Generalversammlung

Verteilung: Allgemein
2. Februar 2009

Dreiundsechzigste Tagung
Tagesordnungspunkt 74

Resolution der Generalversammlung

[*aufgrund des Berichts des Sechsten Ausschusses (A/63/438)*]

63/122. Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See

Die Generalversammlung,

unter Hinweis auf ihre Resolution 2205 (XXI) vom 17. Dezember 1966, mit der sie die Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht schuf, mit dem Auftrag, die fortschreitende Harmonisierung und Vereinheitlichung des internationalen Handelsrechts zu fördern und dabei die Interessen aller Völker, insbesondere derjenigen der Entwicklungsländer, an der umfassenden Ausweitung des internationalen Handels zu berücksichtigen,

besorgt darüber, dass das derzeitige Rechtsregime zur Regelung der internationalen Beförderung von Gütern auf See uneinheitlich ist und moderne Praktiken im Transportwesen, namentlich die Containerisierung, Verträge über den Haus-Haus-Verkehr und die Verwendung elektronischer Beförderungsdokumente, nicht angemessen berücksichtigt,

feststellend, dass die Entwicklung des internationalen Handels auf der Grundlage der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Nutzens ein wichtiges Element zur Förderung freundschaftlicher Beziehungen zwischen den Staaten ist,

in der Überzeugung, dass die Annahme einheitlicher Regeln zur Modernisierung und Harmonisierung der Regeln für die internationale Beförderung von Gütern, bei der ein Teil der Strecke auf See zurückgelegt wird, die Rechtssicherheit fördern, die Effizienz und die wirtschaftliche Berechenbarkeit bei der internationalen Beförderung von Gütern verbessern und die rechtlichen Hindernisse für den internationalen Handel zwischen allen Staaten abbauen würde,

die Auffassung vertretend, dass die Annahme einheitlicher Regeln für internationale Verträge über die Beförderung ganz oder teilweise auf See die Rechtssicherheit fördern, die Effizienz der internationalen Güterbeförderung verbessern und neue Zugangschancen für bisher ferne Parteien und Märkte eröffnen und damit bei der Förderung des Handels und der wirtschaftlichen Entwicklung auf einzelstaatlicher wie auch auf internationaler Ebene eine grundlegende Rolle spielen wird,

Vorauskopie des Deutschen Übersetzungsdienstes, Vereinte Nationen, New York. Der endgültige amtliche Wortlaut der Übersetzung erscheint im Offiziellen Protokoll der Generalversammlung (A/63/49 (Vol. I)).

im Hinblick darauf, dass Absendern und Beförderern kein verbindliches und ausgewogenes allgemeines Regime als Grundlage für die Durchführung von Verträgen über die Beförderung unter Beteiligung verschiedener Verkehrsträger zur Verfügung steht,

daran erinnernd, dass die Kommission auf ihrer vierunddreißigsten und fünfunddreißigsten Tagung in den Jahren 2001 und 2002 beschloss, ein internationales Rechtsinstrument über Haus-Haus-Verkehre, bei denen ein Teil der Strecke auf See zurückgelegt wird, zu erarbeiten[1],

anerkennend, dass alle Staaten und interessierten internationalen Organisationen eingeladen wurden, an der Ausarbeitung des Entwurfs eines Übereinkommens über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See und an der einundvierzigsten Tagung der Kommission als Mitglieder oder als Beobachter mitzuwirken, und uneingeschränkt Gelegenheit erhielten, das Wort zu ergreifen und Vorschläge zu unterbreiten,

mit Befriedigung feststellend, dass der Wortlaut des Übereinkommensentwurfs an alle Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen und zwischenstaatlichen Organisationen, die zu den Sitzungen der Kommission als Beobachter eingeladen waren, zur Stellungnahme verteilt wurde und dass die eingegangenen Stellungnahmen der Kommission auf ihrer einundvierzigsten Tagung vorlagen[2],

mit Befriedigung Kenntnis nehmend von dem von der Kommission auf ihrer einundvierzigsten Tagung gefassten Beschluss, der Generalversammlung den Übereinkommensentwurf zur Behandlung vorzulegen[3],

Kenntnis nehmend von dem von der Kommission gebilligten Entwurf des Übereinkommens[4],

mit dem Ausdruck ihres Dankes an die Regierung der Niederlande für ihr Angebot, eine Zeremonie zur Unterzeichnung des Übereinkommens in Rotterdam auszurichten,

1. *würdigt* die Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht für die Ausarbeitung des Entwurfs eines Übereinkommens über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See;

2. *verabschiedet* das in der Anlage zu dieser Resolution enthaltene Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See;

3. *genehmigt* eine am 23. September 2009 in Rotterdam (Niederlande) abzuhaltende Zeremonie der Auflegung zur Unterzeichnung und empfiehlt, die in dem Übereinkommen enthaltenen Regeln als die „Rotterdam-Regeln“ zu bezeichnen;

4. *fordert* alle Regierungen *auf*, zu erwägen, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden.

67. Plenarsitzung
11. Dezember 2008

---

[1] *Official Records of the General Assembly, Fifty-sixth Session, Supplement No. 17* und Korrigendum (A/56/17 und Corr.3), Ziff. 319-345; und ebd., *Fifty-seventh Session, Supplement No. 17* (A/57/17), Ziff. 210-224.

[2] A/CN.9/658 und Add.1–14 und Add.14/Corr.1.

[3] *Official Records of the General Assembly, Sixty-third Session, Supplement No. 17* und Korrigendum (A/63/17 und Corr.1), Ziff. 298.

[4] Ebd., Anhang I.

Anlage

Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See*

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,

in Bekräftigung ihrer Überzeugung, dass internationaler Handel auf der Grundlage der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Nutzens ein wichtiges Element zur Förderung freundschaftlicher Beziehungen zwischen den Staaten ist,

in der Überzeugung, dass die fortschreitende Harmonisierung und Vereinheitlichung des internationalen Handelsrechts durch den Abbau oder die Beseitigung rechtlicher Hindernisse für den internationalen Handel in erheblichem Maß zur weltweiten wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen allen Staaten auf der Grundlage von Gleichheit, Gerechtigkeit und gemeinsamen Interessen sowie zum Wohlergehen aller Völker beiträgt,

in der Erkenntnis, dass das am 25. August 1924 in Brüssel unterzeichnete Internationale Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente sowie die Protokolle dazu und das am 31. März 1978 in Hamburg unterzeichnete Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See einen bedeutenden Beitrag zur Harmonisierung des Rechts der Güterbeförderung zur See geleistet haben,

eingedenk der technischen und kommerziellen Entwicklungen seit der Annahme dieser Übereinkünfte sowie der Notwendigkeit, diese zusammenzufassen und zu modernisieren,

im Hinblick darauf, dass Absendern und Beförderern kein verbindliches allgemeines Regime als Grundlage für die Durchführung von Verträgen über die Beförderung auf See unter Beteiligung anderer Verkehrsträger zur Verfügung steht,

überzeugt, dass die Annahme einheitlicher Regeln für internationale Verträge über die Beförderung ganz oder teilweise auf See die Rechtssicherheit fördert, die Effizienz der internationalen Güterbeförderung verbessert und neue Zugangschancen für bisher ferne Parteien und Märkte eröffnet und damit bei der Förderung des Handels und der wirtschaftlichen Entwicklung auf einzelstaatlicher wie auch auf internationaler Ebene eine grundlegende Rolle spielt,

sind wie folgt übereingekommen:

Kapitel 1
Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Übereinkommens gilt:

1. „Frachtvertrag“ bedeutet einen Vertrag, in dem sich ein Beförderer verpflichtet, gegen Zahlung einer Fracht Güter von einem Ort zum anderen zu befördern. Der Vertrag muss die Beförderung auf See vorsehen und kann zusätzlich zur Seebeförderung die Beförderung mit anderen Verkehrsträgern vorsehen.

2. „Mengenvertrag“ bedeutet einen Frachtvertrag, der die Beförderung einer bestimmten Gütermenge in einer Reihe von Sendungen innerhalb eines vereinbarten Zeitraums vorsieht. Bei der Spezifikation der Menge kann eine Mindestmenge, eine Höchstmenge oder ein bestimmter Mengenbereich angegeben sein.

---

* Übersetzung: Bundesministerium der Justiz der Bundesrepublik Deutschland in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Übersetzungsdienst der Vereinten Nationen.

3. „Linienbeförderung“ bedeutet einen Beförderungsdienst, der durch öffentliche Bekanntmachung oder vergleichbare Mittel öffentlich angeboten wird; sie umfasst die Beförderung mit Schiffen, die zwischen bestimmten Häfen regelmäßig nach öffentlich verfügbaren Fahrplänen verkehren.

4. „Nicht-Linienbeförderung“ bedeutet jede Beförderung, die keine Linienbeförderung ist.

5. „Beförderer“ bedeutet eine Person, die einen Frachtvertrag mit einem Absender schließt.

6. a) „Ausführende Partei“ bedeutet eine andere Person als den Beförderer, die Pflichten des Beförderers nach einem Frachtvertrag in Bezug auf die Übernahme, das Laden, Behandeln, Stauen, Befördern, Pflegen, Ausladen oder Abliefern der Güter erfüllt oder zu erfüllen sich verpflichtet, soweit diese Person unmittelbar oder mittelbar auf Verlangen des Beförderers oder unter dessen Aufsicht oder Kontrolle handelt.

b) „Ausführende Partei“ umfasst nicht Personen, die unmittelbar oder mittelbar von einem Absender, einem dokumentären Absender, der verfügungsberechtigten Partei oder dem Empfänger anstelle des Beförderers verpflichtet werden.

7. „Maritime ausführende Partei“ bedeutet eine ausführende Partei, soweit sie Pflichten des Beförderers in dem Zeitabschnitt zwischen dem Eintreffen der Güter im Ladehafen eines Schiffs und dem Abgang der Güter aus dem Löschhafen eines Schiffs erfüllt oder zu erfüllen sich verpflichtet. Ein an Land tätiger Beförderer ist nur dann eine maritime ausführende Partei, wenn er seine Leistungen ausschließlich in einem Hafengebiet erbringt oder zu erbringen sich verpflichtet.

8. „Absender“ bedeutet eine Person, die einen Frachtvertrag mit einem Beförderer schließt.

9. „Dokumentärer Absender“ bedeutet eine andere Person als den Absender, die zustimmt, in dem Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument als „Absender“ benannt zu werden.

10. „Inhaber“ bedeutet:

a) eine Person, die im Besitz eines übertragbaren Beförderungsdokuments ist und i) die, sofern das Dokument ein Orderpapier ist, darin als Absender oder Empfänger benannt oder die Person ist, an welche das Dokument ordnungsgemäß indossiert ist, oder ii) die, sofern das Dokument ein blanko indossiertes Orderpapier oder Inhaberpapier ist, der Inhaber dieses Dokuments ist, oder

b) die Person, an die ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument nach den Verfahren in Artikel 9 Absatz 1 ausgestellt oder übertragen worden ist.

11. „Empfänger“ bedeutet eine Person, die aufgrund eines Frachtvertrags oder eines Beförderungsdokuments oder eines elektronischen Beförderungsdokuments zum Empfang der Güter berechtigt ist.

12. „Verfügungsrecht“ über die Güter bedeutet das Recht nach dem Frachtvertrag, dem Beförderer nach Kapitel 10 Weisungen in Bezug auf die Güter zu erteilen.

13. „Verfügungsberechtigte Partei“ bedeutet die Person, die nach Artikel 51 berechtigt ist, das Verfügungsrecht auszuüben.

14. „Beförderungsdokument“ bedeutet ein aufgrund eines Frachtvertrags von dem Beförderer ausgestelltes Dokument, welches

a) die Übernahme von Gütern nach einem Frachtvertrag durch den Beförderer oder eine ausführende Partei beweist und

b) einen Frachtvertrag beweist oder enthält.

15. „Übertragbares Beförderungsdokument“ bedeutet ein Beförderungsdokument, aus dem durch Angaben wie „an Order“ oder „übertragbar“ oder andere geeignete Angaben, die nach dem auf das Dokument anwendbaren Recht als gleichermaßen wirksam anerkannt sind, hervorgeht, dass die Güter an Order des Absenders oder an Order des Empfängers oder an den Überbringer versandt werden, und das nicht ausdrücklich als „nicht übertragbar“ bezeichnet ist.

16. „Nicht übertragbares Beförderungsdokument“ bedeutet ein Beförderungsdokument, das kein übertragbares Beförderungsdokument ist.

17. „Elektronische Kommunikation“ bedeutet Information, die mit elektronischen, optischen, digitalen oder ähnlichen Mitteln erzeugt, gesendet, empfangen oder gespeichert wird mit dem Ergebnis, dass auf die übermittelte Information später wieder zugegriffen werden kann.

18. „Elektronisches Beförderungsdokument“ bedeutet Information in einer oder mehreren Nachrichten, die von einem Beförderer gemäß einem Frachtvertrag mittels elektronischer Kommunikation versendet werden, einschließlich Information, die mit dem elektronischen Beförderungsdokument durch beigefügte Daten logisch verknüpft ist oder mit diesem auf andere Weise vom Beförderer im Zeitpunkt seiner Ausstellung oder anschließend verbunden wird, sodass sie Bestandteil des elektronischen Beförderungsdokuments wird, und welche

a) die Übernahme von Gütern nach einem Frachtvertrag durch den Beförderer oder eine ausführende Partei beweist und

b) einen Frachtvertrag beweist oder enthält.

19. „Übertragbares elektronisches Beförderungsdokument“ bedeutet ein elektronisches Beförderungsdokument,

a) aus dem durch Angaben wie „an Order“ oder „übertragbar“ oder andere geeignete Angaben, die nach dem auf das Dokument anwendbaren Recht als gleichermaßen wirksam anerkannt sind, hervorgeht, dass die Güter an Order des Absenders oder an Order des Empfängers versandt werden, und das nicht ausdrücklich als „nicht übertragbar“ bezeichnet ist, und

b) dessen Verwendung den Anforderungen von Artikel 9 Absatz 1 entspricht.

20. „Nicht übertragbares elektronisches Beförderungsdokument“ bedeutet ein elektronisches Beförderungsdokument, das kein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ist.

21. „Ausstellung“ eines übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments bedeutet die Ausstellung des Dokuments nach Verfahren, die sicherstellen, dass über das Dokument von seiner Erstellung an bis zu dem Zeitpunkt, in dem es jede Wirkung oder Gültigkeit verliert, nur ausschließlich verfügt werden kann.

22. „Übertragung“ eines übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments bedeutet Übertragung der ausschließlichen Verfügungsgewalt über das Dokument.

23. „Angaben zum Vertrag“ bedeutet jede Information über den Frachtvertrag oder die Güter (einschließlich Bestimmungen, Vermerke, Signaturen und Indossamente), die sich in einem Beförderungsdokument oder einem elektronischen Beförderungsdokument befindet.

24. „Güter“ bedeutet Waren und Gegenstände jeglicher Art, die zu befördern ein Beförderer sich nach einem Frachtvertrag verpflichtet, und umfasst die Verpackung sowie Ausrüstung und Container, die nicht vom Beförderer oder in dessen Namen gestellt werden.

25. „Schiff“ bedeutet jedes Wasserfahrzeug, das zur Beförderung von Gütern auf See benutzt wird.

26. „Container“ bedeutet jede Art von Behältern, ortsbeweglichen Tanks oder Paletten, Wechselaufbauten oder ähnlichem zur Zusammenfassung von Gütern verwendeten Beförderungsgerät und jede dazugehörige Ausrüstung.

27. „Fahrzeug“ bedeutet ein straßen- oder schienengebundenes Frachtfahrzeug.

28. „Fracht“ bedeutet die dem Beförderer für die Beförderung der Güter nach einem Frachtvertrag zu zahlende Vergütung.

29. „Wohnsitz“ bedeutet a) einen Ort, an dem eine Gesellschaft oder sonstige juristische Person oder eine Vereinigung natürlicher oder juristischer Personen i) ihren satzungsgemäßen Sitz oder ihren Gründungsort beziehungsweise ihren eingetragenen Hauptsitz, ii) ihre Hauptverwaltung oder iii) ihren Hauptgeschäftssitz hat, und b) den gewöhnlichen Aufenthalt einer natürlichen Person.

30. „Zuständiges Gericht“ bedeutet ein Gericht in einem Vertragsstaat, das nach den Vorschriften über die innerstaatliche Zuständigkeitsverteilung zwischen den Gerichten des betreffenden Staates für die Entscheidung über die Streitigkeit zuständig ist.

Artikel 2
Auslegung dieses Übereinkommens

Bei der Auslegung dieses Übereinkommens sind sein internationaler Charakter und die Notwendigkeit zu berücksichtigen, seine einheitliche Anwendung und die Wahrung des guten Glaubens im internationalen Handel zu fördern.

Artikel 3
Formvorschriften

Die Anzeigen und die Bestätigung, Einverständniserklärung, Vereinbarung, Erklärung sowie die übrigen Mitteilungen nach Artikel 19 Absatz 2, Artikel 23 Absätze 1 bis 4, Artikel 36 Absatz 1 Buchstaben b, c und d, Artikel 40 Absatz 4 Buchstabe b, Artikel 44, Artikel 48 Absatz 3, Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 59 Absatz 1, Artikel 63, Artikel 66, Artikel 67 Absatz 2, Artikel 75 Absatz 4 sowie Artikel 80 Absätze 2 und 5 bedürfen der Schriftform. Elektronische Kommunikationen können zu diesen Zwecken verwendet werden, vorausgesetzt, die Verwendung solcher Mittel erfolgt mit Zustimmung der Person, von der die Kommunikation ausgeht, sowie der Person, an welche die Kommunikation gerichtet ist.

Artikel 4
Geltung von Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen

1. Alle Bestimmungen dieses Übereinkommens, die für den Beförderer eine Haftungsbefreiung oder Haftungsbegrenzung vorsehen, gelten in jedem auf Vertrag, unerlaubte Handlung oder einen sonstigen Rechtsgrund gestützten Gerichts- oder Schiedsverfahren, das wegen Verlusts, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung unter einen Frachtvertrag fallender

Güter oder wegen Verletzung einer anderen Pflicht nach diesem Übereinkommen gegen folgende Personen eingeleitet wird:

a) den Beförderer oder eine maritime ausführende Partei,

b) den Schiffsführer, die Besatzung oder andere Personen, die an Bord des Schiffs Leistungen erbringen, oder

c) Bedienstete des Beförderers oder einer maritimen ausführenden Partei.

2. Alle Bestimmungen dieses Übereinkommens, die für den Absender oder den dokumentären Absender eine Haftungsbefreiung vorsehen, gelten in jedem auf Vertrag, unerlaubte Handlung oder einen sonstigen Rechtsgrund gestützten Gerichts- oder Schiedsverfahren, das gegen den Absender, den dokumentären Absender oder deren Subunternehmer, Beauftragte oder Bedienstete eingeleitet wird.

Kapitel 2
Anwendungsbereich

Artikel 5
Allgemeiner Anwendungsbereich

1. Vorbehaltlich des Artikels 6 findet dieses Übereinkommen auf Frachtverträge Anwendung, bei denen der Übernahmeort und der Ablieferungsort in verschiedenen Staaten liegen und der Ladehafen einer Seebeförderung und der Löschhafen derselben Seebeförderung in verschiedenen Staaten liegen, sofern nach dem Frachtvertrag einer der folgenden Orte in einem Vertragsstaat liegt:

a) der Übernahmeort,

b) der Ladehafen,

c) der Ablieferungsort oder

d) der Löschhafen.

2. Dieses Übereinkommen ist ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit des Schiffs oder die Staatsangehörigkeit des Beförderers, der ausführenden Parteien, des Absenders, des Empfängers oder anderer beteiligter Parteien anzuwenden.

Artikel 6
Besondere Ausschlüsse

1. Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf die folgenden Verträge in der Linienbeförderung:

a) Charterverträge und

b) andere Verträge über die Nutzung eines Schiffs oder von Schiffsraum.

2. Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Frachtverträge in der Nicht-Linienbeförderung, es sei denn,

a) es liegt kein Chartervertrag oder sonstiger zwischen den Parteien geschlossener Vertrag über die Nutzung eines Schiffs oder von Schiffsraum vor und

b) es wird ein Beförderungsdokument oder ein elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt.

Artikel 7
Anwendung auf bestimmte Parteien

Ungeachtet des Artikels 6 ist dieses Übereinkommen zwischen dem Beförderer und dem Empfänger, der verfügungsberechtigten Partei oder dem Inhaber anzuwenden, soweit diese nicht ursprüngliche Parteien des Chartervertrags oder eines sonstigen vom Anwendungsbereich dieses Übereinkommens ausgeschlossenen Frachtvertrags sind. Dieses Übereinkommen ist jedoch nicht zwischen den ursprünglichen Parteien eines nach Artikel 6 ausgeschlossenen Frachtvertrags anzuwenden.

Kapitel 3
Elektronische Beförderungsdokumente

Artikel 8
Verwendung und Wirkung elektronischer Beförderungsdokumente

Vorbehaltlich der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Anforderungen gilt Folgendes:

a) Alle Angaben, die ein Beförderungsdokument nach diesem Übereinkommen enthalten muss, können in einem elektronischen Beförderungsdokument erfasst werden, vorausgesetzt, die Ausstellung und spätere Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments geschieht mit Zustimmung des Beförderers und des Absenders; und

b) die Ausstellung oder Übertragung eines elektronischen Beförderungsdokuments oder die ausschließliche Verfügungsgewalt über dieses hat dieselbe Wirkung wie die Ausstellung, der Besitz oder die Übertragung eines Beförderungsdokuments.

Artikel 9
Verfahrensregeln für die Verwendung übertragbarer elektronischer Beförderungsdokumente

1. Die Verwendung eines übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments unterliegt Verfahrensregeln über

a) die Methode der Ausstellung und der Übertragung dieses Dokuments an einen Inhaber, für den es bestimmt ist;

b) eine Zusicherung, dass das übertragbare elektronische Beförderungsdokument seine Integrität behält;

c) die Art und Weise, wie der Inhaber nachweisen kann, dass er der Inhaber ist, und

d) die Art und Weise, wie bestätigt wird, dass die Ablieferung an den Inhaber erfolgt ist oder dass das elektronische Beförderungsdokument nach Artikel 10 Absatz 2 oder Artikel 47 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und Buchstabe c jegliche Wirkung oder Gültigkeit verloren hat.

2. Die Verfahrensregeln nach Absatz 1 müssen in den Angaben zum Vertrag bezeichnet und ohne weiteres erkennbar sein.

Artikel 10
Ersetzung eines übertragbaren Beförderungsdokuments oder eines übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments

1. Ist ein übertragbares Beförderungsdokument ausgestellt worden und vereinbaren der Beförderer und der Inhaber, dieses Dokument durch ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument zu ersetzen, so gilt Folgendes:

a) Der Inhaber gibt dem Beförderer das übertragbare Beförderungsdokument oder, falls mehrere ausgestellt wurden, alle übertragbaren Beförderungsdokumente zurück;

b) der Beförderer stellt dem Inhaber ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument aus, das den Vermerk enthält, dass es das übertragbare Beförderungsdokument ersetzt, und

c) das übertragbare Beförderungsdokument verliert daraufhin jegliche Wirkung oder Gültigkeit.

2. Ist ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt worden und vereinbaren der Beförderer und der Inhaber, dieses elektronische Beförderungsdokument durch ein übertragbares Beförderungsdokument zu ersetzen, so gilt Folgendes:

a) Der Beförderer stellt dem Inhaber anstelle des elektronischen Beförderungsdokuments ein übertragbares Beförderungsdokument aus, das den Vermerk enthält, dass es das übertragbare elektronische Beförderungsdokument ersetzt, und

b) das elektronische Beförderungsdokument verliert daraufhin jegliche Wirkung oder Gültigkeit.

Kapitel 4
Pflichten des Beförderers

Artikel 11
Beförderung und Ablieferung der Güter

Der Beförderer hat die Güter nach Maßgabe dieses Übereinkommens und in Übereinstimmung mit dem Frachtvertrag zum Bestimmungsort zu befördern und an den Empfänger abzuliefern.

Artikel 12
Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers

1. Der Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers für die Güter nach diesem Übereinkommen beginnt, wenn der Beförderer oder eine ausführende Partei die Güter zur Beförderung übernimmt, und endet, wenn die Güter abgeliefert werden.

2. a) Sind die Güter nach den Rechtsvorschriften des Übernahmeorts einer Behörde oder einem anderen Dritten zu übergeben, bei dem der Beförderer sie abholen kann, so beginnt der Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers, wenn der Beförderer die Güter bei der Behörde oder dem anderen Dritten abholt.

b) Hat der Beförderer nach den Rechtsvorschriften des Ablieferungsorts die Güter einer Behörde oder einem anderen Dritten zu übergeben, bei dem der Empfänger sie abholen kann, so endet der Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers, wenn der Beförderer die Güter der Behörde oder dem anderen Dritten übergibt.

3. Zum Zweck der Feststellung des Zeitraums der Verantwortlichkeit des Beförderers können die Parteien den Zeitpunkt und die Stelle der Übernahme und der Ablieferung der Güter vereinbaren; eine Bestimmung in einem Frachtvertrag ist aber nichtig, soweit sie vorsieht,

a) dass der Zeitpunkt der Übernahme der Güter nach dem Beginn ihres ersten Ladens nach dem Frachtvertrag liegt oder

b) dass der Zeitpunkt der Ablieferung der Güter vor dem Ende ihrer letzten Ausladung nach dem Frachtvertrag liegt.

Artikel 13
Besondere Pflichten

1. Der Beförderer hat während des Zeitraums seiner Verantwortlichkeit gemäß Artikel 12 und vorbehaltlich des Artikels 26 die Güter ordnungsgemäß und sorgfältig zu übernehmen, zu laden, zu behandeln, zu stauen, zu befördern, zu verwahren, zu pflegen, auszuladen und abzuliefern.

2. Ungeachtet des Absatzes 1 und unbeschadet der sonstigen Bestimmungen in Kapitel 4 sowie der Kapitel 5 bis 7 können der Beförderer und der Absender vereinbaren, dass das Laden, Behandeln, Stauen oder Ausladen der Güter durch den Absender, den dokumentären Absender oder den Empfänger erfolgen soll. Auf eine solche Vereinbarung ist in den Angaben zum Vertrag hinzuweisen.

Artikel 14
Besondere für die Seereise geltende Pflichten

Der Beförderer ist verpflichtet, vor, zu Beginn und während der Seereise gebührende Sorgfalt walten zu lassen, um

a) das Schiff seetüchtig zu machen und zu erhalten;

b) das Schiff ordnungsgemäß mit einer Besatzung zu versehen, auszurüsten und zu versorgen und es während der gesamten Reise so mit einer Besatzung versehen, ausgerüstet und versorgt zu erhalten, und

c) die Laderäume und alle anderen Teile des Schiffs, in denen die Güter befördert werden, und alle gegebenenfalls vom Beförderer gestellten Container, in oder auf denen die Güter befördert werden, in einem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter geeigneten und sicheren Zustand einzurichten und zu erhalten.

Artikel 15
Güter, die zu einer Gefahr werden können

Ungeachtet der Artikel 11 und 13 kann der Beförderer oder eine ausführende Partei die Übernahme oder das Laden ablehnen und andere angemessene Maßnahmen treffen, auch Güter ausladen, vernichten oder unschädlich machen, wenn die Güter eine tatsächliche Gefahr für Menschen, Sachen oder die Umwelt darstellen oder nach vernünftigem Ermessen im Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers zu einer solchen Gefahr werden können.

Artikel 16
Aufopferung der Güter während der Seereise

Ungeachtet der Artikel 11, 13 und 14 kann der Beförderer oder eine ausführende Partei Güter auf See aufopfern, wenn die Aufopferung vernünftigerweise für die allgemeine Sicherheit oder zur Abwendung einer Gefahr für Menschenleben oder andere in gemeinsamer Gefahr befindliche Sachen erfolgt.

Kapitel 5
Haftung des Beförderers für Verlust, Beschädigung oder Verspätung

Artikel 17
Grundlage der Haftung

1. Der Beförderer haftet für Verlust oder Beschädigung der Güter sowie für verspätete Ablieferung, wenn der Geschädigte nachweist, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung oder das Ereignis oder die Umstände, die den Verlust, die Beschädigung oder

die Verspätung verursacht oder dazu beigetragen haben, während des Zeitraums der Verantwortlichkeit des Beförderers im Sinne von Kapitel 4 eingetreten sind.

2. Der Beförderer ist von der Haftung nach Absatz 1 ganz oder teilweise befreit, wenn er nachweist, dass die Ursache oder eine der Ursachen für den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung nicht auf sein Verschulden oder das Verschulden einer in Artikel 18 genannten Person zurückzuführen ist.

3. Der Beförderer ist ferner von der Haftung nach Absatz 1 ganz oder teilweise befreit, wenn er anstelle des in Absatz 2 vorgesehenen Nachweises, dass kein Verschulden vorliegt, den Nachweis führt, dass eines oder mehrere der folgenden Ereignisse oder einer oder mehrere der folgenden Umstände den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung verursacht oder dazu beigetragen haben:

a) höhere Gewalt;

b) Risiken, Gefahren und Unfälle der See oder anderer schiffbarer Gewässer;

c) Krieg, Feindseligkeiten, bewaffneter Konflikt, Seeräuberei, Terrorismus, Aufruhr und innere Unruhen;

d) Quarantänebeschränkungen, Eingriffe oder Behinderungen durch Regierungen, Behörden, Herrscher oder Volk, einschließlich Inhaftierung, Arrest oder Beschlagnahme, die nicht dem Beförderer oder einer in Artikel 18 genannten Person zuzuschreiben sind;

e) Streik, Aussperrung, Arbeitseinstellung oder -beschränkung;

f) Feuer auf dem Schiff;

g) versteckte Mängel, die auch bei gebührender Sorgfalt nicht zu erkennen sind;

h) Handlung oder Unterlassung des Absenders, des dokumentären Absenders, der verfügungsberechtigten Partei oder einer anderen Person, für deren Handlungen der Absender oder der dokumentäre Absender nach Artikel 33 oder 34 haftet;

i) Laden, Behandeln, Stauen oder Ausladen der Güter nach Maßgabe einer Vereinbarung nach Artikel 13 Absatz 2, es sei denn, der Beförderer oder eine ausführende Partei führt diese Tätigkeit im Namen des Absenders, des dokumentären Absenders oder des Empfängers durch;

j) Schwund an Raumgehalt oder Gewicht oder sonstiger Verlust oder Schaden, der durch die Eigenart der Güter oder einen ihnen innewohnenden Mangel entsteht;

k) unzureichende oder fehlerhafte Verpackung oder Kennzeichnung, die nicht durch den Beförderer oder in seinem Namen vorgenommen wurde;

l) Rettung oder Versuch der Rettung von Menschenleben zur See;

m) angemessene Maßnahmen zur Rettung oder zum Versuch der Rettung von Eigentum zur See;

n) angemessene Maßnahmen zur Verhinderung oder zum Versuch der Verhinderung von Umweltschäden oder

o) Handlungen des Beförderers gemäß den durch die Artikel 15 und 16 übertragenen Befugnissen.

4. Ungeachtet des Absatzes 3 haftet der Beförderer ganz oder teilweise für Verlust, Beschädigung oder Verspätung,

a) wenn der Geschädigte nachweist, dass das Verschulden des Beförderers oder einer in Artikel 18 genannten Person das Ereignis oder den Umstand, auf den der Beförderer sich beruft, verursacht oder dazu beigetragen hat, oder

b) wenn der Geschädigte nachweist, dass ein Ereignis oder Umstand, der in Absatz 3 nicht aufgeführt ist, zu dem Verlust, der Beschädigung oder der Verspätung beigetragen hat, und der Beförderer nicht beweisen kann, dass dieses Ereignis oder dieser Umstand nicht auf sein Verschulden oder auf das Verschulden einer in Artikel 18 genannten Person zurückführen ist.

5. Der Beförderer haftet ferner ungeachtet des Absatzes 3 ganz oder teilweise für Verlust, Beschädigung oder Verspätung, wenn

a) der Geschädigte nachweist, dass i) die Seeuntüchtigkeit des Schiffs, ii) die nicht ordnungsgemäße Besatzung, Ausrüstung und Versorgung des Schiffs oder iii) der Umstand, dass die Laderäume oder andere Teile des Schiffs, in denen die Güter befördert werden, oder gegebenenfalls vom Beförderer gestellte Container, in oder auf denen die Güter befördert werden, nicht in einem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter geeigneten und sicheren Zustand waren, den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung verursacht oder dazu beigetragen beziehungsweise wahrscheinlich verursacht oder dazu beigetragen haben, und

b) der Beförderer nicht nachweisen kann, i) dass keines der in Absatz 5 Buchstabe a genannten Ereignisse oder Umstände den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung verursacht hat, und ii) dass er seiner Sorgfaltspflicht nach Artikel 14 nachgekommen ist.

6. Ist der Beförderer nach diesem Artikel von seiner Haftung teilweise befreit, so haftet er nur für den Teil des Verlusts, der Beschädigung oder der Verspätung, der auf das Ereignis oder den Umstand zurückzuführen ist, für den er nach diesem Artikel haftet.

Artikel 18
Haftung des Beförderers für andere Personen

Der Beförderer haftet für die Verletzung seiner Pflichten nach diesem Übereinkommen, wenn sie durch Handlungen oder Unterlassungen folgender Personen verursacht wurde:

a) einer ausführenden Partei,

b) des Schiffsführers oder der Schiffsbesatzung,

c) von Bediensteten des Beförderers oder einer ausführenden Partei oder

d) einer anderen Person, die Pflichten des Beförderers nach dem Frachtvertrag erfüllt oder zu erfüllen sich verpflichtet, soweit die Person unmittelbar oder mittelbar auf Verlangen des Beförderers oder unter dessen Aufsicht oder Kontrolle handelt.

Artikel 19
Haftung maritimer ausführender Parteien

1. Eine maritime ausführende Partei unterliegt den Pflichten und der Haftung des Beförderers aus diesem Übereinkommen und kann sich auf die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen des Beförderers berufen, wenn

a) die maritime ausführende Partei die Güter in einem Vertragsstaat zur Beförderung übernommen oder in einem Vertragsstaat abgeliefert oder ihre Tätigkeiten in Bezug auf die Güter in einem Hafen in einem Vertragsstaat ausgeübt hat, und

b) das Ereignis, das den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung verursacht hat, i) in der Zeit zwischen dem Eintreffen der Güter im Ladehafen des Schiffs und dem Abgang der Güter aus dem Löschhafen des Schiffs, ii) während des Zeitraums, in dem die maritime ausführende Partei die Güter in Verwahrung hatte, oder iii) zu einem sonstigen Zeitpunkt, zu dem sie an der Durchführung einer der im Frachtvertrag genannten Tätigkeiten beteiligt war, eingetreten ist.

2. Vereinbart der Beförderer die Übernahme anderer als der ihm nach diesem Übereinkommen auferlegten Pflichten oder vereinbarten Haftungshöchstbeträge, welche die in diesem Übereinkommen bestimmten Höchstbeträge übersteigen, so ist eine maritime ausführende Partei an diese Vereinbarung nicht gebunden, es sei denn, sie stimmt diesen Pflichten oder höheren Haftungshöchstbeträgen ausdrücklich zu.

3. Eine maritime ausführende Partei haftet unter den in Absatz 1 genannten Bedingungen für eine Verletzung ihrer Pflichten nach diesem Übereinkommen, die durch Handlungen oder Unterlassungen von Personen verursacht wurde, die sie mit der Erfüllung einer der Pflichten des Beförderers aus dem Frachtvertrag betraut hat.

4. Dieses Übereinkommen begründet keine Haftung des Schiffsführers oder der Schiffsbesatzung oder eines Bediensteten des Beförderers oder einer maritimen ausführenden Partei.

Artikel 20
Gesamtschuldnerische Haftung

1. Haften der Beförderer und eine oder mehrere maritime ausführende Parteien für den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung der Güter, so haften sie als Gesamtschuldner, aber nur bis zu den in diesem Übereinkommen vorgesehenen Höchstbeträgen.

2. Unbeschadet des Artikels 61 darf die Haftung all dieser Personen insgesamt die Haftungshöchstbeträge nach diesem Übereinkommen nicht übersteigen.

Artikel 21
Verspätung

Eine verspätete Ablieferung liegt vor, wenn die Güter an dem im Frachtvertrag vorgesehenen Bestimmungsort nicht innerhalb der vereinbarten Frist abgeliefert werden.

Artikel 22
Berechnung der Entschädigung

1. Vorbehaltlich des Artikels 59 errechnet sich die vom Beförderer für den Verlust oder die Beschädigung der Güter zu zahlende Entschädigung nach dem Wert dieser Güter am Ort und im Zeitpunkt der Ablieferung gemäß Artikel 43.

2. Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenpreis oder mangels eines solchen nach ihrem Marktpreis oder mangels beider nach dem üblichen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort.

3. Bei Verlust oder Beschädigung der Güter ist der Beförderer nicht verpflichtet, eine Entschädigung zu zahlen, die über das in den Absätzen 1 und 2 Vorgesehene hinausgeht, es

sei denn, der Beförderer und der Absender haben vereinbart, die Entschädigung in den Grenzen des Kapitels 16 auf andere Weise zu berechnen.

Artikel 23
Anzeige im Fall eines Verlusts, einer Beschädigung oder einer Verspätung

1. Bis zum Beweis des Gegenteils wird vermutet, dass der Beförderer die Güter entsprechend ihrer Beschreibung in den Angaben zum Vertrag abgeliefert hat, es sei denn, dem Beförderer oder der ausführenden Partei, welche die Güter abgeliefert hat, wird ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter unter Angabe der allgemeinen Art des Verlusts oder der Beschädigung vor oder bei Ablieferung oder, wenn der Verlust oder die Beschädigung nicht offensichtlich ist, innerhalb von sieben Werktagen am Ablieferungsort nach Ablieferung der Güter angezeigt.

2. Unterbleibt die in diesem Artikel bezeichnete Anzeige an den Beförderer oder die ausführende Partei, so berührt dies weder das Recht, nach diesem Übereinkommen Schadenersatz wegen Verlust oder Beschädigung der Güter zu verlangen, noch die Beweislastverteilung nach Artikel 17.

3. Der Anzeige nach diesem Artikel bedarf es nicht, wenn der Verlust oder die Beschädigung bei einer gemeinsamen Besichtigung der Güter durch die Person, bei der sie abgeliefert worden sind, und den Beförderer oder die maritime ausführende Partei, deren Haftung geltend gemacht wird, festgestellt wird.

4. Schadenersatz wegen Verspätung ist nur zu zahlen, wenn dem Beförderer innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen nach Ablieferung der Güter ein Schaden wegen Verspätung angezeigt wird.

5. Die nach diesem Artikel an die ausführende Partei, welche die Güter abgeliefert hat, gerichtete Anzeige hat dieselbe Wirkung wie eine an den Beförderer gerichtete Anzeige; eine an den Beförderer gerichtete Anzeige hat dieselbe Wirkung wie eine an eine maritime ausführende Partei gerichtete Anzeige.

6. Im Fall eines tatsächlichen oder vermuteten Verlusts oder einer tatsächlichen oder vermuteten Beschädigung haben die streitenden Parteien einander alle angemessenen Möglichkeiten zur Besichtigung und Bestandsaufnahme der Güter zu geben und Zugang zu den für die Beförderung der Güter maßgeblichen Dokumenten und Unterlagen zu gewähren.

Kapitel 6
Zusatzbestimmungen für einzelne Beförderungsabschnitte

Artikel 24
Abweichung vom Reiseweg

Stellt eine Abweichung vom Reiseweg nach anwendbarem Recht eine Pflichtverletzung des Beförderers dar, so führt diese Abweichung allein vorbehaltlich des Artikels 61 für den Beförderer oder eine maritime ausführende Partei nicht zum Verlust der nach diesem Übereinkommen vorgesehenen Befreiungen oder Beschränkungen.

Artikel 25
Deckladung auf Schiffen

1. Güter dürfen an Deck eines Schiffs nur dann befördert werden, wenn

a) eine solche Beförderung gesetzlich vorgeschrieben ist,

b) sie in oder auf Containern oder Fahrzeugen, die für die Beförderung an Deck tauglich sind, befördert werden und die Decks speziell für die Beförderung solcher Container oder Fahrzeuge ausgerüstet sind oder

c) die Beförderung an Deck dem Frachtvertrag oder den handelsüblichen Gebräuchen, Gepflogenheiten oder Praktiken entspricht.

2. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens über die Haftung des Beförderers gelten für den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung von Gütern, die nach Absatz 1 an Deck befördert werden; der Beförderer haftet jedoch nicht für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung solcher Güter, die durch die besonderen mit der Beförderung an Deck verbundenen Gefahren verursacht wurde, wenn die Güter nach Absatz 1 Buchstabe a oder c befördert werden.

3. Sind die Güter in anderen als den nach Absatz 1 erlaubten Fällen an Deck befördert worden, so haftet der Beförderer für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung der Güter, die ausschließlich durch ihre Beförderung an Deck verursacht wurde, und kann sich auf die in Artikel 17 vorgesehenen Haftungsausschlussgründe nicht berufen.

4. Der Beförderer kann sich gegenüber einem Dritten, der ein übertragbares Beförderungsdokument oder ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument gutgläubig erworben hat, auf Absatz 1 Buchstabe c nur berufen, wenn in den Angaben zum Vertrag vermerkt ist, dass die Güter an Deck befördert werden können.

5. Haben der Beförderer und der Absender ausdrücklich vereinbart, dass die Güter unter Deck befördert werden, so kann der Beförderer eine Beschränkung der Haftung für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung der Güter nicht beanspruchen, soweit dieser Verlust, diese Beschädigung oder diese verspätete Ablieferung auf die Beförderung der Güter an Deck zurückzuführen ist.

Artikel 26
Beförderung vor oder nach der Seebeförderung

Tritt während des Zeitraums der Verantwortlichkeit des Beförderers, jedoch ausschließlich vor dem Laden der Güter auf das Schiff oder ausschließlich nach dem Löschen der Güter von dem Schiff ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter oder ein Ereignis oder Umstand ein, der zu ihrer verspäteten Ablieferung führt, so hat dieses Übereinkommen keinen Vorrang vor den Bestimmungen eines anderen internationalen Rechtsinstruments, die im Zeitpunkt dieses Verlusts, dieser Beschädigung oder dieses für die Verspätung ursächlichen Ereignisses oder Umstands

a) nach den Bestimmungen dieses internationalen Rechtsinstruments auf alle oder einen Teil der Tätigkeiten des Beförderers anzuwenden gewesen wären, wenn der Absender mit dem Beförderer in Bezug auf die betreffende Teilstrecke, auf der der Verlust oder die Beschädigung der Güter oder ein Ereignis oder Umstand, der für ihre verspätete Ablieferung ursächlich war, eingetreten ist, einen gesonderten und unmittelbaren Vertrag geschlossen hätte;

b) besondere Regelungen für die Haftung des Beförderers, Haftungsbeschränkung oder Klagefristen vorsehen und

c) nach diesem Instrument durch Vertrag entweder überhaupt nicht oder nicht zuungunsten des Absenders abbedungen werden können.

Kapitel 7
Pflichten des Absenders gegenüber dem Beförderer

Artikel 27
Übergabe zur Beförderung

1. Soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart ist, ist der Absender verpflichtet, die Güter in beförderungsbereitem Zustand zu übergeben. In jedem Fall hat der Absender die Güter in einem solchen Zustand zu übergeben, dass sie der vorgesehenen Beförderung, einschließlich Laden, Behandeln, Stauen, Befestigen, Sichern und Ausladen, standhalten und keine Personen- oder Sachschäden verursachen.

2. Der Absender hat alle Pflichten, die er nach einer gemäß Artikel 13 Absatz 2 getroffenen Vereinbarung übernommen hat, ordnungsgemäß und sorgfältig zu erfüllen.

3. Wird vom Absender ein Container gepackt oder ein Fahrzeug beladen, so hat der Absender den Inhalt in oder auf dem Container oder dem Fahrzeug ordnungsgemäß und sorgfältig und so zu stauen, zu befestigen und zu sichern, dass der Inhalt keine Personen- oder Sachschäden verursacht.

Artikel 28
Zusammenarbeit des Absenders und des Beförderers bei der Bereitstellung von Informationen und Weisungen

Der Beförderer und der Absender sind verpflichtet, einander auf Ersuchen Informationen und Weisungen bereitzustellen, die für die ordnungsgemäße Behandlung und Beförderung der Güter nötig sind, sofern sich die Informationen im Besitz der ersuchten Partei befinden oder die Weisungen von ihr vernünftigerweise erteilt werden können und sie für die ersuchende Partei nicht anderweitig in zumutbarer Weise erhältlich sind.

Artikel 29
Pflicht des Absenders zur Bereitstellung von Informationen, Weisungen und Unterlagen

1. Der Absender ist verpflichtet, dem Beförderer rechtzeitig alle Informationen, Weisungen und Unterlagen in Bezug auf die Güter bereitzustellen, die für den Beförderer nicht anderweitig in zumutbarer Weise erhältlich und in der Regel notwendig sind,

a) um die Güter ordnungsgemäß zu behandeln und zu befördern, einschließlich der vom Beförderer oder einer ausführenden Partei zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen, und

b) damit der Beförderer Gesetze, Verwaltungsvorschriften oder andere behördliche Auflagen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Beförderung einhalten kann, vorausgesetzt, der Beförderer teilt dem Absender rechtzeitig mit, welche Informationen, Weisungen und Unterlagen er benötigt.

2. Besondere, aufgrund von Gesetzen, Verwaltungsvorschriften oder anderen behördlichen Auflagen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Beförderung bestehende Pflichten, bestimmte die Güter betreffende Informationen, Weisungen und Unterlagen bereitzustellen, bleiben von diesem Artikel unberührt.

Artikel 30
Grundlage der Haftung des Absenders gegenüber dem Beförderer

1. Der Absender haftet für einen dem Beförderer entstandenen Verlust oder Schaden, wenn der Beförderer nachweist, dass dieser Verlust oder Schaden durch eine Verletzung der Pflichten des Absenders nach diesem Übereinkommen verursacht wurde.

2. Außer bei einem Verlust oder Schaden, der durch eine Verletzung der Pflichten des Absenders nach Artikel 31 Absatz 2 und Artikel 32 verursacht wurde, ist der Absender von der Haftung ganz oder teilweise befreit, wenn die Ursache oder eine der Ursachen für den Verlust oder Schaden nicht auf sein Verschulden oder das Verschulden einer in Artikel 34 genannten Person zurückzuführen ist.

3. Ist der Absender nach diesem Artikel von der Haftung teilweise befreit, so haftet er nur für den Teil des Verlusts oder Schadens, der auf sein Verschulden oder das Verschulden einer in Artikel 34 genannten Person zurückzuführen ist.

Artikel 31
Informationen für die Zusammenstellung der Angaben zum Vertrag

1. Der Absender ist verpflichtet, dem Beförderer rechtzeitig sachlich richtige Informationen zu erteilen, die für die Zusammenstellung der Angaben zum Vertrag und die Ausstellung der Beförderungsdokumente oder elektronischen Beförderungsdokumente erforderlich sind, einschließlich der Angaben nach Artikel 36 Absatz 1, des Namens der in den Angaben zum Vertrag als Absender zu benennenden Partei, gegebenenfalls des Namens des Empfängers und gegebenenfalls des Namens der Person, an deren Order das Beförderungsdokument oder das elektronische Beförderungsdokument ausgestellt werden soll.

2. Der Absender wird so angesehen, als habe er zugesichert, dass die nach Absatz 1 erteilten Informationen im Zeitpunkt ihres Eingangs beim Beförderer sachlich richtig sind. Der Absender hat den Beförderer für Verluste oder Schäden zu entschädigen, die auf die sachliche Unrichtigkeit dieser Informationen zurückzuführen sind.

Artikel 32
Besondere Vorschriften über gefährliche Güter

Wenn Güter ihrer Art oder Beschaffenheit nach eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt sind oder nach vernünftigem Ermessen zu einer solchen Gefahr werden können, so

a) hat der Absender den Beförderer über die gefährliche Art oder Beschaffenheit der Güter rechtzeitig vor deren Übergabe an den Beförderer oder eine ausführende Partei zu unterrichten. Unterlässt der Absender dies und erlangt der Beförderer oder die ausführende Partei nicht anderweitig Kenntnis von ihrer gefährlichen Art oder Beschaffenheit, so haftet der Absender gegenüber dem Beförderer für Verluste oder Schäden, die auf diese unterlassene Unterrichtung zurückzuführen sind; und

b) hat der Absender gefährliche Güter nach Maßgabe der Gesetze, Verwaltungsvorschriften oder anderen behördlichen Auflagen, die auf die einzelnen Abschnitte der vorgesehenen Beförderung der Güter anzuwenden sind, zu kennzeichnen oder zu beschriften. Unterlässt der Absender dies, so haftet er gegenüber dem Beförderer für Verluste oder Schäden, die auf diese Unterlassung zurückzuführen sind.

Artikel 33
Übernahme der Rechte und Pflichten des Absenders durch den dokumentären Absender

1. Ein dokumentärer Absender unterliegt den Pflichten und der Haftung des Absenders aus diesem Kapitel sowie nach Artikel 55 und kann sich auf die nach diesem Kapitel und nach Kapitel 13 vorgesehenen Rechte und Haftungsbefreiungen des Absenders berufen.

2. Absatz 1 lässt die Pflichten, die Haftung, die Rechte und die Haftungsbefreiungen des Absenders unberührt.

Artikel 34
Haftung des Absenders für andere Personen

Der Absender haftet für eine Verletzung seiner Pflichten nach diesem Übereinkommen, die durch Handlungen oder Unterlassungen von Personen einschließlich Bediensteten, Beauftragten und Subunternehmern, die er mit der Erfüllung seiner Pflichten betraut hat, verursacht wurde; der Absender haftet jedoch nicht für Handlungen oder Unterlassungen des Beförderers oder einer für den Beförderer handelnden ausführenden Partei, die der Absender mit der Erfüllung seiner Pflichten betraut hat.

Kapitel 8
Beförderungsdokumente und elektronische Beförderungsdokumente

Artikel 35
Ausstellung des Beförderungsdokuments oder des elektronischen Beförderungsdokuments

Sofern nicht der Absender und der Beförderer vereinbart haben, ein Beförderungsdokument oder elektronisches Beförderungsdokument nicht zu verwenden, oder es handelsübliche Gepflogenheit oder Praxis ist, ein solches nicht zu verwenden, hat der Absender oder, sofern der Absender zustimmt, der dokumentäre Absender das Recht, bei Übergabe der Güter zur Beförderung an den Beförderer oder die ausführende Partei Folgendes nach Wahl des Absenders vom Beförderer zu erhalten:

a) ein nicht übertragbares Beförderungsdokument oder vorbehaltlich des Artikels 8 Buchstabe a ein nicht übertragbares elektronisches Beförderungsdokument oder

b) ein geeignetes übertragbares Beförderungsdokument oder vorbehaltlich des Artikels 8 Buchstabe a ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument, es sei denn, der Absender und der Beförderer haben vereinbart, ein übertragbares Beförderungsdokument oder übertragbares elektronisches Beförderungsdokument nicht zu verwenden, oder es ist handelsübliche Gepflogenheit oder Praxis, ein solches nicht zu verwenden.

Artikel 36
Angaben zum Vertrag

1. Die Angaben zum Vertrag in dem in Artikel 35 bezeichneten Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument müssen die folgenden vom Absender bereitgestellten Informationen enthalten:

a) eine für die Beförderung geeignete Beschreibung der Güter;

b) die Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;

c) die Anzahl der Packungen oder Stücke oder die Menge der Güter und

d) das Gewicht der Güter, sofern es vom Absender angegeben wird.

2. Die Angaben zum Vertrag in dem in Artikel 35 bezeichneten Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument müssen außerdem Folgendes enthalten:

a) einen Vermerk über den erkennbaren Zustand der Güter in dem Zeitpunkt, in dem der Beförderer oder eine ausführende Partei sie zur Beförderung übernimmt;

b) den Namen und die Anschrift des Beförderers;

c) den Tag, an dem der Beförderer oder eine ausführende Partei die Güter übernommen hat oder an dem die Güter an Bord des Schiffs geladen wurden oder an dem das Beförderungsdokument oder elektronische Beförderungsdokument ausgestellt wurde, und

d) sofern das Beförderungsdokument übertragbar ist, die Anzahl der Originale des übertragbaren Beförderungsdokuments, wenn mehr als ein Original ausgestellt wird.

3. Die Angaben zum Vertrag in dem in Artikel 35 bezeichneten Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument müssen ferner Folgendes enthalten:

a) den Namen und die Anschrift des Empfängers, sofern sie vom Absender angegeben wurden;

b) den Namen eines Schiffs, sofern er im Frachtvertrag angegeben ist;

c) den Übernahmeort und gegebenenfalls den Ablieferungsort, soweit er dem Beförderer bekannt ist, und

d) den Ladehafen und den Löschhafen, sofern sie im Frachtvertrag angegeben sind.

4. Für die Zwecke dieses Artikels bezieht sich der Ausdruck „erkennbarer Zustand der Güter“ in Absatz 2 Buchstabe a auf den Zustand der Güter auf der Grundlage

a) einer angemessenen äußerlichen Besichtigung der Güter in ihrer Verpackung im Zeitpunkt der Übergabe durch den Absender an den Beförderer oder eine ausführende Partei und

b) gegebenenfalls einer weiteren Besichtigung, die der Beförderer oder eine ausführende Partei vor Ausstellung des Beförderungsdokuments oder elektronischen Beförderungsdokuments tatsächlich vornimmt.

Artikel 37
Identität des Beförderers

1. Ist ein Beförderer in den Angaben zum Vertrag namentlich genannt, so sind andere Angaben in dem Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument in Bezug auf die Identität des Beförderers unwirksam, soweit sie mit dieser namentlichen Nennung unvereinbar sind.

2. Ist in den Angaben zum Vertrag kein Beförderer wie nach Artikel 36 Absatz 2 Buchstabe b vorgeschrieben benannt, geht jedoch aus den Angaben zum Vertrag hervor, dass die Güter an Bord eines namentlich genannten Schiffs geladen worden sind, wird vermutet, dass der eingetragene Eigentümer des Schiffs der Beförderer ist, es sei denn, er beweist, dass das Schiff im Zeitpunkt der Beförderung in Bareboat-Charter verchartert ist, und gibt den Namen und die Anschrift des Bareboat-Charterers an; in diesem Fall wird vermutet, dass dieser Bareboat-Charterer der Beförderer ist. Hilfsweise kann der eingetragene Eigentümer die Vermutung, er sei der Beförderer, widerlegen, indem er den Namen und die Anschrift des Beförderers angibt. Der Bareboat-Charterer kann die Vermutung, er sei der Beförderer, in derselben Weise widerlegen.

3. Dieser Artikel hindert den Geschädigten nicht daran, zu beweisen, dass eine andere als eine in den Angaben zum Vertrag oder nach Absatz 2 benannte Person der Beförderer ist.

Artikel 38
Unterschrift

1. Ein Beförderungsdokument ist von dem Beförderer oder einer in seinem Namen handelnden Person zu unterschreiben.

2. Ein elektronisches Beförderungsdokument enthält die elektronische Signatur des Beförderers oder einer in seinem Namen handelnden Person. Diese elektronische Signatur identifiziert den Unterzeichner in Zusammenhang mit dem elektronischen Beförderungsdo-

kument und zeigt an, dass der Beförderer das elektronische Beförderungsdokument genehmigt hat.

Artikel 39
Mängel in den Angaben zum Vertrag

1. Das Fehlen oder die sachliche Unrichtigkeit einer oder mehrerer der in Artikel 36 Absatz 1, 2 oder 3 bezeichneten Angaben zum Vertrag berührt für sich genommen nicht die Rechtsnatur oder Rechtsgültigkeit des Beförderungsdokuments oder des elektronischen Beförderungsdokuments.

2. Enthalten die Angaben zum Vertrag das Datum, aber keinen Hinweis auf dessen Bedeutung, so gilt dieses Datum als

a) der Tag, an dem alle in dem Beförderungsdokument oder dem elektronischen Beförderungsdokument genannten Güter an Bord des Schiffs geladen wurden, sofern aus den Angaben zum Vertrag hervorgeht, dass die Güter an Bord eines Schiffs geladen worden sind, oder

b) der Tag, an dem der Beförderer oder eine ausführende Partei die Güter übernommen hat, sofern aus den Angaben zum Vertrag nicht hervorgeht, dass die Güter an Bord eines Schiffs geladen worden sind.

3. Ist in den Angaben zum Vertrag eine Aussage über den erkennbaren Zustand der Güter in dem Zeitpunkt, in dem der Beförderer oder eine ausführende Partei sie übernimmt, nicht enthalten, so werden die Angaben zum Vertrag angesehen, als enthielten sie die Aussage, dass die Güter in dem Zeitpunkt, in dem der Beförderer oder eine ausführende Partei sie übernimmt, in erkennbar gutem Zustand waren.

Artikel 40
Vorbehalte zu den Informationen über die Güter in den Angaben zum Vertrag

1. Der Beförderer muss zu den in Artikel 36 Absatz 1 genannten Informationen Vorbehalte machen, um deutlich zu machen, dass der Beförderer keine Verantwortung für die sachliche Richtigkeit der vom Absender angegebenen Informationen übernimmt,

a) wenn dem Beförderer tatsächlich bekannt ist, dass eine wesentliche Angabe in dem Beförderungsdokument oder dem elektronischen Beförderungsdokument falsch oder irreführend ist, oder

b) wenn der Beförderer hinreichende Gründe für die Annahme hat, dass eine wesentliche Angabe in dem Beförderungsdokument oder dem elektronischen Beförderungsdokument falsch oder irreführend ist.

2. Unbeschadet des Absatzes 1 kann der Beförderer zu den in Artikel 36 Absatz 1 genannten Informationen unter den Umständen und in der Weise Vorbehalte machen, wie in den Absätzen 3 und 4 vorgesehen, um deutlich zu machen, dass der Beförderer keine Verantwortung für die sachliche Richtigkeit der vom Absender angegebenen Informationen übernimmt.

3. Werden die Güter dem Beförderer oder einer ausführenden Partei nicht in einem geschlossenen Container oder Fahrzeug zur Beförderung übergeben oder werden sie in einem geschlossenen Container oder Fahrzeug übergeben und vom Beförderer oder einer ausführenden Partei tatsächlich besichtigt, so kann der Beförderer zu den in Artikel 36 Absatz 1 genannten Informationen Vorbehalte machen,

a) wenn der Beförderer keine praktisch durchführbaren oder wirtschaftlich vernünftigen Mittel zur Überprüfung der vom Absender angegebenen Informationen hatte; er kann in diesem Fall darauf hinweisen, welche Informationen er nicht überprüfen konnte; oder

b) wenn der Beförderer hinreichende Gründe für die Annahme hat, dass die vom Absender angegebenen Informationen sachlich unrichtig sind; er kann in diesem Fall die Informationen hinzufügen, von denen er aus begründetem Anlass annimmt, dass sie sachlich richtig sind.

4. Werden die Güter dem Beförderer oder einer ausführenden Partei in einem geschlossenen Container oder Fahrzeug zur Beförderung übergeben, so kann der Beförderer

a) zu den in Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c genannten Informationen einen Vorbehalt machen,

i) wenn die Güter im Inneren des Containers oder Fahrzeugs weder vom Beförderer noch von einer ausführenden Partei tatsächlich besichtigt worden sind, und

ii) wenn weder der Beförderer noch eine ausführende Partei ansonsten tatsächliche Kenntnis vom Inhalt des Containers oder Fahrzeugs hat, bevor das Beförderungsdokument oder das elektronische Beförderungsdokument ausgestellt wird, und

b) zu den in Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe d genannten Informationen einen Vorbehalt machen,

i) wenn weder der Beförderer noch eine ausführende Partei den Container oder das Fahrzeug gewogen hat und der Absender und der Beförderer vor der Beförderung nicht vereinbart haben, dass der Container oder das Fahrzeug gewogen und das Gewicht in die Angaben zum Vertrag aufgenommen werden soll, oder

ii) wenn es keine praktisch durchführbaren oder wirtschaftlich vernünftigen Mittel zur Überprüfung des Container- oder Fahrzeuggewichts gab.

Artikel 41
Beweiswirkung der Angaben zum Vertrag

Soweit zu den Angaben zum Vertrag nicht unter den Umständen und in der Weise wie in Artikel 40 vorgesehen Vorbehalte gemacht worden sind,

a) ist ein Beförderungsdokument oder ein elektronisches Beförderungsdokument ein Anscheinsbeweis dafür, dass der Beförderer die Güter entsprechend den Angaben zum Vertrag übernommen hat;

b) ist der Beweis des Gegenteils durch den Beförderer in Bezug auf Angaben zum Vertrag nicht zulässig, wenn diese Angaben zum Vertrag enthalten sind

i) in einem übertragbaren Beförderungsdokument oder in einem übertragbaren elektronischen Beförderungsdokument, das an einen gutgläubigen Dritten übertragen worden ist, oder

ii) in einem nicht übertragbaren Beförderungsdokument, aus dem hervorgeht, dass es zur Ablieferung der Güter zurückgegeben werden muss, und das an den Empfänger übertragen wird, der in gutem Glauben handelt;

c) ist der Beweis des Gegenteils durch den Beförderer nicht zulässig gegenüber einem Empfänger, der im Vertrauen auf folgende in einem nicht übertragbaren Beförderungs-

dokument oder einem nicht übertragbaren elektronischen Beförderungsdokument enthaltene Angaben zum Vertrag in gutem Glauben gehandelt hat:

i) die in Artikel 36 Absatz 1 genannten Angaben zum Vertrag, wenn diese Angaben vom Beförderer herrühren;

ii) die Anzahl, Art und Kennnummern der Container, nicht aber die Kennnummern auf den Containerplomben und

iii) die in Artikel 36 Absatz 2 genannten Angaben zum Vertrag.

Artikel 42
„Fracht vorausbezahlt“

Enthalten die Angaben zum Vertrag den Vermerk „Fracht vorausbezahlt“ oder einen gleichartigen Vermerk, so kann der Beförderer gegenüber dem Inhaber oder dem Empfänger nicht behaupten, dass die Fracht nicht bezahlt worden ist. Dieser Artikel findet keine Anwendung, wenn der Inhaber oder der Empfänger auch der Absender ist.

Kapitel 9
Ablieferung der Güter

Artikel 43
Annahmepflicht

Sind die Güter an ihrem Bestimmungsort eingetroffen, hat der Empfänger, der die Ablieferung der Güter nach dem Frachtvertrag verlangt, die Güter in dem Zeitpunkt oder innerhalb des Zeitraums und an der Stelle, die im Frachtvertrag vereinbart wurden, oder in Ermangelung einer solchen Vereinbarung in dem Zeitpunkt und an der Stelle anzunehmen, an der unter Berücksichtigung der Vertragsbestimmungen, der handelsüblichen Gebräuche, Gepflogenheiten oder Praktiken sowie der Umstände der Beförderung normalerweise mit der Ablieferung zu rechnen wäre.

Artikel 44
Pflicht zur Bestätigung des Empfangs

Auf Verlangen des Beförderers oder der ausführenden Partei, welche die Güter abliefert, hat der Empfänger in der am Ablieferungsort üblichen Art und Weise zu bestätigen, dass er die Güter vom Beförderer oder von der ausführenden Partei empfangen hat. Der Beförderer kann die Ablieferung verweigern, wenn der Empfänger sich weigert, den Empfang zu bestätigen.

Artikel 45
Ablieferung bei Nichtausstellung eines übertragbaren Beförderungsdokuments oder eines übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments

Wenn weder ein übertragbares Beförderungsdokument noch ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt worden sind, gilt Folgendes:

a) Der Beförderer muss die Güter in dem in Artikel 43 genannten Zeitpunkt und an der in Artikel 43 genannten Stelle abliefern. Der Beförderer kann die Ablieferung verweigern, wenn die Person, die behauptet, der Empfänger zu sein, sich nicht auf Ersuchen des Beförderers ordnungsgemäß als Empfänger legitimiert;

b) sind Name und Anschrift des Empfängers in den Angaben zum Vertrag nicht genannt, muss die verfügungsberechtigte Partei diesen Namen und diese Anschrift dem Beförderer vor oder bei Ankunft der Güter am Bestimmungsort mitteilen;

c) unbeschadet des Artikels 48 Absatz 1 kann der Beförderer, wenn die Güter nicht abgeliefert werden können, weil i) der Empfänger nach Ankunft der Güter am Bestimmungsort, nachdem er eine Ankunftsanzeige erhalten hat, nicht in dem in Artikel 43 genannten Zeitpunkt oder innerhalb des in Artikel 43 genannten Zeitraums vom Beförderer die Ablieferung der Güter verlangt, ii) der Beförderer die Ablieferung verweigert, weil die Person, die behauptet, der Empfänger zu sein, sich nicht ordnungsgemäß als Empfänger legitimiert, oder iii) der Beförderer trotz angemessener Bemühung den Empfänger nicht ausfindig machen kann, um Weisungen für die Ablieferung der Güter anzufordern, dies der verfügungsberechtigten Partei mitteilen und Weisungen für die Ablieferung der Güter anfordern. Kann der Beförderer die verfügungsberechtigte Partei trotz angemessener Bemühung nicht ausfindig machen, so kann der Beförderer dies dem Absender mitteilen und Weisungen für die Ablieferung der Güter anfordern. Kann der Beförderer den Absender trotz angemessener Bemühung nicht ausfindig machen, so kann der Beförderer dies dem dokumentären Absender mitteilen und Weisungen für die Ablieferung der Güter anfordern;

d) der Beförderer, der die Güter auf Weisung der verfügungsberechtigten Partei, des Absenders oder des dokumentären Absenders nach Buchstabe c abliefert, ist von seiner Verpflichtung, die Güter nach dem Frachtvertrag abzuliefern, befreit.

Artikel 46
Ablieferung bei Ausstellung eines nicht übertragbaren Beförderungsdokuments, das zurückgegeben werden muss

Ist ein nicht übertragbares Beförderungsdokument ausgestellt worden, aus dem hervorgeht, dass es zur Ablieferung der Güter zurückgegeben werden muss, gilt Folgendes:

a) Der Beförderer muss die Güter in dem in Artikel 43 genannten Zeitpunkt und an der in Artikel 43 genannten Stelle an den Empfänger abliefern, nachdem dieser sich auf Ersuchen des Beförderers ordnungsgemäß legitimiert hat und das nicht übertragbare Dokument zurückgegeben worden ist. Der Beförderer kann die Ablieferung verweigern, wenn die Person, die behauptet, der Empfänger zu sein, sich nicht auf Ersuchen des Beförderers ordnungsgemäß legitimiert; er muss die Ablieferung verweigern, wenn das nicht übertragbare Dokument nicht zurückgegeben wird. Sind mehrere Originale des nicht übertragbaren Dokuments ausgestellt worden, so genügt die Rückgabe eines Originals, wobei die übrigen Originale ihre Wirkung oder Gültigkeit verlieren;

b) unbeschadet des Artikel 48 Absatz 1 kann der Beförderer, wenn die Güter nicht abgeliefert werden können, weil i) der Empfänger nach Ankunft der Güter am Bestimmungsort, nachdem er eine Ankunftsanzeige erhalten hat, nicht in dem in Artikel 43 genannten Zeitpunkt oder innerhalb des in Artikel 43 genannten Zeitraums vom Beförderer die Ablieferung der Güter verlangt, ii) der Beförderer die Ablieferung verweigert, weil die Person, die behauptet, der Empfänger zu sein, sich nicht ordnungsgemäß als Empfänger legitimiert oder das Dokument nicht zurückgibt, oder iii) der Beförderer trotz angemessener Bemühung den Empfänger nicht ausfindig machen kann, um Weisungen für die Ablieferung anzufordern, dies dem Absender mitteilen und Weisungen für die Ablieferung der Güter anfordern. Kann der Beförderer den Absender trotz angemessener Bemühung nicht ausfindig machen, so kann der Beförderer dies dem dokumentären Absender mitteilen und Weisungen für die Ablieferung der Güter anfordern;

c) der Beförderer, der die Güter auf Weisung des Absenders oder des dokumentären Absenders nach Buchstabe b abliefert, ist von seiner Pflicht, die Güter nach dem Frachtvertrag abzuliefern, befreit, gleichviel ob ihm das nicht übertragbare Beförderungsdokument zurückgegeben worden ist.

Artikel 47
Ablieferung bei Ausstellung eines übertragbaren Beförderungsdokuments oder eines übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments

1. Ist ein übertragbares Beförderungsdokument oder ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt worden, gilt Folgendes:

a) Der Inhaber des übertragbaren Beförderungsdokuments oder des übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments ist nach Ankunft der Güter am Bestimmungsort berechtigt, vom Beförderer die Ablieferung der Güter zu verlangen; in diesem Fall muss der Beförderer die Güter in dem in Artikel 43 genannten Zeitpunkt und an der in Artikel 43 genannten Stelle an den Inhaber abliefern

i) gegen Rückgabe des übertragbaren Beförderungsdokuments und, sofern der Inhaber eine der in Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Ziffer i genannten Personen ist, nachdem der Inhaber sich ordnungsgemäß legitimiert hat, oder

ii) nachdem der Inhaber nach den in Artikel 9 Absatz 1 genannten Verfahren nachgewiesen hat, dass er der Inhaber des übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments ist;

b) der Beförderer muss die Ablieferung verweigern, wenn die Voraussetzungen nach Buchstabe a Ziffer i oder ii nicht erfüllt sind;

c) sind mehrere Originale des übertragbaren Beförderungsdokuments ausgestellt worden und ist in diesem Dokument die Anzahl der Originale vermerkt, so genügt die Rückgabe eines Originals, wobei die übrigen Originale ihre Wirkung oder Gültigkeit verlieren. Ist ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument verwendet worden, so verliert dieses elektronische Beförderungsdokument seine Wirkung oder Gültigkeit bei Ablieferung an den Inhaber nach den nach Artikel 9 Absatz 1 vorgesehenen Verfahren.

2. Bestimmt das übertragbare Beförderungsdokument oder das elektronische Beförderungsdokument ausdrücklich, dass die Güter ohne Rückgabe des Beförderungsdokuments oder des elektronischen Beförderungsdokuments abgeliefert werden können, so gilt unbeschadet des Artikels 48 Absatz 1 Folgendes:

a) Können die Güter nicht abgeliefert werden, weil i) der Inhaber nach Ankunft der Güter am Bestimmungsort, nachdem er eine Ankunftsanzeige erhalten hat, nicht in dem in Artikel 43 genannten Zeitpunkt oder innerhalb des in Artikel 43 genannten Zeitraums vom Beförderer die Ablieferung der Güter verlangt, ii) der Beförderer die Ablieferung verweigert, weil die Person, die behauptet, der Inhaber zu sein, sich nicht ordnungsgemäß als eine der in Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Ziffer i genannten Personen legitimiert, oder iii) der Beförderer trotz angemessener Bemühung den Inhaber nicht ausfindig machen kann, um Weisungen für die Ablieferung anzufordern, so kann der Beförderer dies dem Absender mitteilen und Weisungen für die Ablieferung der Güter anfordern. Kann der Beförderer trotz angemessener Bemühung den Absender nicht ausfindig machen, so kann der Beförderer dies dem dokumentären Absender mitteilen und Weisungen für die Ablieferung der Güter anfordern;

b) der Beförderer, der die Güter auf Weisung des Absenders oder des dokumentären Absenders nach Absatz 2 Buchstabe a abliefert, ist von seiner Pflicht, die Güter nach dem Frachtvertrag an den Inhaber abzuliefern, befreit, gleichviel ob ihm das übertragbare Beförderungsdokument zurückgegeben wurde oder ob die Person, die aufgrund eines übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments die Ablieferung verlangt, in Übereinstimmung mit den in Artikel 9 Absatz 1 genannten Verfahren nachgewiesen hat, dass sie der Inhaber ist;

c) die Person, die nach Absatz 2 Buchstabe a Weisungen erteilt, hat dem Beförderer die Schäden zu ersetzen, die daraus entstehen, dass er nach Absatz 2 Buchstabe e gegenüber dem Inhaber haftet. Der Beförderer kann die Befolgung der Weisungen verweigern, wenn die Person eine vom Beförderer vernünftigerweise verlangte ausreichende Sicherheit nicht leistet;

d) eine Person, die nach Ablieferung der Güter durch den Beförderer nach Absatz 2 Buchstabe b, jedoch gemäß vertraglichen oder sonstigen Vereinbarungen, die vor dieser Ablieferung getroffen wurden, Inhaber des übertragbaren Beförderungsdokuments oder des übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments wird, erwirbt Rechte gegen den Beförderer nach dem Frachtvertrag, ausgenommen das Recht, die Ablieferung der Güter zu verlangen;

e) unbeschadet des Absatzes 2 Buchstaben b und d erwirbt ein Inhaber, der nach dieser Ablieferung Inhaber wird und der in dem Zeitpunkt, in dem er Inhaber wurde, von dieser Ablieferung keine Kenntnis hatte und vernünftigerweise keine Kenntnis haben konnte, die Rechte aus dem übertragbaren Beförderungsdokument oder dem übertragbaren elektronischen Beförderungsdokument. Es wird vermutet, dass der Inhaber in dem Zeitpunkt, in dem er Inhaber wurde, von der Ablieferung der Güter Kenntnis hatte oder vernünftigerweise hätte haben können, wenn in den Angaben zum Vertrag die voraussichtliche Ankunftszeit der Güter genannt ist oder Hinweise dazu enthalten sind, wie in Erfahrung gebracht werden kann, ob die Güter bereits abgeliefert worden sind.

Artikel 48
Nicht ablieferbare Güter

1. Für die Zwecke dieses Artikels werden Güter nur dann als nicht ablieferbar angesehen, wenn nach ihrer Ankunft am Bestimmungsort

a) der Empfänger die Güter nicht nach diesem Kapitel in dem in Artikel 43 genannten Zeitpunkt und an der in Artikel 43 genannten Stelle entgegennimmt;

b) die verfügungsberechtigte Partei, der Inhaber, der Absender oder der dokumentäre Absender nicht ausfindig gemacht werden kann oder dem Beförderer ausreichende Weisungen nach den Artikeln 45, 46 und 47 nicht erteilt;

c) der Beförderer die Ablieferung nach den Artikeln 44, 45, 46 und 47 verweigern kann oder muss;

d) dem Beförderer die Ablieferung der Güter an den Empfänger nach den Rechtsvorschriften des Ortes, an dem die Ablieferung verlangt wird, nicht gestattet ist oder

e) die Güter anderweitig vom Beförderer nicht abgeliefert werden können.

2. Unbeschadet anderer Rechte des Beförderers gegen den Absender, die verfügungsberechtigte Partei oder den Empfänger kann der Beförderer, wenn die Güter nicht ablieferbar sind, auf Gefahr und auf Kosten der Person, der die Güter zustehen, die vernünftigerweise unter den Umständen gebotenen Maßnahmen in Bezug auf die Güter treffen, einschließlich

a) Einlagerung der Güter an einem geeigneten Ort,

b) Auspacken der in Containern oder Fahrzeugen verpackten Güter oder anderweitige Handlungen in Bezug auf die Güter, auch indem die Güter bewegt werden, und

c) Veranlassung des Verkaufs oder der Vernichtung der Güter in Übereinstimmung mit den Praktiken oder nach den Rechtsvorschriften des Ortes, an dem sich die Güter zu dem Zeitpunkt befinden.

3. Der Beförderer darf die Rechte nach Absatz 2 erst dann ausüben, wenn er die Person, die in den Angaben zum Vertrag gegebenenfalls als die Person angegeben ist, der die Ankunft der Güter am Bestimmungsort anzuzeigen ist, und eine der folgenden Personen, soweit sie ihm bekannt sind, in der angegebenen Reihenfolge, in angemessener Weise von der beabsichtigten Maßnahme nach Absatz 2 benachrichtigt hat: den Empfänger, die verfügungsberechtigte Partei oder den Absender.

4. Werden die Güter nach Absatz 2 Buchstabe c verkauft, so hat der Beförderer den Verkaufserlös für die Person, der die Güter zustehen, abzüglich der dem Beförderer gegebenenfalls entstandenen Kosten sowie sonstiger Beträge, die dem Beförderer in Zusammenhang mit der Beförderung dieser Güter zustehen, zu verwahren.

5. Der Beförderer haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von Gütern, die während der Zeit eintritt, in der sie nach diesem Artikel nicht abgeliefert wurden, es sei denn, der Geschädigte weist nach, dass der Verlust oder die Beschädigung darauf zurückzuführen ist, dass der Beförderer es unterlassen hat, Maßnahmen zu treffen, die den Umständen nach zur Erhaltung der Güter angemessen gewesen wären, und dass der Beförderer wusste oder hätte wissen müssen, dass diese Unterlassung zum Verlust oder zur Beschädigung der Güter führen würde.

Artikel 49
Zurückbehaltung der Güter

Dieses Übereinkommen lässt ein gegebenenfalls nach dem Frachtvertrag oder dem anwendbaren Recht bestehendes Recht des Beförderers oder einer ausführenden Partei unberührt, die Güter zur Sicherung der Zahlung geschuldeter Beträge zurückzubehalten.

Kapitel 10
Rechte der verfügungsberechtigten Partei

Artikel 50
Ausübung und Umfang des Verfügungsrechts

1. Das Verfügungsrecht darf nur von der verfügungsberechtigten Partei ausgeübt werden und ist beschränkt auf

a) das Recht, in Bezug auf die Güter Weisungen zu erteilen oder abzuändern, die keine Abweichung vom Frachtvertrag darstellen;

b) das Recht auf Ablieferung der Güter in einem im Fahrplan vorgesehenen Anlaufhafen oder, bei einer Inlandsbeförderung, an einem an der Strecke liegenden Ort und

c) das Recht, den Empfänger durch eine andere Person einschließlich der verfügungsberechtigten Partei zu ersetzen.

2. Das Verfügungsrecht besteht während des gesamten Zeitraums der Verantwortlichkeit des Beförderers nach Artikel 12 und endet, wenn dieser Zeitraum endet.

Artikel 51
Identität der verfügungsberechtigten Partei und Übertragung des Verfügungsrechts

1. Außer in den Fällen der Absätze 2, 3 und 4 gilt Folgendes:

a) Der Absender ist die verfügungsberechtigte Partei, es sei denn, er bestimmt bei Abschluss des Frachtvertrags den Empfänger, den dokumentären Absender oder eine andere Person als verfügungsberechtigte Partei;

b) die verfügungsberechtigte Partei ist berechtigt, das Verfügungsrecht auf eine andere Person zu übertragen. Die Übertragung wird gegenüber dem Beförderer wirksam, sobald er vom Übertragenden über die Übertragung unterrichtet worden ist, und der Übernehmende wird zur verfügungsberechtigten Partei; und

c) die verfügungsberechtigte Partei muss sich ordnungsgemäß legitimieren, wenn sie das Verfügungsrecht ausübt.

2. Ist ein nicht übertragbares Beförderungsdokument ausgestellt worden, aus dem hervorgeht, dass es zur Ablieferung der Güter zurückgegeben werden muss, gilt Folgendes:

a) Der Absender ist die verfügungsberechtigte Partei und kann das Verfügungsrecht dem in dem Beförderungsdokument genannten Empfänger übertragen, indem er das Dokument ohne Indossament an diese Person überträgt. Wurden mehrere Originale des Dokuments ausgestellt, so müssen alle Originale übertragen werden, um eine Übertragung des Verfügungsrechts zu bewirken; und

b) die verfügungsberechtigte Partei muss zur Ausübung ihres Verfügungsrechts das Dokument vorlegen und sich ordnungsgemäß legitimieren. Wurden mehrere Originale des Dokuments ausgestellt, so müssen alle Originale vorgelegt werden; andernfalls kann das Verfügungsrecht nicht ausgeübt werden.

3. Wird ein übertragbares Beförderungsdokument ausgestellt, gilt Folgendes:

a) Der Inhaber oder, falls mehrere Originale des übertragbaren Beförderungsdokuments ausgestellt werden, der Inhaber aller Originale ist die verfügungsberechtigte Partei;

b) der Inhaber kann das Verfügungsrecht übertragen, indem er das übertragbare Beförderungsdokument nach Artikel 57 an eine andere Person überträgt. Wurden mehrere Originale dieses Dokuments ausgestellt, so müssen alle Originale an diese Person übertragen werden, um eine Übertragung des Verfügungsrechts zu bewirken; und

c) der Inhaber muss zur Ausübung des Verfügungsrechts dem Beförderer das übertragbare Beförderungsdokument vorlegen und sich, sofern der Inhaber eine der in Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Ziffer i genannten Personen ist, ordnungsgemäß legitimieren. Wurden mehrere Originale des Dokuments ausgestellt, so müssen alle Originale vorgelegt werden; andernfalls kann das Verfügungsrecht nicht ausgeübt werden.

4. Wird ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt, gilt Folgendes:

a) Der Inhaber ist die verfügungsberechtigte Partei;

b) der Inhaber kann das Verfügungsrecht an eine andere Person übertragen, indem er das übertragbare elektronische Beförderungsdokument nach den in Artikel 9 Absatz 1 genannten Verfahren überträgt, und

c) der Inhaber muss, um das Verfügungsrecht auszuüben, nach den in Artikel 9 Absatz 1 genannten Verfahren nachweisen, dass er der Inhaber ist.

Artikel 52
Ausführung von Weisungen durch den Beförderer

1. Vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 ist der Beförderer verpflichtet, die in Artikel 50 bezeichneten Weisungen auszuführen, wenn

a) die Person, die diese Weisungen erteilt, berechtigt ist, das Verfügungsrecht auszuüben;

b) die Weisungen in dem Zeitpunkt, in dem sie dem Beförderer zugehen, vernünftigerweise entsprechend ihren Vorgaben durchgeführt werden können und

c) die Weisungen den normalen Betrieb des Beförderers einschließlich seiner Ablieferungspraxis nicht beeinträchtigen.

2. In jedem Fall hat die verfügungsberechtigte Partei dem Beförderer alle angemessenen zusätzlichen Kosten zu erstatten, die ihm entstehen, und ihm Ersatz für Schaden wegen Verlust oder Beschädigung zu leisten, die er infolge der sorgfältigen Ausführung einer Weisung nach diesem Artikel erleidet, einschließlich des Schadens, den der Beförderer gegebenenfalls wegen Verlust oder Beschädigung anderer beförderter Güter zu zahlen hat.

3. Der Beförderer kann von der verfügungsberechtigten Partei Sicherheit in Höhe der zusätzlichen Kosten, des Verlusts oder der Beschädigung verlangen, mit denen der Beförderer in Zusammenhang mit der Ausführung einer Weisung nach diesem Artikel vernünftigerweise rechnet. Der Beförderer kann die Durchführung der Weisungen ablehnen, wenn diese Sicherheit nicht geleistet wird.

4. Für die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung der Güter oder verspätete Ablieferung, die dadurch entstehen, dass er die Weisungen der verfügungsberechtigten Partei unter Verletzung seiner Pflicht nach Absatz 1 nicht befolgt, gelten die Artikel 17 bis 23 und für die Höhe der vom Beförderer zu zahlenden Entschädigung die Artikel 59 bis 61.

Artikel 53
Als bewirkt geltende Ablieferung

Güter, die in Befolgung einer Weisung nach Artikel 52 Absatz 1 abgeliefert werden, gelten als am Bestimmungsort abgeliefert und unterliegen den Bestimmungen in Kapitel 9 über diese Ablieferung.

Artikel 54
Abweichungen vom Frachtvertrag

1. Die verfügungsberechtigte Partei ist die einzige Person, die mit dem Beförderer andere als die in Artikel 50 Absatz 1 Buchstaben b und c genannten Abweichungen vom Frachtvertrag vereinbaren kann.

2. Abweichungen vom Frachtvertrag einschließlich der in Artikel 50 Absatz 1 Buchstaben b und c genannten Abweichungen sind in einem übertragbaren Beförderungsdokument oder in einem nicht übertragbaren Beförderungsdokument, das zurückgegeben werden muss, zu vermerken oder in ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument aufzunehmen oder auf Ersuchen der verfügungsberechtigten Partei in einem nicht übertragbaren Beförderungsdokument zu vermerken oder in ein nicht übertragbares elektronisches Beförderungsdokument aufzunehmen. Die so vermerkten oder aufgenommenen Abweichungen sind nach Artikel 38 zu unterschreiben.

Artikel 55
Bereitstellung zusätzlicher Informationen, Weisungen oder Unterlagen an den Beförderer

1. Die verfügungsberechtigte Partei hat auf Ersuchen des Beförderers oder einer ausführenden Partei rechtzeitig die Informationen, Weisungen oder Unterlagen in Bezug auf die Güter bereitzustellen, die vom Absender noch nicht bereitgestellt wurden und für den Be-

förderer nicht anderweitig in zumutbarer Weise erhältlich sind und die der Beförderer vernünftigerweise zur Erfüllung seiner Pflichten nach dem Frachtvertrag benötigt.

2. Kann der Beförderer trotz angemessener Bemühungen die verfügungsberechtigte Partei nicht ausfindig machen oder kann die verfügungsberechtigte Partei dem Beförderer keine ausreichenden Informationen, Weisungen oder Unterlagen bereitstellen, so hat sie der Absender bereitzustellen. Kann der Beförderer trotz angemessener Bemühung den Absender nicht ausfindig machen, so hat der dokumentäre Absender diese Informationen, Weisungen oder Unterlagen bereitzustellen.

Artikel 56
Abweichung durch Vereinbarung

Die Parteien des Frachtvertrags können die Wirkung von Artikel 50 Absatz 1 Buchstaben b und c, Artikel 50 Absatz 2 und Artikel 52 abändern. Die Parteien können ferner die Übertragbarkeit des Verfügungsrechts nach Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe b einschränken oder ausschließen.

Kapitel 11
Übertragung von Rechten

Artikel 57
Bei Ausstellung eines übertragbaren Beförderungsdokuments oder eines übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments

1. Wird ein übertragbares Beförderungsdokument ausgestellt, so kann der Inhaber die Rechte aus dem Dokument übertragen, indem er das Dokument folgendermaßen an eine andere Person überträgt:

a) ordnungsgemäß indossiert, und zwar entweder an die andere Person oder blanko indossiert, wenn es sich um ein Orderpapier handelt, oder

b) ohne Indossament, wenn i) es sich um ein Inhaberpapier oder ein blanko indossiertes Papier handelt oder ii) ein Dokument an Order einer bezeichneten Person ausgestellt ist und die Übertragung von dem ersten Inhaber auf diese bezeichnete Person erfolgt.

2. Wird ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt, so kann sein Inhaber, gleichviel ob es an Order oder an die Order einer bezeichneten Person ausgestellt ist, die darin enthaltenen Rechte durch Übertragung des elektronischen Beförderungsdokuments nach den in Artikel 9 Absatz 1 bezeichneten Verfahren übertragen.

Artikel 58
Haftung des Inhabers

1. Unbeschadet des Artikels 55 haftet ein Inhaber, der nicht der Absender ist und der keine Rechte aus dem Frachtvertrag ausübt, nicht allein deswegen aus dem Frachtvertrag, weil er Inhaber ist.

2. Ein Inhaber, der nicht der Absender ist und der Rechte aus dem Frachtvertrag ausübt, übernimmt die Haftung aus dem Frachtvertrag, soweit diese in dem übertragbaren Beförderungsdokument oder dem übertragbaren elektronischen Beförderungsdokument enthalten ist oder sich daraus herleiten lässt.

3. Im Sinne der Absätze 1 und 2 übt ein Inhaber, der nicht der Absender ist, ein Recht aus dem Frachtvertrag nicht schon allein deswegen aus,

a) weil er nach Artikel 10 mit dem Beförderer vereinbart, ein übertragbares Beförderungsdokument durch ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument zu erset-

zen oder ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument durch ein übertragbares Beförderungsdokument zu ersetzen, oder

b) weil er seine Rechte nach Artikel 57 überträgt.

Kapitel 12
Haftungshöchstbeträge

Artikel 59
Haftungshöchstbeträge

1. Sofern nicht der Wert der Güter vom Absender angegeben und in die Angaben zum Vertrag aufgenommen wurde oder zwischen dem Beförderer und dem Absender ein höherer Betrag als der in diesem Artikel genannte Haftungshöchstbetrag vereinbart wurde, ist die Haftung des Beförderers für Verletzungen seiner Pflichten nach diesem Übereinkommen vorbehaltlich der Artikel 60 und 61 Absatz 1 auf 875 Rechnungseinheiten je Packung oder sonstige Ladungseinheit oder 3 Rechnungseinheiten je Kilogramm des Rohgewichts der Güter, die Gegenstand des Anspruchs oder der Streitigkeit sind, beschränkt, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

2. Werden Güter in oder auf einem Container, einer Palette oder einem ähnlichen Beförderungsgerät, das zur Zusammenfassung von Gütern benutzt wird, oder in oder auf einem Fahrzeug befördert, so gelten die Packungen oder Ladungseinheiten, die in den Angaben zum Vertrag als in oder auf diesem Beförderungsgerät oder Fahrzeug verpackt aufgelistet sind, als Packungen oder Ladungseinheiten. Bei Fehlen einer solchen Auflistung gelten die Güter in oder auf diesem Beförderungsgerät oder Fahrzeug als eine einzige Ladungseinheit.

3. Die in diesem Artikel genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in diesem Artikel genannten Beträge werden in die Landeswährung eines Staates entsprechend dem Wert dieser Währung am Tag des Urteils oder Schiedsspruchs oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode berechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Vertragsstaats, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Staat zu bestimmende Weise berechnet.

Artikel 60
Haftungshöchstbeträge für Verspätungsschäden

Vorbehaltlich des Artikels 61 Absatz 2 ist der Schadenersatz für Verlust oder Beschädigung der Güter wegen Verspätung nach Artikel 22 zu berechnen und die Haftung für Vermögensschäden wegen Verspätung auf einen Betrag beschränkt, der dem Zweieinhalbfachen der für die verspäteten Güter zu zahlenden Fracht entspricht. Der nach diesem Artikel und nach Artikel 59 Absatz 1 zu zahlende Gesamtbetrag darf den nach Artikel 59 Absatz 1 für den vollständigen Verlust der betreffenden Güter festzusetzenden Höchstbetrag nicht übersteigen.

Artikel 61
Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

1. Der Beförderer und die in Artikel 18 genannten Personen können sich nicht auf die in Artikel 59 oder im Frachtvertrag vorgesehene Haftungsbeschränkung berufen, wenn der Gläubiger beweist, dass der Schaden, der aus der Verletzung der Pflichten des Beförderers nach diesem Übereinkommen entstanden ist, auf eine persönliche Handlung oder Unterlassung der sich auf die Haftungsbeschränkung berufenden Person zurückzuführen ist und die

Handlung oder Unterlassung vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

2. Der Beförderer und die in Artikel 18 genannten Personen können sich nicht auf die in Artikel 60 vorgesehene Haftungsbeschränkung berufen, wenn der Gläubiger beweist, dass die verspätete Ablieferung auf eine persönliche Handlung oder Unterlassung der sich auf die Haftungsbeschränkung berufenden Person zurückzuführen ist und die Handlung oder Unterlassung vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden wegen Verspätung wahrscheinlich eintreten würde.

Kapitel 13
Klagefrist

Artikel 62
Klagefrist

1. Gerichts- oder Schiedsverfahren in Bezug auf Ansprüche oder Streitigkeiten aus einer Pflichtverletzung nach diesem Übereinkommen können nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren nicht mehr eingeleitet werden.

2. Die in Absatz 1 genannte Frist beginnt an dem Tag, an dem der Beförderer die Güter abgeliefert hat, oder, wenn Güter nicht oder nur teilweise abgeliefert worden sind, am letzten Tag, an dem die Güter hätten abgeliefert werden sollen. Der Tag, an dem die Frist beginnt, bleibt bei der Berechnung der Frist außer Betracht.

3. Ungeachtet des Ablaufs der in Absatz 1 genannten Frist kann eine Partei ihren Anspruch als Einrede oder zum Zwecke der Aufrechnung gegen einen von der anderen Partei erhobenen Anspruch geltend machen.

Artikel 63
Verlängerung der Klagefrist

Die in Artikel 62 vorgesehene Frist kann weder gehemmt noch unterbrochen werden; der Beklagte kann jedoch diese Frist, solange sie läuft, jederzeit durch eine an den Kläger gerichtete Erklärung verlängern. Diese Frist kann durch eine oder mehrere andere Erklärungen weiter verlängert werden.

Artikel 64
Rückgriffsklage

Ein Rückgriffsanspruch einer in Anspruch genommenen Person kann nach Ablauf der in Artikel 62 vorgesehenen Frist gerichtlich geltend gemacht werden, wenn die Rückgriffsklage innerhalb der längeren der folgenden Fristen erhoben wird:

a) innerhalb der Frist, die nach dem anwendbaren Recht des Staates, in dem das Verfahren eingeleitet wird, zulässig ist, oder

b) binnen neunzig Tagen ab dem Tag, an dem derjenige, der die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die gegen ihn erhobene Klage zugestellt worden ist, je nachdem welcher Tag der frühere ist.

Artikel 65
Klagen gegen die als Beförderer identifizierte Person

Eine Klage gegen den Bareboat-Charterer oder die nach Artikel 37 Absatz 2 als Beförderer identifizierte Person kann nach Ablauf der in Artikel 62 vorgesehenen Frist erhoben werden, wenn die Klage innerhalb der längeren der folgenden Fristen erhoben wird:

a) innerhalb der Frist, die nach dem anwendbaren Recht des Staates, in dem das Verfahren eingeleitet wird, zulässig ist, oder

b) binnen neunzig Tagen ab dem Tag, an dem der Beförderer identifiziert worden ist oder an dem der eingetragene Eigentümer oder der Bareboat-Charterer nach Artikel 37 Absatz 2 die Vermutung widerlegt hat, dass er der Beförderer ist.

Kapitel 14
Gerichtliche Zuständigkeit

Artikel 66
Klagen gegen den Beförderer

Soweit der Frachtvertrag nicht eine Artikel 67 oder 72 entsprechende ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung enthält, ist der Kläger berechtigt, gegen den Beförderer nach diesem Übereinkommen ein Gerichtsverfahren bei folgenden Gerichten anhängig zu machen:

a) bei einem zuständigen Gericht in dem Staat, in dem sich einer der folgenden Orte befindet:

i) der Wohnsitz des Beförderers,

ii) der nach dem Frachtvertrag vereinbarte Übernahmeort,

iii) der nach dem Frachtvertrag vereinbarte Ablieferungsort oder

iv) der Hafen, in dem die Güter erstmals auf ein Schiff geladen werden, oder der Hafen, in dem die Güter zuletzt von einem Schiff gelöscht werden, oder

b) bei einem zuständigen Gericht oder bei zuständigen Gerichten, die in einer Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Beförderer zum Zweck der Entscheidung über nach diesem Übereinkommen gegebenenfalls entstehende Ansprüche gegen den Beförderer bezeichnet sind.

Artikel 67
Gerichtsstandsvereinbarungen

1. Ein nach Artikel 66 Buchstabe b gewähltes Gericht ist nur dann für Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien ausschließlich zuständig, wenn die Parteien dies vereinbaren und die Gerichtsstandsvereinbarung

a) in einem Mengenvertrag enthalten ist, in dem Namen und Anschriften der Parteien klar bezeichnet sind und der entweder i) individuell ausgehandelt ist oder ii) einen deutlich erkennbaren Vermerk über das Vorliegen einer ausschließlichen Gerichtsstandsvereinbarung enthält und die Abschnitte des Mengenvertrags bezeichnet, in denen diese Vereinbarung enthalten ist, und

b) die Gerichte eines Vertragsstaats oder ein oder mehrere bestimmte Gerichte eines Vertragsstaats klar bezeichnet.

2. Eine Person, die nicht Partei des Mengenvertrags ist, ist durch eine nach Absatz 1 geschlossene ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung nur gebunden, wenn

a) das Gericht sich an einem der in Artikel 66 Buchstabe a bezeichneten Orte befindet,

b) diese Vereinbarung in dem Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument enthalten ist,

c) diese Person rechtzeitig und angemessen darüber unterrichtet wird, bei welchem Gericht die Klage anhängig zu machen ist und dass dieses Gericht ausschließlich zuständig ist, und

d) nach dem Recht des angerufenen Gerichts anerkannt ist, dass diese Person durch die ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung gebunden sein kann.

Artikel 68
Klagen gegen die maritime ausführende Partei

Der Kläger ist berechtigt, gegen die maritime ausführende Partei ein Gerichtsverfahren nach diesem Übereinkommen bei einem zuständigen Gericht anhängig zu machen, in dessen Zuständigkeitsbereich sich einer der folgenden Orte befindet:

a) der Wohnsitz der maritimen ausführenden Partei oder

b) der Hafen, in dem die maritime ausführende Partei die Güter übernimmt, der Hafen, in dem die Güter von der maritimen ausführenden Partei abgeliefert werden, oder der Hafen, in dem die maritime ausführende Partei ihre Tätigkeiten in Bezug auf die Güter ausübt.

Artikel 69
Keine weitere Grundlage für eine Zuständigkeit

Vorbehaltlich der Artikel 71 und 72 können Gerichtsverfahren nach diesem Übereinkommen gegen den Beförderer oder eine maritime ausführende Partei nicht bei einem nicht nach Artikel 66 oder 68 bezeichneten Gericht anhängig gemacht werden.

Artikel 70
Arrest und vorläufige Maßnahmen oder Schutzmaßnahmen

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Zuständigkeit in Bezug auf vorläufige Maßnahmen oder Schutzmaßnahmen einschließlich Arrest. Ein Gericht in einem Staat, in dem eine vorläufige Maßnahme oder eine Schutzmaßnahme getroffen wurde, ist nur dann zur Entscheidung über die Sache selbst zuständig, wenn

a) die Anforderungen nach diesem Kapitel erfüllt sind oder

b) dies eine in diesem Staat geltende internationale Übereinkunft vorsieht.

Artikel 71
Zusammenfassung und Verweisung von Klagen

1. Soweit nicht eine ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung vorliegt, die nach Artikel 67 oder 72 bindend ist, kann, falls wegen ein und desselben Ereignisses sowohl gegen den Beförderer als auch gegen die maritime ausführende Partei eine einzige Klage anhängig gemacht wird, diese Klage nur bei einem Gericht anhängig gemacht werden, das sowohl in Artikel 66 als auch in Artikel 68 vorgesehen ist. Gibt es ein solches Gericht nicht, so kann diese Klage gegebenenfalls bei einem nach Artikel 68 Buchstabe b bezeichneten Gericht anhängig gemacht werden.

2. Soweit nicht eine ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung vorliegt, die nach Artikel 67 oder 72 bindend ist, hat ein Beförderer oder eine maritime ausführende Partei, die eine Klage auf Feststellung der Nichthaftung oder eine sonstige Klage anhängig macht, mit der einer Person das Recht genommen würde, ein zuständiges Gericht nach Artikel 66 oder

68 zu wählen, auf Antrag des Beklagten diese Klage zurückzunehmen, sobald der Beklagte ein nach Artikel 66 beziehungsweise 68 bezeichnetes Gericht gewählt hat, bei dem die Klage erneut erhoben werden kann.

Artikel 72
Nach Entstehung einer Streitigkeit getroffene Vereinbarung und Zuständigkeit, wenn der Beklagte sich auf das Verfahren eingelassen hat

1. Die streitenden Parteien können nach Entstehung der Streitigkeit jedes Gericht als zur Beilegung des Streites zuständiges Gericht vereinbaren.

2. Ein zuständiges Gericht, bei dem ein Beklagter sich auf ein Verfahren einlässt, ohne dessen Zuständigkeit nach für dieses Gericht geltenden Vorschriften zu bestreiten, ist zuständig.

Artikel 73
Anerkennung und Vollstreckung

1. Eine Entscheidung eines Gerichts in einem Vertragsstaat, das nach diesem Übereinkommen zuständig ist, ist in einem anderen Vertragsstaat nach Maßgabe seiner Rechtsvorschriften anzuerkennen und zu vollstrecken, wenn beide Staaten eine Erklärung nach Artikel 74 abgegeben haben.

2. Ein Gericht kann die Anerkennung und Vollstreckung versagen, wenn die nach seinem Recht vorgesehenen Gründe für die Versagung der Anerkennung und Vollstreckung vorliegen.

3. Dieses Kapitel berührt nicht die Anwendung der Vorschriften einer Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, die Vertragspartei dieses Übereinkommens ist, über die Anerkennung oder Vollstreckung von Entscheidungen zwischen Mitgliedstaaten der Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, unabhängig davon, ob diese vor oder nach diesem Übereinkommen angenommen worden sind.

Artikel 74
Anwendung von Kapitel 14

Dieses Kapitel bindet nur Vertragsstaaten, die nach Artikel 91 erklären, dass sie durch dieses Kapitel gebunden sind.

Kapitel 15
Schiedsgerichtsbarkeit

Artikel 75
Schiedsvereinbarungen

1. Vorbehaltlich dieses Kapitels können Parteien vereinbaren, dass jede Streitigkeit, die in Bezug auf die Beförderung von Gütern nach diesem Übereinkommen entsteht, einem Schiedsverfahren unterworfen wird.

2. Das Schiedsverfahren findet nach Wahl der Person, die einen Anspruch gegen den Beförderer geltend macht, an einem der folgenden Orte statt:

a) einem in der Schiedsvereinbarung zu diesem Zweck bezeichneten Ort oder

b) einem anderen Ort in einem Staat, in dem sich einer der folgenden Orte befindet:

i) der Wohnsitz des Beförderers,

ii) der im Frachtvertrag vereinbarte Übernahmeort,

iii) der im Frachtvertrag vereinbarte Ablieferungsort oder

iv) der Hafen, in dem die Güter erstmals auf ein Schiff geladen werden, oder der Hafen, in dem die Güter zuletzt von einem Schiff gelöscht werden.

3. Die Bezeichnung des Schiedsorts in der Vereinbarung ist für Streitigkeiten zwischen den Parteien der Vereinbarung bindend, wenn die Vereinbarung in einem Mengenvertrag enthalten ist, in dem die Namen und Anschriften der Parteien klar bezeichnet sind und der entweder

a) individuell ausgehandelt ist oder

b) einen deutlich erkennbaren Vermerk über das Vorliegen einer Schiedsvereinbarung enthält und die Abschnitte des Mengenvertrags bezeichnet, in denen die Schiedsvereinbarung enthalten ist.

4. Ist eine Schiedsvereinbarung nach Absatz 3 geschlossen worden, so ist eine Person, die nicht Partei des Mengenvertrags ist, durch die Bezeichnung des Schiedsorts in dieser Vereinbarung nur dann gebunden, wenn

a) der in der Vereinbarung bezeichnete Schiedsort sich an einem der in Absatz 2 Buchstabe b genannten Orte befindet,

b) die Vereinbarung in dem Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument enthalten ist,

c) die Person, die gebunden sein soll, angemessen und rechtzeitig über den Schiedsort unterrichtet wird und

d) es nach dem anwendbaren Recht zulässig ist, dass diese Person durch die Schiedsvereinbarung gebunden ist.

5. Die Absätze 1, 2, 3 und 4 sind als Bestandteil jeder Schiedsklausel oder Schiedsvereinbarung anzusehen; jede mit diesen Absätzen nicht vereinbare Bestimmung einer solchen Klausel oder Vereinbarung ist nichtig.

Artikel 76
Schiedsvereinbarung in der Nicht-Linienbeförderung

1. Dieses Übereinkommen berührt nicht die Vollstreckbarkeit einer in einem Frachtvertrag in der Nicht-Linienbeförderung enthaltenen Schiedsvereinbarung, auf den dieses Übereinkommen

a) aufgrund von Artikel 7 oder

b) weil die Parteien dieses Übereinkommen von sich aus zum Bestandteil eines Frachtvertrags gemacht haben, der andernfalls diesem Übereinkommen nicht unterliegen würde,

anzuwenden ist.

2. Eine Schiedsvereinbarung in einem Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument, auf das dieses Übereinkommen aufgrund von Artikel 7 anwendbar ist, unterliegt diesem Kapitel ungeachtet des Absatzes 1, es sei denn, dieses Beförderungsdokument oder elektronische Beförderungsdokument

a) benennt die Parteien und das Datum des Chartervertrags oder anderen Vertrags, der aufgrund von Artikel 6 von der Anwendung dieses Übereinkommens ausgeschlossen ist, und

b) bezieht die Klausel in dem Chartervertrag oder einem anderen Vertrag, der die Bestimmungen der Schiedsvereinbarung enthält, durch besondere Bezugnahme ein.

Artikel 77
Nach Entstehung einer Streitigkeit getroffene Schiedsvereinbarung

Die streitenden Parteien können ungeachtet dieses Kapitels und des Kapitels 14 nach Entstehung der Streitigkeit vereinbaren, diese an jedem beliebigen Ort beizulegen.

Artikel 78
Anwendung von Kapitel 15

Dieses Kapitel bindet nur Vertragsstaaten, die nach Artikel 91 erklären, dass sie durch dieses Kapitel gebunden sind.

Kapitel 16
Gültigkeit von Vertragsbestimmungen

Artikel 79
Allgemeine Bestimmungen

1. Soweit in diesem Übereinkommen nicht etwas anderes bestimmt ist, ist jede Bestimmung in einem Frachtvertrag nichtig, soweit sie

a) die nach diesem Übereinkommen bestehenden Pflichten des Beförderers oder einer maritimen ausführenden Partei unmittelbar oder mittelbar ausschließt oder beschränkt;

b) die Haftung des Beförderers oder einer maritimen ausführenden Partei wegen Verletzung einer Pflicht nach diesem Übereinkommen unmittelbar oder mittelbar ausschließt oder beschränkt oder

c) vorsieht, dass dem Beförderer oder einer in Artikel 18 genannten Person ein Anspruch aus der Versicherung der Güter abgetreten wird.

2. Soweit in diesem Übereinkommen nicht etwas anderes bestimmt ist, ist jede Bestimmung in einem Frachtvertrag nichtig, soweit sie

a) die nach diesem Übereinkommen bestehenden Pflichten des Absenders, des Empfängers, der verfügungsberechtigten Partei, des Inhabers oder des dokumentären Absenders unmittelbar oder mittelbar ausschließt, beschränkt oder erweitert oder

b) die Haftung des Absenders, des Empfängers, der verfügungsberechtigten Partei, des Inhabers oder des dokumentären Absenders wegen Verletzung einer seiner Pflichten nach diesem Übereinkommen unmittelbar oder mittelbar ausschließt, beschränkt oder verschärft.

Artikel 80
Besondere Vorschriften für Mengenverträge

1. Ungeachtet des Artikels 79 können im Verhältnis zwischen dem Beförderer und dem Absender in einem in den Anwendungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Mengenvertrag mehr oder weniger Rechte und Pflichten sowie eine weitergehende oder geringere Haftung bestimmt werden, als in diesem Übereinkommen vorgesehen ist.

2. Eine Abweichung nach Absatz 1 ist nur bindend, wenn

a) der Mengenvertrag einen deutlich erkennbaren Vermerk enthält, dass er von diesem Übereinkommen abweicht;

b) der Mengenvertrag i) individuell ausgehandelt ist oder ii) deutlich erkennbar die Abschnitte des Mengenvertrags bezeichnet, in denen die Abweichungen enthalten sind;

c) dem Absender die Gelegenheit gegeben wird und er Mitteilung von der Gelegenheit erhält, einen Frachtvertrag zu Bedingungen zu schließen, die diesem Übereinkommen entsprechen und keine Abweichung nach diesem Artikel enthalten, und

d) die Abweichung weder i) durch Bezugnahme auf ein anderes Dokument in den Vertrag einbezogen wird noch ii) in allgemeinen Geschäftsbedingungen enthalten ist, die nicht ausgehandelt wurden.

3. Ein öffentlich bekanntgemachtes Preis- und Leistungsverzeichnis eines Beförderers, ein Beförderungsdokument, ein elektronisches Beförderungsdokument oder ein vergleichbares Dokument ist kein Mengenvertrag nach Absatz 1; diese Schriftstücke können aber durch Bezugnahme als Vertragsbestimmungen in einen Mengenvertrag einbezogen werden.

4. Absatz 1 ist weder auf die in Artikel 14 Buchstaben a und b, Artikel 29 und Artikel 32 vorgesehenen Rechte und Pflichten noch auf eine Haftung wegen Verletzung dieser Rechte und Pflichten oder eine Haftung, die aus einer in Artikel 61 genannten Handlung oder Unterlassung erwächst, anzuwenden.

5. Die von diesem Übereinkommen abweichenden Bestimmungen des Mengenvertrags gelten, sofern der Mengenvertrag den Anforderungen des Absatzes 2 genügt, zwischen dem Beförderer und jeder anderen Person als dem Absender, sofern

a) diese Person eine Information erhalten hat, in der deutlich erkennbar angegeben ist, dass der Mengenvertrag von diesem Übereinkommen abweicht, und diese Person ausdrücklich zugestimmt hat, durch diese Abweichungen gebunden zu sein, und

b) diese Zustimmung nicht lediglich in einem öffentlich bekanntgemachten Preis- und Leistungsverzeichnis eines Beförderers, in einem Beförderungsdokument oder in einem elektronischen Beförderungsdokument enthalten ist.

6. Die Partei, die sich auf eine Abweichung beruft, trägt die Beweislast dafür, dass die Voraussetzungen für die Abweichung erfüllt sind.

Artikel 81
Besondere Vorschriften für lebende Tiere und bestimmte andere Güter

Ungeachtet des Artikels 79 und unbeschadet des Artikels 80 kann der Frachtvertrag die Pflichten oder die Haftung sowohl des Beförderers als auch einer maritimen ausführenden Partei ausschließen oder beschränken, wenn

a) es sich bei den Gütern um lebende Tiere handelt, wobei ein solcher Ausschluss oder eine solche Beschränkung nicht wirksam ist, wenn der Gläubiger beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung der Güter oder die verspätete Ablieferung auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers oder einer in Artikel 18 genannten Person zurückzuführen ist, die in der Absicht, diesen Verlust oder diese Beschädigung der Güter oder diesen Verspätungsschaden zu verursachen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass dieser Verlust, diese Beschädigung oder dieser Verspätungsschaden wahrscheinlich eintreten werde, oder

b) die Beschaffenheit oder der Zustand der Güter oder die Umstände und Bedingungen, unter denen die Beförderung durchzuführen ist, vernünftigerweise eine besondere

Vereinbarung rechtfertigen, vorausgesetzt, der betreffende Frachtvertrag steht nicht in Zusammenhang mit handelsüblichen Beförderungen im regelmäßigen Handelsverkehr und es wird für die Beförderung der Güter kein übertragbares Beförderungsdokument oder übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt.

Kapitel 17
Nicht in diesem Übereinkommen geregelte Gegenstände

Artikel 82
Internationale Übereinkommen über die Beförderung von Gütern mit anderen Verkehrsmitteln

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung der folgenden internationalen Übereinkommen, die in dem Zeitpunkt in Kraft sind, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt, einschließlich künftiger Änderungen dieser Übereinkommen, und in denen die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung der Güter geregelt ist:

a) jedes Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf dem Luftweg, soweit ein solches Übereinkommen nach seinen Bestimmungen auf einen Teil des Frachtvertrags anzuwenden ist;

b) jedes Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf der Straße, soweit ein solches Übereinkommen nach seinen Bestimmungen auf die Beförderung von Gütern anzuwenden ist, die auf einem an Bord eines Schiffs beförderten straßengebundenen Frachtfahrzeug geladen bleiben;

c) jedes Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf der Schiene, soweit ein solches Übereinkommen nach seinen Bestimmungen auf die Beförderung von Gütern auf See in Ergänzung zur Beförderung auf der Schiene anzuwenden ist, oder

d) jedes Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen, soweit ein solches Übereinkommen nach seinen Bestimmungen auf eine Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf See anzuwenden ist.

Artikel 83
Globale Haftungsbeschränkung

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung eines internationalen Übereinkommens oder nationalen Rechts, das die globale Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer regelt.

Artikel 84
Große Haverei

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung von Bestimmungen des Frachtvertrags oder des nationalen Rechts über die Berechnung der großen Haverei.

Artikel 85
Personen und Gepäck

Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf einen Vertrag über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck.

Artikel 86
Schäden, die durch ein nukleares Ereignis verursacht werden

Aus diesem Übereinkommen erwächst keine Haftung für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde, wenn der Inhaber einer Kernanlage für den Schaden wie folgt haftet:

a) nach dem Pariser Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964 sowie der Protokolle vom 16. November 1982 und 12. Februar 2004, nach dem Wiener Übereinkommen vom 21. Mai 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden in der Fassung des Gemeinsamen Protokolls vom 21. September 1988 zur Anwendung des Wiener Übereinkommens und des Pariser Übereinkommens und in der Fassung des Protokolls vom 12. September 1997 zur Änderung des Wiener Übereinkommens von 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden oder nach dem Übereinkommen vom 12. September 1997 über zusätzliche Entschädigungsleistungen für nukleare Schäden einschließlich aller Änderungen dieser Übereinkommen sowie zukünftiger Übereinkünfte in Bezug auf die Haftung des Inhabers einer Kernanlage für Schäden, die durch ein nukleares Ereignis verursacht werden, oder

b) nach dem auf die Haftung für solche Schäden anwendbaren nationalen Recht, sofern dieses Recht für Geschädigte in jeder Hinsicht ebenso vorteilhaft ist wie das Pariser oder das Wiener Übereinkommen oder das Übereinkommen über zusätzliche Entschädigungsleistungen für nukleare Schäden.

Kapitel 18
Schlussbestimmungen

Artikel 87
Verwahrer

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen wird hiermit zum Verwahrer dieses Übereinkommens bestimmt.

Artikel 88
Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt

1. Dieses Übereinkommen liegt in Rotterdam (Niederlande) am 23. September 2009 und danach am Sitz der Vereinten Nationen in New York für alle Staaten zur Unterzeichnung auf.

2. Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung durch die Unterzeichnerstaaten.

3. Dieses Übereinkommen steht allen Staaten zum Beitritt offen, die nicht von dem Tag, ab dem es zur Unterzeichnung aufliegt, Unterzeichnerstaaten sind.

4. Ratifikations-. Annahme-, Genehmigungs- und Beitrittsurkunden sind beim Generalsekretär der Vereinten Nationen zu hinterlegen.

Artikel 89
Kündigung anderer Übereinkünfte

1. Ein Staat, der dieses Übereinkommen ratifiziert, annimmt oder genehmigt oder ihm beitritt und Vertragspartei des in Brüssel am 25. August 1924 unterzeichneten Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente, des am 23. Februar 1968 unterzeichneten Protokolls zur Änderung des in Brüssel am 25. August 1924 unterzeichneten Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente oder des in Brüssel am 21. Dezember 1979 unterzeichneten Protokolls zur Änderung

des Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente in der durch das Änderungsprotokoll vom 23. Februar 1968 geänderten Fassung ist, muss zu demselben Zeitpunkt das betreffende Abkommen und das Protokoll oder die Protokolle dazu, deren Vertragspartei er ist, kündigen, indem er der Regierung von Belgien die Kündigung zusammen mit einer Erklärung notifiziert, dass die Kündigung mit dem Tag wirksam wird, an dem dieses Übereinkommen für ihn in Kraft tritt.

2. Ein Staat, der dieses Übereinkommen ratifiziert, annimmt oder genehmigt oder ihm beitritt und Vertragspartei des am 31. März 1978 in Hamburg geschlossenen Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See ist, muss zu demselben Zeitpunkt das letztgenannte Übereinkommen kündigen, indem er dem Generalsekretär der Vereinten Nationen die Kündigung zusammen mit einer Erklärung notifiziert, dass die Kündigung mit dem Tag wirksam wird, an dem dieses Übereinkommen für ihn in Kraft tritt.

3. Für die Zwecke dieses Artikels werden dem Verwahrer nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens notifizierte Ratifikationen, Annahmen, Genehmigungen und Beitritte bezüglich dieses Übereinkommens durch Staaten, die Parteien der in den Absätzen 1 und 2 genannten Übereinkünfte sind, erst wirksam, wenn die gegebenenfalls erforderlichen Kündigungen dieser Übereinkünfte durch diese Staaten wirksam geworden sind. Der Verwahrer dieses Übereinkommens setzt sich mit der Regierung von Belgien als Verwahrer der in Absatz 1 genannten Übereinkünfte in Verbindung, um die hierfür notwendige Koordinierung sicherzustellen.

Artikel 90
Vorbehalte

Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

Artikel 91
Verfahrensweise bei Erklärungen und deren Wirkungen

1. Die nach den Artikeln 74 und 78 zulässigen Erklärungen können jederzeit abgegeben werden. Die nach Artikel 92 Absatz 1 und Artikel 93 Absatz 2 zulässigen Ersterklärungen sind bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt abzugeben. Andere Erklärungen zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

2. Erklärungen, die bei der Unterzeichnung abgegeben werden, bedürfen der Bestätigung bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.

3. Erklärungen und deren Bestätigungen bedürfen der Schriftform und sind dem Verwahrer förmlich zu notifizieren.

4. Eine Erklärung wird mit Inkrafttreten dieses Übereinkommens für den betreffenden Staat wirksam. Eine Erklärung, die dem Verwahrer nach diesem Inkrafttreten notifiziert wird, tritt hingegen am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von sechs Monaten nach ihrem Eingang beim Verwahrer folgt.

5. Ein Staat, der eine Erklärung nach diesem Übereinkommen abgibt, kann sie jederzeit durch eine an den Verwahrer gerichtete förmliche schriftliche Notifikation zurücknehmen. Die Rücknahme einer Erklärung oder ihre Änderung, soweit sie nach diesem Übereinkommen zulässig ist, wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von sechs Monaten nach Eingang der Notifikation beim Verwahrer folgt.

Artikel 92
Wirkung in inländischen Gebietseinheiten

1. Ein Vertragsstaat, der aus zwei oder mehr Gebietseinheiten besteht, in denen für die in diesem Übereinkommen geregelten Angelegenheiten unterschiedliche Rechtssysteme gelten, kann bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt erklären, dass dieses Übereinkommen auf alle seine Gebietseinheiten oder nur auf eine oder mehrere davon erstreckt wird; er kann seine Erklärung durch Abgabe einer neuen Erklärung jederzeit ändern.

2. Diese Erklärungen sind dem Verwahrer unter ausdrücklicher Bezeichnung der Gebietseinheiten zu notifizieren, auf die das Übereinkommen erstreckt wird.

3. Hat ein Vertragsstaat nach diesem Artikel erklärt, dass er dieses Übereinkommen auf eine oder mehrere, aber nicht auf alle seine Gebietseinheiten erstreckt, so wird ein Ort, der sich in einer Gebietseinheit befindet, auf die dieses Übereinkommen nicht erstreckt worden ist, für die Zwecke dieses Übereinkommens nicht angesehen, als befinde er sich in einem Vertragsstaat.

4. Gibt ein Vertragsstaat keine Erklärung nach Absatz 1 ab, so erstreckt sich das Übereinkommen auf sein gesamtes Hoheitsgebiet.

Artikel 93
Teilnahme von Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration

1. Eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, die von souveränen Staaten gebildet wird und für bestimmte in diesem Übereinkommen geregelte Angelegenheiten zuständig ist, kann dieses Übereinkommen ebenso unterzeichnen, ratifizieren, annehmen, genehmigen oder ihm beitreten. Die Organisation der regionalen Wirtschaftsorganisation hat in diesem Fall die Rechte und Pflichten eines Vertragsstaats in dem Umfang, in dem sie für Angelegenheiten zuständig ist, die in diesem Übereinkommen geregelt sind. Sofern in diesem Übereinkommen die Zahl der Vertragsstaaten maßgeblich ist, zählt die Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration nicht als weiterer Vertragsstaat zusätzlich zu ihren Mitgliedstaaten, die Vertragsstaaten sind.

2. Die Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration gibt bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt gegenüber dem Verwahrer eine Erklärung ab, in der sie die durch dieses Übereinkommen geregelten Angelegenheiten bezeichnet, für die ihr von ihren Mitgliedstaaten die Zuständigkeit übertragen wurde. Die Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration notifiziert dem Verwahrer umgehend jede Veränderung in der Verteilung der in der Erklärung nach diesem Absatz bezeichneten Zuständigkeit einschließlich neu übertragener Zuständigkeiten.

3. Eine Bezugnahme in diesem Übereinkommen auf einen „Vertragsstaat“ oder „Vertragsstaaten“ gilt gleichermaßen für eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, wenn der Zusammenhang dies erfordert.

Artikel 94
Inkrafttreten

1. Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von einem Jahr nach Hinterlegung der zwanzigsten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde folgt.

2. Für jeden Staat, der nach der Hinterlegung der zwanzigsten Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde Vertragsstaat dieses Übereinkommens wird, tritt die-

ses Übereinkommen am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von einem Jahr nach der Hinterlegung der entsprechenden Urkunde für diesen Staat folgt.

3. Jeder Vertragsstaat wendet dieses Übereinkommen auf Frachtverträge an, die am Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für diesen Staat oder danach geschlossen worden sind.

Artikel 95
Revision und Änderung

1. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen hat eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Revision oder Änderung dieses Übereinkommens einzuberufen, wenn mindestens ein Drittel der Vertragsstaaten des Übereinkommens dies verlangt.

2. Jede Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde, die nach dem Inkrafttreten einer Änderung dieses Übereinkommens hinterlegt wird, gilt für das Übereinkommen in der geänderten Fassung.

Artikel 96
Kündigung des Übereinkommens

1. Ein Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen jederzeit durch eine an den Verwahrer gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

2. Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von einem Jahr nach Eingang der Notifikation beim Verwahrer folgt. Ist in der Notifikation ein längerer Zeitabschnitt angegeben, so wird die Kündigung nach Ablauf des entsprechenden Zeitabschnitts nach Eingang der Notifikation beim Verwahrer wirksam.

GESCHEHEN zu New York am 11. Dezember 2008 in einer Urschrift, deren arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten, von ihren Regierungen hierzu gehörig befugten Bevollmächtigten dieses Übereinkommen unterschrieben.