gebunden. Sie können jedoch nach Absatz 3 Satz 1 erklären, dass sie den räumlichen Anwendungsbereich des Übereinkommens in gleicher Weise wie der Staat, der die Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, beschränken wollen. Dadurch wird der Grundsatz der Gegenseitigkeit gewahrt.

Von der in Artikel 30 vorgesehenen Möglichkeit hat bisher lediglich die Schweiz Gebrauch gemacht. Sie hat erklärt, dass sie das Übereinkommen nicht auf ihren nationalen Wasserstraßen einschließlich der Grenzgewässer, mit Ausnahme des Rheins von der schweizerischen Grenze bis Rheinfelden, anwende. Die Bundesregierung hält es nicht für sachgerecht, wie die Schweiz von der Möglichkeit des Artikels 30 Abs. 1 Gebrauch zu machen und eine Anwendung der Vorschriften des Übereinkommens auf Verträge über internationale Beförderungen auf deutschen Binnenwasserstraßen, zu denen nicht der Rhein und die Donau gehören, auszuschließen. Auch eine Erklärung nach Artikel 30 Abs. 3 hält die Bundesregierung nicht für geboten. Im Interesse der Rechtsvereinheitlichung und Rechtssicherheit sollte nach Auffassung der Bundesregierung das Übereinkommen bei Vorliegen der in Artikel 2 genannten Voraussetzungen ohne Modifikation zur Anwendung gelangen.

Zu Artikel 31

Neben Artikel 30 gestattet auch Artikel 31 eine Veränderung des räumlichen Anwendungsbereichs des Übereinkommens. Denn nach seinem Buchstaben a kann ein Staat erklären, dass er das Übereinkommen abweichend von Artikel 2 Abs. 1 auch auf Verträge über rein innerstaatliche Beförderungen anwendet. Von dieser Möglichkeit hat die Schweiz insofern Gebrauch gemacht, als sie erklärt hat, dass die Schweiz das Übereinkommen nach Artikel 31 Buchstabe a auch auf Beförderungen von Gütern auf dem Rhein zwischen der Schweizer Grenze und Rheinfelden anwendet. Auf sonstige Verträge über rein innerstaatliche Beförderungen wendet die Schweiz dagegen das Übereinkommen ebenso wenig an wie die sonstigen Vertragsstaaten des Übereinkommens.

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde eine Erklärung nach Arti-

kel 31 abzugeben. An dem mit dem Transportrechtsreformgesetz vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) verfolgten Ziel, einheitliches Recht für Beförderungen auf der Straße, der Schiene, mit Binnenschiffen und mit Luftfahrzeugen zu schaffen, wird festgehalten. Auf Verträge über rein innerdeutsche Beförderungen soll mithin auch weiterhin das allgemeine Transportrecht des Handelsgesetzbuchs zur Anwendung gelangen.

Nach Buchstabe b erhält darüber hinaus jeder Vertragsstaat die Möglichkeit, das Übereinkommen in Abweichung von Artikel 1 Nr. 1 auch auf unentgeltliche Beförderungen anzuwenden. Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Ein Bedürfnis ist nicht ersichtlich.

Zu Artikel 32

Eine Änderung der materiellen Bestimmungen des Übereinkommens gestattet den Vertragsstaaten Artikel 32. Denn nach Absatz 1 hat jeder Vertragsstaat die Möglichkeit, für Verträge über bestimmte Beförderungen den in Artikel 25 Abs. 2 Buchstabe a der Vereinbarung der Parteien überlassenen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden gesetzlich zu normieren. Bei diesen Beförderungen muss es sich entweder um rein innerstaatliche Beförderungen (ein Erfordernis, das nur im Fall einer Erklärung nach Artikel 31 Buchstabe a des Übereinkommens zum Tragen kommt) oder um grenzüberschreitende Beförderungen handeln, bei denen sowohl der Ladehafen oder der Übernahmeort als auch der Löschhafen oder der Ablieferungsort in Staaten liegen, die alleamt von der Möglichkeit des Artikels 32 Gebrauch gemacht haben.

Die Vorschrift geht auf einen Wunsch Belgiens und der Niederlande zurück, die in ihrem Recht einen Haftungsausschluss für nautisches Verschulden gesetzlich regeln. Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, von der Möglichkeit, eine Erklärung nach Absatz 1 abzugeben, Gebrauch zu machen. Es besteht keine Veranlassung, in Abweichung von dem für Binnenschifftransporte geltenden innerstaatlichen Recht (§ 427 HGB) einen Haftungsausschlussgrund für nautisches Verschulden für internationale, dem Übereinkommen unterfallende Binnenschifftransporte zu normieren. Im Übrigen hat bisher kein Staat von der in Artikel 32 eröffneten Möglichkeit Gebrauch gemacht.

Zu Kapitel X

Die Schlussklauseln in Kapitel X entsprechen modernem Völkervertragsrecht. Dies gilt vor allem für die Regelungen über die Formalitäten für die Unterzeichnung, die

Ratifikation oder den Beitritt (Artikel 33), über das Inkrafttreten (Artikel 34), über die Kündigung (Artikel 35) und über die Aufgaben des Verwahrers, nämlich der Regierung der Republik Ungarn (Artikel 36 und 38). Innerhalb der in Artikel 33 Abs. 1 bestimmten Zeichnungsfrist ist das Übereinkommen von folgenden Staaten gezeichnet worden: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Republik Moldau, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Slowakei, Tschechien, Ukraine und Ungarn. Gemäß Artikel 33 Abs. 2 ratifiziert haben das Übereinkommen die Staaten Bulgarien, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Rumänien, Schweiz, Tschechien und Ungarn. Gemäß seinem Artikel 34 Abs. 1 ist das Übereinkommen, nachdem Kroatien seine Ratifikationsurkunde am 7. Dezember 2004 hinterlegt hatte, am 1. April 2005 völkerrechtlich in Kraft getreten.

Die Regelung über die Änderung der Haftungshöchstbeträge und Rechnungseinheiten (Artikel 37) ist nach seerechtlichen Vorbildern, darunter Artikel 33 HHR und Artikel 8 des Protokolls von 1996 zur Änderung des Übereinkommens von 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790), sowie nach binnenschiffrechtsrechtlichen Vorbildern, nämlich Artikel 20 CLNI, ausgestaltet. Wie dort ist die Möglichkeit vorgesehen, im Rahmen eines vereinfachten Revisionsverfahrens die Haftungshöchstbeträge des Übereinkommens für den Fall zu ändern, dass wegen zwischenzeitlich eingetretener Geldwertveränderungen und wegen des Umfangs eingetretener Schäden die Beträge für nicht mehr sachgerecht erachtet werden. Um eine zu häufige Änderung der Haftungshöchstbeträge zu vermeiden, werden dabei in Absatz 6 zeitliche und mengenmäßige Grenzen gesetzt: Nach Buchstabe a dürfen die in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge nur in einem Fünfjahresabstand geändert werden. Der Höchstbetrag darf nach Buchstabe b jeweils um nicht mehr als sechs Prozent erhöht werden. Bei mehrfachen Änderungen des Haftungshöchstbetrags ist nach Buchstabe c zu beachten, dass insgesamt der Haftungshöchstbetrag nicht um mehr als das Dreifache erhöht werden darf. Der Änderungsbeschluss muss nach Absatz 4 mit einer Zweidrittelmehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsstaaten gefasst werden. Er tritt nach den Absätzen 7 und 8 sechs- und dreißig Monate nach dem Zeitpunkt, in dem der Verwahrer allen Vertragsstaaten den Beschluss der Konferenz notifiziert hat, in Kraft, sofern nicht innerhalb von achtzehn Monaten nach Notifikation ein Viertel der Vertragsstaaten dem Verwahrer mitgeteilt hat, dass es die Änderung nicht annehme. Mit dem Inkrafttreten sind alle Vertragsstaaten durch die Änderung gebunden; ihnen bleibt jedoch die Möglichkeit der Kündigung.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 825. Sitzung am 22. September 2006 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 31 CMNI

Der Bundesrat begrüßt die Ratifizierung des Budapester Übereinkommens, da damit auf dem Gebiet der internationalen Binnenschifffahrt mit Vertragspartnern des Übereinkommens Rechtseinheit und Rechtssicherheit hergestellt wird.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, von ihrem Recht nach Artikel 31 Buchstabe a und b CMNI Gebrauch zu machen und im Ratifizierungsgesetz zu erklären, dass das Budapester Übereinkommen von den Parteien eines Frachtvertrags auch auf Frachtverträge, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferort innerhalb des deutschen Hoheitsgebietes liegt und auf unentgeltliche Beförderungen angewendet werden kann.

Begründung

Im Interesse der Förderung des Binnenschiffsverkehrs und der Vernetzung der europäischen Wasserstraßen harmonisiert das Übereinkommen die Vorschriften für den Binnenschiffstransport von Gütern (Transportdokumentation, Haftungsfragen, Fristen, Verantwortlichkeiten) und schafft so Rechtseinheit und -sicherheit für alle grenzüberschreitenden Transporte, wenn mindestens ein Hafen oder Übernahme- bzw. Ablieferungsort im Gebiet einer Vertragspartei liegt.

Würden für die rein nationalen Binnenschiffstransporte in Deutschland weiterhin ausschließlich nationale Vorschriften gelten, würde dieses Ziel konterkariert.

Gerade im Hinblick auf die Umsetzungsgründe für das Übereinkommen – Rechtseinheit und -sicherheit – wird eine einheitliche Regelung innerhalb eines Verkehrsbereiches für erheblich wichtiger gehalten als eine rein nationale Gleichbehandlung verschiedener Verkehrsträger, zumal die grenzüberschreitenden Binnenschiffstransporte die rein nationalen deutlich überwiegen.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung möchte dem Vorschlag des Bundesrates nicht folgen.

Die Bundesregierung teilt nicht die Auffassung, dass es der Rechtseinheit und -sicherheit zuwiderläuft, wenn für rein nationale Binnenschifftransporte ausschließlich nationale Vorschriften gelten. Eine Sonderregelung, die es gestattet, für Beförderungen auf Binnengewässern die an sich anwendbaren Vorschriften des Handelsgesetzbuchs abzubinden und die CMNI zu vereinbaren, würde vielmehr die auf internationaler Ebene bestehende Rechtszersplitterung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ins nationale Recht übertragen und damit die durch das Transportrechtsreformgesetz vom 25. Juni 1998 (BGBl. I S. 1588) erzielte Rechtseinheit auf nationaler Ebene und Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger infrage stellen. Dies erscheint aus Sicht der Bundesregierung nicht sachgerecht.

Durch das Transportrechtsreformgesetz wurden für Beförderungen auf der Straße, der Schiene, in der Luft und auf Binnengewässern ein einheitliches Frachtrecht eingeführt und die bis dahin bestehenden Sonderregelungen für einzelne Verkehrsträger aufgehoben. Ziel war die Schaffung größerer Rechtssicherheit und gleicher Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Verkehrsträger. Aus diesem Grunde wurde bewusst davon abgesehen, die bei Verabschiedung des Transportrechtsreformgesetzes geltenden internationalen Übereinkünfte für grenzüberschreitende Beförderungen (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr) auf nationale Beförderungen zu erstrecken oder deren Vereinbarung zu gestatten. Den internationalen Übereinkünften wurde nur insoweit Vorrang eingeräumt, als diese ihre Anwendung vorschreiben. Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, dass diese Grundsatzentscheidung nicht infrage gestellt werden sollte. Gründe für eine Sonderbehandlung der Binnenschifffahrt sind aus Sicht der Bundesregierung nicht erkennbar.

Eine gesetzliche Regelung, die die Vereinbarung der CMNI für unentgeltliche Beförderungen gestattet, ist nicht geboten. Unentgeltliche Beförderungen sind von untergeordneter Bedeutung. Darüber hinaus unterliegen diese Beförderungen nicht den teilweise zwingenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, sondern den dispositiven Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Einer ausdrücklichen Regelung, dass die allgemeinen zivilrechtlichen Bestimmungen abbedungen werden können, bedarf es daher nicht.

