

919 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Ausgedruckt am 24. 2. 1993

Regierungsvorlage**Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See
samt Einvernehmen**

(Übersetzung)

**UNITED NATIONS CON-
VENTION ON THE CAR-
RIAGE OF GOODS BY
SEA, 1978****CONVENTION DES NA-
TIONS UNIES SUR LE
TRANSPORT DE MAR-
CHANDISES PAR MER,
1978****ÜBEREINKOMMEN DER
VEREINTEN NATIONEN
VON 1978 ÜBER DIE BE-
FÖRDERUNG VON GÜ-
TERN AUF SEE****Preamble**THE STATES PARTIES TO
THIS CONVENTION,HAVING RECOGNIZED the
desirability of determining by
agreement certain rules relating to
the carriage of goods by sea,HAVE DECIDED to conclude
a Convention for this purpose and
have thereto agreed as follows:**PART I****GENERAL PROVISIONS****Article 1****Definitions**

In this Convention:

1. "Carrier" means any person
by whom or in whose name a
contract of carriage of goods by
sea has been concluded with a
shipper.2. "Actual carrier" means any
person to whom the performance
of the carriage of the goods, or of
part of the carriage, has been**Préambule**LES ÉTATS PARTIES À LA
PRÉSENTE CONVENTION,AYANT RECONNU l'utilité
de fixer d'un commun accord
certaines règles relatives au trans-
port de marchandises par mer,ONT DÉCIDÉ de conclure
une convention à cet effet et sont
convenus de ce qui suit:**PREMIÈRE PARTIE****DISPOSITIONS GÉNÉRALES****Article premier****Définitions**

Dans la présente Convention:

1. Le terme «transporteur»
désigne toute personne par la-
quelle ou au nom de laquelle un
contrat de transport de marchan-
dises par mer est conclu avec un
chargeur.2. Les termes «transporteur
substitué» désignent toute per-
sonne à laquelle l'exécution du
transport de marchandises, ou**Präambel**DIE VERTRAGSSTAATEN
DIESES ÜBEREINKOM-
MENS,IN ERKENNTNIS der
Zweckmäßigkeit der vertragli-
chen Festlegung von Regeln über
die Beförderung von Gütern auf
See —HABEN BESCHLOSSEN, zu
diesem Zweck ein Übereinkom-
men zu schließen, und haben
demgemäß folgendes vereinbart:**TEIL I****ALLGEMEINE BESTIMMUN-
GEN****Artikel 1****Begriffsbestimmungen**

In diesem Übereinkommen

1. bedeutet „Beförderer“ eine
Person, von der oder in deren
Namen ein Seefrachtvertrag mit
einem Absender geschlossen wor-
den ist;2. bedeutet „ausführender Be-
förderer“ eine Person, welcher
der Beförderer die Ausführung
der Güterbeförderung ganz oder

entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.

3. Le terme « chargeur » désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.

4. Le terme « destinataire » désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.

5. Le terme « marchandises » doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme « marchandises » doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

6. Les termes « contrat de transport par mer » désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

7. Le terme « connaissance » désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent

teilweise übertragen hat, und schließt jede andere Person ein, der eine solche Ausführung übertragen worden ist;

3. bedeutet „Absender“ eine Person, von der oder in deren Namen für die ein Seefrachtvertrag mit einem Beförderer geschlossen worden ist, oder auch eine Person, von der oder in deren Namen oder für welche die Güter dem Beförderer auf Grund des Seefrachtvertrags tatsächlich übergeben werden;

4. bedeutet „Empfänger“ die zur Abnahme der Güter berechtigte Person;

5. schließt „Güter“ lebende Tiere ein; sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in einem ähnlichen Beförderungsgerät zusammengefaßt oder sind sie verpackt, so umfaßt „Güter“ auch diese Beförderungsgeräte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden;

6. bedeutet „Seefrachtvertrag“ einen Vertrag, in dem sich der Beförderer gegen Zahlung von Fracht verpflichtet, Güter auf See von einem Hafen zu einem anderen zu befördern; jedoch gilt im Sinn dieses Übereinkommens ein Vertrag, der sowohl eine Beförderung auf See als auch eine Beförderung auf eine andere Art zum Gegenstand hat, als Seefrachtvertrag nur insoweit, als er sich auf die Beförderung auf See bezieht;

7. bedeutet „Konnossement“ eine Urkunde, durch die ein Seefrachtvertrag und entweder die Übernahme der Güter oder ihre Verladung an Bord durch den Beförderer bewiesen wird und in der sich der Beförderer verpflichtet, die Güter gegen Aushändigung der Urkunde abzuliefern. Eine Bestimmung in der Urkunde, daß die Güter an die Order einer namentlich bezeichneten Person

919 der Beilagen

3

être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

8. "Writing" includes, inter alia, telegram and telex.

8. L'expression « par écrit » doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

oder an Order oder an den Inhaber abzuliefern sind, stellt eine solche Verpflichtung dar;

8. schließt „schriftlich“ auch Mitteilungen durch Telegramm oder Fernschreiben ein.

Article 2

Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

- (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or
- (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or
- (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a

Article 2

Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque:

- a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou
- e) le connaissement ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Dieses Übereinkommen ist auf alle Seefrachtverträge über die Beförderung zwischen zwei verschiedenen Staaten anzuwenden, wenn

- a) der im Seefrachtvertrag vorgesehene Ladehafen in einem Vertragsstaat liegt,
- b) der im Seefrachtvertrag vorgesehene Löschhafen in einem Vertragsstaat liegt,
- c) einer der im Seefrachtvertrag wahlweise vorgesehenen Löschhäfen der tatsächliche Löschhafen ist und dieser Hafen in einem Vertragsstaat liegt,
- d) das Konnossement oder die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde in einem Vertragsstaat ausgestellt wird oder
- e) das Konnossement oder die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde vorsieht, daß der Vertrag diesem Übereinkommen oder den Rechtsvorschriften eines Staates, die den Bestimmungen des Übereinkommens Wirksamkeit verleihen, unterliegt.

2. Dieses Übereinkommen ist ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit des Schiffes oder die Staatsangehörigkeit des Beförderers, des ausführenden Beförderers, des Absenders, des Empfängers oder eines anderen Beteiligten anzuwenden.

3. Dieses Übereinkommen ist auf Charterverträge nicht anzuwenden. Wird jedoch auf Grund eines Chartervertrags ein Konnossement ausgestellt, so ist das Übereinkommen auf ein solches

bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

Article 3

Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

PART II

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 4

Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

(a) from the time he has taken over the goods from:

(i) the shipper, or a person acting on his behalf; or

(ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the

soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affrètement.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.

Article 3

Interprétation de la Convention

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIÈME PARTIE

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 4

Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur

a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains:

i) du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou

ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois

Konnossement anzuwenden, soweit dieses die Beziehungen zwischen dem Beförderer und dem Inhaber des Konnossements regelt, der nicht zugleich der Charterer ist.

4. Sieht ein Vertrag die Beförderung von Gütern in einer Reihe von Verschiffungen während eines vereinbarten Zeitraums vor, so ist dieses Übereinkommen auf die einzelne Verschiffung anzuwenden. Erfolgt jedoch eine Verschiffung auf Grund eines Chartervertrags, so ist Absatz 3 anzuwenden.

Artikel 3

Auslegung des Übereinkommens

Bei der Auslegung und Anwendung dieses Übereinkommens sind sein internationaler Charakter und die Notwendigkeit zu berücksichtigen, die Einheitlichkeit zu fördern.

TEIL II

HAFTUNG DES BEFÖRDERERS

Artikel 4

Zeitraum der Verantwortlichkeit

Die Verantwortlichkeit des Beförderers für die Güter nach diesem Übereinkommen erstreckt sich auf den Zeitraum, in dem sich die Güter im Ladehafen, während der Beförderung und im Löschhafen in der Obhut des Beförderers befinden.

2. Im Sinn des Absatzes 1 gelten die Güter als in der Obhut des Beförderers befindlich

a) von dem Zeitpunkt, in dem er die Güter übernommen hat

i) vom Absender oder einer für ihn handelnden Person oder

ii) von einer Behörde oder einem anderen Dritten, der oder dem die Güter nach den im Ladehafen anzuwendenden Gesetzen

919 der Beilagen

5

goods must be handed over for shipment;

(b) until the time he has delivered the goods:

(i) by handing over the goods to the consignee; or

(ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

Article 5**Basis of liability**

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

et règlements applicables au port de chargement;

b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison:

i) en remettant les marchandises au destinataire; ou

ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou

iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5**Fondement de la responsabilité**

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

zen oder sonstigen Vorschriften für die Beförderung zu übergeben sind,

b) bis zu dem Zeitpunkt, in dem er die Güter abgeliefert hat

i) durch Übergabe der Güter an den Empfänger,

ii) in den Fällen, in denen der Empfänger die Güter nicht vom Beförderer erhält, durch Bereitstellung für den Empfänger in Übereinstimmung mit dem Vertrag oder mit den im Löschhafen anzuwendenden Gesetzen oder für den betreffenden Handel geltenden Gebräuchen oder

iii) durch Übergabe der Güter an eine Behörde oder einen anderen Dritten, der oder dem die Güter nach den im Löschhafen anzuwendenden Gesetzen oder sonstigen Vorschriften zu übergeben.

3. Die Bezugnahme auf den Beförderer und den Empfänger in den Absätzen 1 und 2 schließt auch deren Bedienstete und Beauftragte ein.

Artikel 5**Grundlage der Haftung**

1. Der Beförderer haftet für Schäden, die aus dem Verlust, der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung der Güter entstehen, wenn das Ereignis, das den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung verursacht hat, eingetreten ist, während sich die Güter nach Artikel 4 in seiner Obhut befanden, es sei denn, der Beförderer beweist, daß er, seine Bediensteten oder Beauftragten alle Maßnahmen ergriffen haben, die vernünftigerweise von ihnen verlangt werden konnten, um das Ereignis und seine Folgen abzuwenden.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

(i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents,

(ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable

i) des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;

ii) des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

2. Verspätete Ablieferung liegt vor, wenn die Güter in dem im Seefrachtvertrag bestimmten Löschhafen nicht innerhalb der ausdrücklich vereinbarten Frist oder, mangels einer solchen Vereinbarung, innerhalb einer Frist, deren Einhaltung angesichts aller Umstände des Falles von einem sorgfältigen Beförderer vernünftigerweise verlangt werden kann, abgeliefert worden sind.

3. Wer berechtigt ist, einen Anspruch wegen Verlustes von Gütern zu erheben, kann die Güter als verlorengegangen behandeln, wenn sie nicht innerhalb von 60 aufeinanderfolgenden Tagen nach Ablauf der gemäß Absatz 2 maßgeblichen Ablieferungsfrist so, wie es in Artikel 4 vorgeschrieben ist, abgeliefert worden sind.

4. a) Der Beförderer haftet

i) für den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung der Güter, soweit diese durch Feuer verursacht worden sind, wenn der Geschädigte beweist, daß das Feuer durch Verschulden des Beförderers, seiner Bediensteten oder Beauftragten entstanden ist;

ii) für solchen Verlust, solche Beschädigung oder solche verspätete Ablieferung, wenn der Geschädigte beweist, daß der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung auf Verschulden des Beförderers, seiner Bediensteten oder Beauftragten bei den Maßnahmen zurückzuführen ist, die vernünftigerweise von ihnen verlangt werden konnten, um das Feuer zu löschen und seine Folgen abzuwenden oder zu mildern.

- (b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.
- b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.
- b) Bei einem Feuer an Bord des Schiffes, das die Güter beeinträchtigt, muß, wenn der Geschädigte oder der Beförderer dies wünscht, eine Untersuchung der Ursache und der Umstände des Feuers entsprechend der Schiffspraxis durchgeführt und dem Beförderer und dem Geschädigten auf Verlangen ein Exemplar des Untersuchungsberichts zur Verfügung gestellt werden.
5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.
5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.
5. In bezug auf lebende Tiere haftet der Beförderer nicht, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung sich aus besonderen Gefahren ergibt, die Beförderungen dieser Art innewohnen. Beweist der Beförderer, daß er besondere Anweisungen, die der Absender ihm bezüglich der Tiere gegeben hat, befolgt hat und daß der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung nach den Umständen des Falles auf solche Gefahren zurückzuführen sein kann, so wird vermutet, daß der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung dadurch verursacht worden ist, es sei denn, es wird bewiesen, daß der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung ganz oder teilweise auf Verschulden des Beförderers, seiner Bediensteten oder Beauftragten zurückzuführen ist.
6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.
6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.
6. Abgesehen vom Fall der Großen Haverei haftet der Beförderer nicht für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung infolge von Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben und von angemessenen Hilfeleistungs- oder Bergungsmaßnahmen für Sachen auf See.
7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier
7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette
7. Hat bei der Entstehung des Verlustes, der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung neben dem Verschulden des Beförderers, seiner Bediensteten oder Beauftragten eine andere Ursache mitgewirkt, so haftet der Beförderer nur insoweit, als der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete

proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

tete Ablieferung auf dieses Verschulden zurückzuführen ist, vorausgesetzt, daß der Beförderer den Anteil des Verlustes, der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung beweist, der nicht darauf zurückzuführen ist.

Article 6

Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
- (b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.
- (c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.
2. For the purpose of calculating which amount is the higher in

Article 6

Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.
- b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.
- c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.
2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus

Artikel 6

Haftungsbeschränkung

1. a) Die Haftung des Beförderers für Schaden infolge Verlustes oder Beschädigung von Gütern nach Artikel 5 ist auf einen Betrag beschränkt, der 835 Rechnungseinheiten je Packung oder andere Ladungseinheit oder 2,5 Rechnungseinheiten je Kilogramm Bruttogewicht der verlorengegangenen oder beschädigten Güter entspricht, je nachdem, welcher Betrag höher ist.
- b) Die Haftung des Beförderers für verspätete Ablieferung nach Artikel 5 ist auf das Zweieinhalbfache der für die verspäteten Güter zu zahlenden Fracht beschränkt, darf jedoch den Gesamtbetrag der auf Grund des Seefrachtvertrags zu zahlenden Fracht nicht übersteigen.
- c) Die Haftung des Beförderers nach den Buchstaben a und b darf insgesamt den Betrag nicht übersteigen, der sich aus Buchstabe a für den vollständigen Verlust der Güter ergäbe, hinsichtlich deren eine solche Haftung entstanden ist.
2. Bei der Berechnung, welcher Betrag nach Absatz 1 Buchstabe a

919 der Beilagen

9

accordance with paragraph 1 (a) of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed package or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

Article 7**Application to non-contractual claims**

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

élevée est calculée selon les règles ci-après:

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7**Recours judiciaires**

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

höher ist, finden die folgenden Regeln Anwendung:

a) Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsggerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder anderen Ladungseinheiten, die als in diesem Beförderungsggerät verpackt im Konnossement oder, falls ein solches nicht ausgestellt ist, in einer anderen den Seefrachtvertrag beweisenden Urkunde angegeben sind, als Packungen oder Ladungseinheiten. Andernfalls gelten die Güter in einem solchen Beförderungsggerät als eine einzige Ladungseinheit.

b) In Fällen, in denen das Beförderungsggerät selbst verlorengegangen oder beschädigt worden ist, wird das Beförderungsggerät, wenn es nicht dem Beförderer gehört oder sonst von ihm gestellt wird, als eine gesonderte Ladungseinheit angesehen.

3. Rechnungseinheit bedeutet die in Artikel 26 genannte Rechnungseinheit.

4. Der Beförderer und der Absender können Haftungshöchstbeträge vereinbaren, welche die in Absatz 1 vorgesehenen Beträge übersteigen.

Artikel 7**Anwendung auf außervertragliche Ansprüche**

1. Die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Befreiungen und Haftungsbeschränkungen gelten für jeden Anspruch gegen den Beförderer auf Ersatz des Schadens wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung der Güter, die Gegenstand des Seefrachtvertrags sind, gleichviel, ob der Anspruch auf Vertrag, auf unerlaubte Handlung oder auf einen sonstigen Rechtsgrund gestützt wird.

2

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8

Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Wird ein solcher Anspruch gegen einen Bediensteten oder Beauftragten des Beförderers geltend gemacht und beweist er, daß er in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt hat, so kann auch er sich auf die Befreiungen und Haftungsbeschränkungen berufen, auf die sich nach diesem Übereinkommen der Beförderer berufen kann.

3. Außer im Fall des Artikels 8 darf der Gesamtbetrag, der von dem Beförderer und den in Absatz 2 genannten Personen als Ersatz zu leisten ist, die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen.

Artikel 8

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

1. Der Beförderer kann seine Haftung nicht nach Artikel 6 beschränken, wenn bewiesen wird, daß der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Verlust, eine solche Beschädigung oder eine solche verspätete Ablieferung herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Verlust, eine solche Beschädigung oder eine solche verspätete Ablieferung wahrscheinlich eintreten werde.

2. Ungeachtet des Artikels 7 Absatz 2 kann ein Bediensteter oder Beauftragter des Beförderers seine Haftung nicht nach Artikel 6 beschränken, wenn bewiesen wird, daß der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung auf eine Handlung oder Unterlassung des Betreffenden zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Verlust, eine solche Beschädigung oder eine solche verspätete Ablieferung herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß ein solcher Verlust, eine solche Beschädigung oder eine solche ver-

spätete Ablieferung wahrscheinlich eintreten werde.

Article 9

Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

Article 9

Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré

Artikel 9

Deckladung

1. Der Beförderer ist nur dann befugt, die Güter an Deck zu befördern, wenn dies mit dem Absender vereinbart worden ist oder wenn eine solche Beförderung in Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels steht oder auf Grund von Gesetzen oder sonstigen Vorschriften erforderlich ist.

2. Haben der Beförderer und der Absender vereinbart, daß die Güter an Deck befördert werden müssen oder dürfen, so hat der Beförderer einen dahin gehenden Vermerk in das Konnossement oder die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde aufzunehmen. Mangels eines solchen Vermerks hat der Beförderer zu beweisen, daß eine Vereinbarung über eine Beförderung an Deck getroffen worden ist; jedoch ist der Beförderer nicht befugt, sich auf eine solche Vereinbarung gegenüber einem Dritten, einschließlich einem Empfänger, zu berufen, der das Konnossement gutgläubig erworben hat.

3. Sind die Güter entgegen Absatz 1 an Deck befördert worden oder kann sich der Beförderer nicht nach Absatz 2 auf eine Vereinbarung über die Beförderung an Deck berufen, so haftet der Beförderer ungeachtet des Artikels 5 Absatz 1 für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung der Güter, soweit diese allein durch die Beförderung an Deck eingetreten sind; der Umfang seiner Haftung wird je nach Lage des Falles nach Artikel 6 oder Artikel 8 bestimmt.

4. Beförderung von Gütern an Deck entgegen einer ausdrücklichen Vereinbarung über eine Beförderung unter Deck stellt eine Handlung oder Unterlassung

comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8. des Beförderers im Sinn des Artikels 8 dar.

Article 10

Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

Article 10

Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

Artikel 10

Haftung des Beförderers und des ausführenden Beförderers

1. Hat der Beförderer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen, gleichviel, ob er auf Grund des Seefrachtvertrags dazu berechtigt war oder nicht, so bleibt der Beförderer nach diesem Übereinkommen dennoch für die gesamte Beförderung verantwortlich. In bezug auf die vom ausführenden Beförderer durchgeführte Beförderung ist der Beförderer für die Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Beförderers und seiner Bediensteten und Beauftragten, soweit sie in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln, verantwortlich.

2. Alle für die Haftung des Beförderers maßgeblichen Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Beförderers für die von ihm durchgeführte Beförderung. Artikel 7 Absätze 2 und 3 und Artikel 8 Absatz 2 sind anzuwenden, wenn ein Anspruch gegen einen Bediensteten oder Beauftragten des ausführenden Beförderers geltend gemacht wird.

3. Eine besondere Vereinbarung, wonach der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die ihm nicht durch dieses Übereinkommen auferlegt werden, oder auf Rechte verzichtet, die ihm durch dieses Übereinkommen gewährt werden, berührt den ausführenden Beförderer nur, wenn er dem ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat. Unabhängig davon, ob der ausführende Beförderer eine solche Zustimmung erklärt hat, bleibt der Beförderer an die sich aus einer solchen besonderen Vereinbarung ergebenden Verpflichtungen oder Verzichtserklärungen gebunden.

919 der Beilagen

13

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

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

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

4. Wenn und soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haften, haften sie als Gesamtschuldner.

5. Der Gesamtbetrag des Schadenersatzes, der von dem Beförderer dem ausführenden Beförderer und ihren Bediensteten und Beauftragten erlangt werden kann, darf die in diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbeträge nicht übersteigen.

6. Dieser Artikel läßt die Rechte des Beförderers und des ausführenden Beförderers, untereinander Rückgriff zu nehmen, unberührt.

Article 11

Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occur-

Article 11

Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison

Artikel 11

Durchfrachtverkehr

1. Ungeachtet des Artikels 10 Absatz 1 kann ein Seefrachtvertrag, der ausdrücklich vorsieht, daß ein bestimmter Teil der vom Vertrag erfaßten Beförderung von einer namentlich bezeichneten anderen Person als dem Beförderer auszuführen ist, eine Bestimmung enthalten, nach welcher der Beförderer nicht für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung infolge eines Ereignisses haftet, das eintritt, während sich die Güter während des betreffenden Teils der Beförderung in der Obhut des ausführenden Beförderers befinden. Eine Bestimmung, die eine solche Haftung beschränkt oder ausschließt, ist jedoch ohne Wirkung, wenn gegen den ausführenden Beförderer ein gerichtliches Verfahren vor einem nach Artikel 21 Absatz 1 oder 2 zuständigen Gericht nicht durchgeführt werden kann. Die Beweislast dafür, daß ein Verlust, eine Beschädigung oder eine verspätete Ablieferung durch ein solches Ereignis verursacht worden ist, trägt der Beförderer.

2. Der ausführende Beförderer haftet nach Artikel 10 Absatz 2 für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung, wenn der Verlust, die Beschädigung oder

14

919 der Beilagen

rence which takes place while the goods are in his charge.

causé par un événement qui s'est pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

die verspätete Ablieferung durch ein Ereignis verursacht wird, das eintritt, während sich die Güter in seiner Obhut befinden.

PART III

TROISIÈME PARTIE

TEIL III

LIABILITY OF THE SHIPPER

RESPONSABILITÉ DU CHARGEUR

HAFTUNG DES ABSENDERS

Article 12

Article 12

Artikel 12

General rule

Règle générale

Allgemeine Regel

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Der Absender haftet nicht für einen Schaden, den der Beförderer oder der ausführende Beförderer erleidet, oder für Beschädigung des Schiffes, es sei denn, der Schaden oder die Beschädigung ist durch Verschulden des Absenders oder seiner Bediensteten oder Beauftragten verursacht worden. Auch ein Bediensteter oder Beauftragter des Absenders haftet nicht für einen solchen Schaden oder eine solche Beschädigung, es sei denn, der Schaden oder die Beschädigung ist auf sein Verschulden zurückzuführen.

Article 13

Article 13

Artikel 13

Special rules on dangerous goods

Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

Besondere Regeln für gefährliche Güter

1. The shipper must mark or label in suitable manner dangerous goods as dangerous.

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

1. Der Absender hat gefährliche Güter in geeigneter Weise als gefährlich zu kennzeichnen oder zu beschriften.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises:

2. Übergibt der Absender dem Beförderer oder einem ausführenden Beförderer gefährliche Güter, so hat er ihn über die gefährliche Beschaffenheit der Güter und nötigenfalls über die zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen zu unterrichten. Falls der Absender dieser Verpflichtung nicht nachkommt und der Beförderer oder der ausführende Beförderer nicht anderweitig Kenntnis von der gefährlichen Beschaffenheit der Güter hat,

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement des dites marchandises; et

a) haftet der Absender dem Beförderer und einem ausführenden Beförderer gegenüber für den Schaden, der sich aus der Verschiffung solcher Güter ergibt, und

919 der Beilagen

15

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life of property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

PART IV

TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14

Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or elec-

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

QUATRIÈME PARTIE

DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14

Emission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en facsimile, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme

b) können die Güter jederzeit, wie sie die Umstände erfordern, ausgeladen, vernichtet oder unschädlich gemacht werden, ohne daß Ersatz zu leisten ist.

3. Wer die die Güter in Kenntnis ihrer gefährlichen Beschaffenheit während der Beförderung in seine Obhut genommen hat, kann sich nicht auf Absatz 2 berufen.

4. Werden in den Fällen, in denen Absatz 2 Buchstabe b nicht anzuwenden ist oder in denen eine Berufung darauf nicht zulässig ist, gefährliche Güter zu einer tatsächlichen Gefahr für Menschenleben oder Sachen, so können sie, wie es die Umstände erfordern, ausgeladen, vernichtet oder unschädlich gemacht werden, wobei Ersatz nur geleistet wird, wenn eine Verpflichtung zur Beitragsleistung zur Großen Haverei besteht oder wenn der Beförderer nach Artikel 5 haftet.

TEIL IV

BEFÖRDERUNGSURKUNDEN

Artikel 14

Ausstellen des Konnossements

1. Wenn der Beförderer oder der ausführende Beförderer die Güter in seine Obhut nimmt, hat der Beförderer dem Absender auf Verlangen ein Konnossement auszustellen.

2. Ein Konnossement kann von einer vom Beförderer ermächtigten Person unterzeichnet sein. Ein Konnossement, das vom Kapitän des die Güter befördernden Schiffes unterzeichnet worden ist, gilt als im Namen des Beförderers unterzeichnet.

3. Die Unterschrift auf dem Konnossement kann handschriftlich gefertigt, in Faksimile gedruckt, gestempelt, in Symbolen dargestellt oder mit anderen me-

tronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

Article 15

Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, inter alia, the following particulars:

- (a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;
- (b) the apparent condition of the goods;
- (c) the name and principal place of business of the carrier;
- (d) the name of the shipper;
- (e) the consignee if named by the shipper;
- (f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;
- (g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;
- (h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;
- (i) the place of issuance of the bill of lading;
- (j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;
- (k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
- (l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;
- (m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;

de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

Article 15

Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes:

- a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- b) l'état apparent des marchandises;
- c) le nom et l'établissement principal du transporteur;
- d) le nom du chargeur;
- e) le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
- f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
- g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
- h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;
- i) le lieu d'émission du connaissement;
- j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;
- k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- l) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;
- m) l'indication, les cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;

chanischen oder elektronischen Mitteln hergestellt werden, falls dies dem Recht des Staates, in dem das Konnossement ausgestellt wird, nicht widerspricht.

Artikel 15

Inhalt des Konnossements

1. Das Konnossement hat unter anderem folgende Angaben zu enthalten:

- a) die allgemeine Art der Güter, die zur Identifizierung notwendigen Merkzeichen, gegebenenfalls einen ausdrücklichen Hinweis auf die gefährliche Beschaffenheit der Güter, die Anzahl der Packungen oder Stücke und das Gewicht der Güter oder ihre in anderer Weise ausgedrückte Menge, wie der Absender diese Angaben gemacht hat;
- b) den äußeren Zustand der Güter;
- c) den Namen und die Hauptniederlassung des Beförderers;
- d) den Namen des Absenders;
- e) den Empfänger, falls vom Absender angegeben;
- f) den Ladehafen gemäß Seefrachtvertrag und den Tag, an dem die Güter im Ladehafen vom Beförderer übernommen wurden;
- g) den Löschhafen gemäß Seefrachtvertrag;
- h) die Anzahl der Originale des Konnossements, falls es mehr als eines gibt;
- i) den Ort der Ausstellung des Konnossements;
- j) die Unterschrift des Beförderers oder einer in seinem Namen handelnden Person;
- k) die Fracht, soweit sie vom Empfänger zu zahlen ist, oder einen anderen Hinweis darauf, daß Fracht von ihm zu zahlen ist;
- l) den in Artikel 23 Absatz 3 vorgesehenen Vermerk;
- m) gegebenenfalls den Vermerk, daß die Güter an Deck befördert werden müssen oder dürfen;

919 der Beilagen

17

- (n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and
- (o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

Article 16

Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows

- n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et
- o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissement « embarqué » qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissement ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissement « embarqué ». Pour satisfaire à la demande d'un connaissement « embarqué » de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissement « embarqué ».

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissement à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16

Connaissement: réserves et force probantes

1. Si le connaissement contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui

- n) den Tag die Frist für die Ablieferung der Güter im Löschhafen, falls zwischen den Parteien ausdrücklich vereinbart, und
- o) eine Erhöhung des oder der Haftungshöchstbeträge, falls nach Artikel 6 Absatz 4 vereinbart.

2. Nachdem die Güter an Bord genommen worden sind, hat der Beförderer dem Absender auf Verlangen ein Bordkonnossement auszustellen, das außer den in Absatz 1 vorgeschriebenen Angaben auch einen Vermerk zu enthalten hat, daß sich die Güter an Bord eines oder mehrerer namentlich bezeichneter Schiffe befinden, sowie den Ladetag. Hat der Beförderer dem Absender vorher ein Konnossement oder eine andere Urkunde, die ein Recht an den Gütern verkörpert, ausgestellt, so hat der Absender die Urkunde auf Verlangen des Beförderers gegen das Bordkonnossement zurückzugeben. Der Beförderer kann eine vorher ausgestellte Urkunde ergänzen, um das Verlangen des Absenders nach einem Bordkonnossement zu erfüllen, wenn eine solche Urkunde in ihrer ergänzten Fassung alle Informationen enthält, die für ein Bordkonnossement vorgeschrieben sind.

3. Die Gültigkeit des Konnossements wird nicht dadurch berührt, daß eine oder mehrere der in diesem Artikel genannten Angaben fehlen, vorausgesetzt, es erfüllt die Erfordernisse des Artikels 1 Absatz 7.

Artikel 16

Konnossemente: Vorbehalte und Beweiswirkung

1. Enthält das Konnossement Angaben über die allgemeine Art, Merkzeichen, Anzahl der Pakkungen oder Stücke, Gewicht oder Menge der Güter, von denen der Beförderer oder der in seinem Namen das Konnossement Aus-

or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is prima facie evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is prima facie evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is

émet le connaissement en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentant pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissement « embarqué » a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissement une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissement en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissement que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve:

a) Le connaissement fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissement « embarqué », de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissement;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

4. Un connaissement qui ne mentionne pas le fret, comme prévu au paragraphe 1, alinéa k), de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destina-

stellende weiß oder Grund zu dem Verdacht hat, daß sie die tatsächlich übernommenen oder, falls ein Bordkonnossement ausgestellt worden ist, an Bord genommenen Güter nicht genau wiedergeben, oder hatte er keine ausreichende Möglichkeit, diese Angaben nachzuprüfen, so hat der Beförderer oder der andere das Konnossement Ausstellende darin einen Vorbehalt aufzunehmen, der diese Ungenauigkeiten oder Verdachtsgründe oder den Mangel an ausreichender Nachprüfungsmöglichkeit festhält.

2. Unterläßt es der Beförderer oder der in seinem Namen das Konnossement Ausstellende, den äußeren Zustand der Güter zu vermerken, so wird angenommen, er habe auf dem Konnossement vermerkt, daß die Güter in gutem äußeren Zustand waren.

3. Außer in bezug auf diejenigen Angaben, zu denen ein nach Absatz 1 zugelassener Vorbehalt gemacht worden ist, und im Rahmen dieses Vorbehalts

a) dient das Konnossement bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis dafür, daß der Beförderer die Güter, wie im Konnossement beschrieben, übernommen oder, wenn ein Bordkonnossement ausgestellt worden ist, an Bord genommen hat, und

b) ist der Beweis des Gegenteils durch den Beförderer nicht zulässig, wenn das Konnossement einem Dritten, einschließlich einem Empfänger, übertragen worden ist, der gutgläubig im Vertrauen auf die darin enthaltene Beschreibung der Güter gehandelt hat.

4. Ein Konnossement, das nicht, wie in Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe k) vorgesehen, die Fracht angibt oder sonst darauf hinweist, daß Fracht von dem Empfänger zu zahlen ist, oder ein von ihm zu zahlendes Liegegeld angibt, das im Ladehafen angefallen ist, dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis dafür, daß der Empfänger keine Fracht und kein solches Liegegeld zu

not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

taire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissement.

zahlen hat. Jedoch ist der Beweis des Gegenteils durch den Beförderer nicht zulässig, wenn das Konnossement einem Dritten, einschließlich einem Empfänger, übertragen worden ist, der gutgläubig im Vertrauen auf das Fehlen eines solchen Hinweises in dem Konnossement gehandelt hat.

Article 17

Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party,

Article 17

Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissement. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissement a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissement sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissement a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de

Artikel 17

Garantien des Absenders

1. Es wird angenommen, der Absender habe dem Beförderer die Richtigkeit der Angaben über die allgemeine Art der Güter, Merkzeichen, Zahl, Gewicht und Menge, wie er sie für die Aufnahme in das Konnossement gemacht hat, garantiert. Der Absender hat dem Beförderer für den Schaden, der aus Unrichtigkeiten in solchen Angaben entsteht, eine Entschädigung zu leisten. Der Absender bleibt auch dann haftbar, wenn das Konnossement von ihm übertragen worden ist. Das Recht des Beförderers auf eine solche Entschädigung mindert seine Haftung auf Grund des Seefrachtvertrags gegenüber anderen Personen als dem Absender nicht.

2. Eine Garantie oder eine Vereinbarung, durch die sich der Absender verpflichtet, den Beförderer für einen Schaden zu entschädigen, der sich daraus ergibt, daß der Beförderer oder ein in seinem Namen Handelnder ein Konnossement ausstellt, ohne einen Vorbehalt bezüglich der vom Absender für die Aufnahme in das Konnossement gemachten Angaben oder des äußeren Zustands der Güter einzutragen, hat keine Wirkung gegenüber einem Dritten, einschließlich einem Empfänger, dem das Konnossement übertragen worden ist.

3. Eine solche Garantie oder Vereinbarung ist gültig gegenüber dem Absender, wenn nicht der Beförderer oder der in seinem Namen Handelnde dadurch, daß er es unterläßt, den in Absatz 2 genannten Vorbehalt zu machen,

including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

Article 18

Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

PART V

CLAIMS AND ACTIONS

Article 19

Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the

lésés un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissement, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissement.

Article 18

Documents autres que les connaissements

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIÈME PARTIE

DROITS ET ACTIONS

Article 19

Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises, cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les

einen Dritten, einschließlich einen Empfänger, der im Vertrauen auf die Beschreibung der Güter im Konnossement handelt, zu betrügen beabsichtigt. Wenn sich in einem solchen Fall der unterlassene Vorbehalt auf Angaben bezieht, die der Absender zur Aufnahme in das Konnossement gemacht hat, steht dem Beförderer kein Recht auf Entschädigung durch den Absender nach Absatz 1 zu.

4. In dem in Absatz 3 genannten Fall des beabsichtigten Betrugs haftet der Beförderer ohne in den Genuß der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbeschränkung zu kommen, für einen Schaden, der einem Dritten, einschließlich einem Empfänger, dadurch entstanden ist, daß er im Vertrauen auf die Beschreibung der Güter in dem Konnossement gehandelt hat.

Artikel 18

Andere Urkunden als Konnossemente

Stellt ein Beförderer eine andere Urkunde als ein Konnossement als Nachweis für den Empfang der zu befördernden Güter aus, so dient eine solche Urkunde bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluß des Seefrachtvertrags und die Übernahme der darin beschriebenen Güter durch den Beförderer.

TEIL V

ANSPRÜCHE UND KLAGEN

Artikel 19

Anzeige eines Verlustes, einer Beschädigung oder einer verspäteten Ablieferung

1. Zeigt der Empfänger dem Beförderer einen Verlust oder eine Beschädigung nicht spätestens am ersten Werktag, der auf den Tag der Übergabe der Güter an den Empfänger folgt unter Angabe der allgemeinen Art des Verlustes oder der Beschädigung schriftlich an, so dient die Übergabe bis zum Beweis des Gegen-

919 der Beilagen

21

goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not

marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transpor-

teurs als Nachweis dafür, daß die Güter durch den Beförderer, wie in der Beförderungsurkunde beschrieben, oder falls eine solche nicht ausgestellt worden ist, in gutem Zustand abgeliefert worden sind.

2. Ist der Verlust oder die Beschädigung äußerlich nicht erkennbar, so findet Absatz 1 entsprechend Anwendung, falls nicht innerhalb von 15 aufeinanderfolgenden Tagen nach dem Tag der Übergabe der Güter an den Empfänger eine schriftliche Anzeige erfolgt ist.

3. Ist der Zustand der Güter bei ihrer Übergabe an den Empfänger Gegenstand einer gemeinsamen Überprüfung oder Besichtigung durch die Parteien gewesen, so bedarf es keiner schriftlichen Anzeige eines dabei festgestellten Verlustes oder einer dabei festgestellten Beschädigung.

4. Im Fall eines tatsächlichen oder vermuteten Verlustes oder einer tatsächlichen oder vermuteten Beschädigung haben der Beförderer und der Empfänger einander angemessene Möglichkeiten zu geben, die Güter zu besichtigen und eine Bestandsaufnahme zu machen.

5. Schaden infolge verspäteter Ablieferung ist nur zu ersetzen, wenn innerhalb von 60 aufeinanderfolgenden Tagen nach Übergabe der Güter an den Empfänger eine schriftliche Anzeige an den Beförderer gerichtet wurde.

6. Sind die Güter von einem ausführenden Beförderer abgeliefert worden, so hat jede auf Grund dieses Artikels an den ausführenden Beförderer gerichtete Anzeige dieselbe Wirkung, wie wenn sie an den Beförderer, und jede an den Beförderer gerichtete Anzeige dieselbe Wirkung, wie wenn sie an den ausführenden Beförderer gerichtet worden wäre.

7. Zeigt der Beförderer oder der ausführende Beförderer dem Absender nicht innerhalb von 90 aufeinanderfolgenden Tagen nach dem Schadenseintritt oder,

later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20

Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be

teur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après: celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20

Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation.

falls dieser Tag später liegt, nach Ablieferung der Güter gemäß Artikel 4 Absatz 2 den Verlust oder die Beschädigung unter Angabe ihrer allgemeinen Art schriftlich an, so dient die Unterlassung einer solchen Anzeige bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis dafür, daß der Beförderer oder der ausführende Beförderer keinen Verlust oder keine Beschädigung erlitten hat, der oder die auf Verschulden des Absenders, seiner Bediensteten oder Beauftragten zurückzuführen ist.

8. Im Sinn dieses Artikels gilt die Anzeige, die an eine im Namen des Beförderers oder des ausführenden Beförderers handelnde Person einschließlich des Kapitäns oder des diensthabenden Schiffsoffiziers beziehungsweise an eine im Namen des Absenders handelnde Person gerichtet worden ist, als an den Beförderer oder den ausführenden Beförderer beziehungsweise an den Absender gerichtet.

Artikel 20

Verjährung von Ansprüchen

1. Ansprüche aus der Beförderung von Gütern nach diesem Übereinkommen verjähren, wenn nicht innerhalb von zwei Jahren ein gerichtliches oder schiedsgerichtliches Verfahren eingeleitet wird.

2. Die Frist beginnt mit dem Tag, an dem der Beförderer die Güter ganz oder zum Teil abgeliefert hat, oder, wenn keine Güter abgeliefert worden sind, am letzten Tag, an dem die Güter hätten abgeliefert werden sollen.

3. Der Tag, an dem die Frist beginnt, wird nicht mitgerechnet.

4. Derjenige, gegen den ein Anspruch geltend gemacht wird, kann jederzeit innerhalb der Verjährungsfrist die Frist durch Abgabe einer schriftlichen Erklärung dem Geschädigten gegenüber ver-

further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'État où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

längern. Die Frist kann durch Abgabe einer weiteren Erklärung oder weiterer Erklärungen erneut verlängert werden.

5. Eine Rückgriffsklage einer haftbar gemachten Person kann auch nach Ablauf der in den Absätzen 1 bis 4 vorgesehenen Verjährungsfrist erhoben werden, wenn sie innerhalb der Frist erhoben wird, die nach dem Recht des Staates gilt, in dem das Verfahren eingeleitet wird. Jedoch darf die Frist nicht weniger als 90 Tage seit dem Tag betragen, an dem derjenige, der die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage in dem Verfahren gegen ihn selbst zugestellt worden ist.

Article 21

Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- (a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- (b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- (c) the port of loading or the port of discharge; or
- (d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting

Article 21

Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'État dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après:

- a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
- c) le port de chargement ou le port de déchargement;
- d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un

Artikel 21

Zuständigkeit

1. Im Fall von Gerichtsverfahren, welche die Beförderung von Gütern nach diesem Übereinkommen betreffen, kann der Kläger nach seiner Wahl Klage bei einem Gericht erheben, das nach dem Recht des Staates, in dem es sich befindet, zuständig ist und in dessen örtlichem Zuständigkeitsbereich einer der folgenden Orte liegt:

- a) die Hauptniederlassung des Beklagten oder, mangels einer solchen, sein gewöhnlicher Aufenthalt,
- b) der Ort, an dem der Vertrag geschlossen wurde, vorausgesetzt, daß der Beklagte dort eine Niederlassung, Zweigniederlassung oder Vertretung hat, durch die der Vertrag geschlossen wurde,
- c) der Ladehafen oder der Löschhafen oder
- d) ein anderer im Seefrachtvertrag für diesen Zweck bestimmter Ort.

2. a) Ungeachtet des Absatzes 1 kann Klage vor den Gerichten eines Hafens oder eines anderen Ortes in einem Vertragsstaat erhoben werden, wenn

State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

- (b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in

État contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet État et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

- b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises on vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des États contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exé-

dort das befördernde Schiff oder ein anderes Schiff desselben Eigentümers auf Grund der anzuwendenden Bestimmungen des Rechtes dieses Staates und des Völkerrechts mit Arrest belegt worden ist. In einem solchen Fall muß jedoch der Kläger auf Verlangen des Beklagten die Klage zurückziehen und nach seiner Wahl vor einem der in Absatz 1 vorgesehenen Gerichte erheben, wobei aber der Beklagte zuvor eine ausreichende Sicherheit für die Zahlungen auf Grund eines Urteils zu leisten hat, das später in dem Verfahren zugunsten des Klägers ergehen könnte.

- b) Alle Fragen bezüglich der Angemessenheit oder anderer Gesichtspunkte der Sicherheit sind vom Gericht des Arrestorts zu entscheiden.

3. Gerichtliche Verfahren, welche die Beförderung von Gütern nach diesem Übereinkommen betreffen, dürfen an anderen als den in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Orten nicht eingeleitet werden. Dieser Absatz steht der Zuständigkeit der Vertragsstaaten für vorläufige oder sichernde Maßnahmen nicht entgegen.

4. a) Ist ein Verfahren vor einem nach Absatz 1 oder 2 zuständigen Gericht eingeleitet worden oder hat ein solches Gericht ein Urteil erlassen, so ist ein neues Verfahren zwischen denselben Parteien aus demselben Grund unzulässig, es sei denn, daß das Urteil des Gerichts, vor dem die erste Klage erhoben wurde, in dem Staat, in dem das neue Verfahren

which the new proceedings are instituted;

- (b) for the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;
- (c) for the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

Article 22

Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

cutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

- b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;
- c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

Article 22

Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

eingeleitet wird, nicht vollstreckbar ist.

- b) Im Sinn dieses Artikels ist die Einleitung von Maßnahmen zur Erlangung der Vollstreckung eines Urteils nicht als Einleitung eines neuen Verfahrens anzusehen.
- c) Im Sinn dieses Artikels ist die Zurückziehung der Klage und ihre Erhebung vor einem anderen Gericht im selben Staat oder einem Gericht eines anderen Staates nach Absatz 2 Buchstabe a nicht als Einleitung eines neuen Verfahrens anzusehen.

5. Ungeachtet der Absätze 1 bis 4 ist eine Vereinbarung der Parteien gültig, in der sie nach Entstehen eines Anspruchs aus dem Seefrachtvertrag den Gerichtsstand festlegen.

Artikel 22

Schiedsgerichtsbarkeit

1. Verbehaltlich dieses Artikels können die Parteien durch schriftliche Vereinbarung vorsehen, daß alle Streitigkeiten, die eine Beförderung von Gütern nach diesem Übereinkommen betreffen, durch ein Schiedsgericht entschieden werden sollen.

2. Enthält ein Chartervertrag eine Bestimmung dahin gehend, daß sich aus dem Vertrag ergebende Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht zu entscheiden sind, und enthält ein auf Grund des Chartervertrags ausgestelltes Konnossement keinen besonderen Vermerk, aus dem sich ergibt, daß eine solche Bestimmung den Inhaber des Konnossements bindet, so kann sich der Beförderer gegenüber einem Inhaber, der das Konnossement gutgläubig erworben hat, auf eine solche Bestimmung nicht berufen.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

PART VI

SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 23

Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur:

a) soit en un lieu sur le territoire d'un État dans lequel est situé:

i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou

ii) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou

iii) le port de chargement ou le port de déchargement.

b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissoire.

4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.

5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.

6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

SIXIÈME PARTIE

DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

Article 23

Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou

3. Das Schiedsgerichtsverfahren ist nach Wahl des Klägers an einem der folgenden Orte einzuleiten:

a) einem Ort in einem Staat, in dessen Hoheitsgebiet sich befindet

i) die Hauptniederlassung des Beklagten oder, mangels einer solchen, sein gewöhnlicher Aufenthalt,

ii) der Ort, an dem der Vertrag geschlossen wurde, vorausgesetzt, daß der Beklagte dort eine Niederlassung, Zweigniederlassung oder Vertretung hat, durch die der Vertrag geschlossen wurde, oder

iii) der Ladehafen oder der Löschhafen, oder

b) einem anderen Ort, der in der Schiedsklausel oder -vereinbarung für diesen Zweck bestimmt wurde.

4. Der Schiedsrichter oder das Schiedsgericht hat die Bestimmungen dieses Übereinkommens anzuwenden.

5. Die Absätze 3 und 4 gelten als Teil jeder Schiedsklausel oder -vereinbarung, und jede ihnen widersprechende Bestimmung einer Schiedsklausel oder -vereinbarung ist nichtig.

6. Die Gültigkeit einer Vereinbarung über die Schiedsgerichtsbarkeit, welche die Parteien getroffen haben, nachdem der Anspruch aus dem Seefrachtvertrag entstanden ist, wird von diesem Artikel nicht berührt.

TEIL VI

ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 23

Vertragliche Vereinbarungen

1. Eine Vereinbarung in einem Seefrachtvertrag, einem Konnossement oder einer anderen den

919 der Beilagen

27

evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

Seefrachtvertrag beweisenden Urkunde ist insoweit nichtig, als sie unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht. Die Nichtigkeit einer solchen Vereinbarung beeinträchtigt nicht die Gültigkeit der anderen Bestimmungen des Vertrags oder der Urkunde, in dem oder der sie steht. Eine Klausel, mit der dem Beförderer der Anspruch aus der Versicherung der Güter abgetreten wird, sowie jede ähnliche Klausel ist nichtig.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

2. Ungeachtet des Absatzes 1 kann ein Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen nach diesem Übereinkommen erweitern.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

3. Wird ein Konnossement oder eine andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde ausgestellt, so haben sie einen Vermerk zu enthalten, daß die Beförderung diesem Übereinkommen unterliegt, nach dem jede Vereinbarung nichtig ist, die zum Nachteil des Absenders oder Empfängers davon abweicht.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'État où la procédure a été engagée.

4. Hat der Berechtigte in bezug auf die Güter einen Schaden infolge einer Vereinbarung, die nach diesem Artikel nichtig ist, oder infolge des Fehlens des in Absatz 3 genannten Vermerks erlitten, so hat der Beförderer insoweit Ersatz zu leisten, als dies erforderlich ist, um den Berechtigten nach diesem Übereinkommen für jeden Verlust oder für jede Beschädigung der Güter sowie für verspätete Ablieferung zu entschädigen. Außerdem hat der Beförderer für die Ausgaben Ersatz zu leisten, die dem Berechtigten im Zug der Wahrnehmung seiner Rechte entstanden sind, wobei die Kosten des Rechtsstreits, der auf Grund der vorstehenden Bestimmung geführt wird, nach dem Recht des Staates festzusetzen sind, in dem das Verfahren eingeleitet worden ist.

Article 24

General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 25

Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention

Article 24

Avaries communes

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25

Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la

Artikel 24

Große Haverei

1. Dieses Übereinkommen hindert nicht die Anwendung von Bestimmungen des Seefrachtvertrags oder des innerstaatlichen Rechtes über die Große Haverei.

2. Mit Ausnahme des Artikels 20 sind die Bestimmungen dieses Übereinkommens über die Haftung des Beförderers für den Verlust oder die Beschädigung der Güter auch maßgeblich für die Entscheidung, ob der Empfänger berechtigt ist, einen Beitrag zur Großen Haverei abzulehnen, sowie für die Verpflichtung des Beförderers, den Empfänger für einen solchen geleisteten Beitrag oder für gezahlte Kosten für Hilfeleistung und Bergung zu entschädigen.

Artikel 25

Andere Übereinkommen

1. Die Rechte und Pflichten des Beförderers, des ausführenden Beförderers sowie ihrer Bediensteten und Beauftragten, die in internationalen Übereinkommen oder im innerstaatlichen Recht hinsichtlich der Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen niedergelegt sind, werden durch dieses Übereinkommen nicht berührt.

2. Die Artikel 21 und 22 dieses Übereinkommens hindern nicht die Anwendung der zwingenden Bestimmungen eines anderen im Zeitpunkt dieses Übereinkommens bereits in Kraft befindlichen mehrseitigen Übereinkommens das Angelegenheiten regelt, die Gegenstand der genannten Artikel sind, vorausgesetzt, daß die Streitigkeit ausschließlich zwischen Parteien entsteht, die ihre Hauptniederlassung in Mitgliedsstaaten eines solchen anderen Übereinkommens haben. Dieser Absatz läßt jedoch die Anwendung des Artikels 22 Absatz 4 unberührt.

3. Eine Haftung nach diesem Übereinkommen besteht nicht für

for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

- (a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or
- (b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Article 26

Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is

présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage:

- a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou
- b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un État contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

Article 26

Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Conven-

einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde, wenn der Inhaber einer Kernanlage für einen solchen Schaden haftet

- a) entweder 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. Jänner 1964 oder nach dem Wiener Übereinkommen vom 21. Mai 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden oder
- b) auf Grund innerstaatlicher Rechtsvorschriften über die Haftung für solche Schäden, vorausgesetzt, daß diese Rechtsvorschriften für die Geschädigten in jeder Hinsicht ebenso günstig sind wie das Pariser oder das Wiener Übereinkommen.

4. Nach diesem Übereinkommen tritt keine Haftung für Verlust oder Beschädigung von Gepäck oder für verspätete Ablieferung von Gepäck ein, wenn der Beförderer dafür nach einem internationalen Übereinkommen oder nach innerstaatlichem Recht hinsichtlich der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See verantwortlich ist.

5. Dieses Übereinkommen hindert einen Vertragsstaat nicht, ein anderes internationales Übereinkommen anzuwenden, das im Zeitpunkt dieses Übereinkommens bereits in Kraft ist und das zwingend auf Verträge Anwendung findet, welche die Beförderung von Gütern vornehmlich auf anderem Weg als auf See zum Gegenstand haben. Diese Bestimmung gilt auch für eine spätere Revision oder Änderung eines solchen internationalen Übereinkommens.

Artikel 26

Rechnungseinheit

1. Die in Artikel 6 genannte Rechnungseinheit ist das Sonder-

the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as:

12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be

tion est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un État suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à:

12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou 37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article

ziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Die in Artikel 6 genannten Beträge werden in die Landeswährung eines Staates entsprechend dem Wert dieser Währung am Tag des Urteils 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 errechnet, 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 bestimmte Weise errechnet.

2. Dessenungeachtet können diejenigen Staaten, die nicht Mitglieder des Internationalen Währungsfonds sind und deren Recht die Anwendung des Absatzes 1 nicht zuläßt, bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, daß sich die in diesem Übereinkommen für ihre Hoheitsgebiete vorgesehenen Haftungshöchstbeträge wie folgt bestimmen:

12 500 Werteinheiten je Packung oder andere Ladungseinheit oder 37,5 Werteinheiten je Kilogramm Bruttogewicht der Güter.

3. Die in Absatz 2 genannte Werteinheit entspricht 65½ Milligramm Gold von ⁹⁰⁰/₁₀₀₀ Feingehalt. Die Umrechnung der Beträge nach Absatz 2 in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.

4. Die in Absatz 1 letzter Satz genannte Berechnung und die in Absatz 3 genannte Umrechnung erfolgen in der Weise, daß die

made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les États contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

Beträge nach Artikel 6, in der Landeswährung des Vertragsstaats ausgedrückt, soweit wie möglich dem dort in Rechnungseinheiten ausgedrückten tatsächlichen Wert entsprechen. Die Vertragsstaaten teilen dem Depositar die Art der Berechnung nach Absatz 1 oder des Ergebnis der Umrechnung nach Absatz 3 bei der Unterzeichnung oder bei der Hinterlegung ihrer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde oder wenn sie von der in Absatz 2 vorgesehenen Wahlmöglichkeit Gebrauch machen sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.

PART VII FINAL CLAUSES

Article 27

Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 28

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with Secretary-General of the United Nations.

SEPTIÈME PARTIE CLAUSES FINALES

Article 27

Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 28

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les États, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les États signataires.

3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les États qui ne sont pas signataires.

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

TEIL VII SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 27

Depositär

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

Artikel 28

Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung, Beitritt

1. Dieses Übereinkommen liegt für alle Staaten bis zum 30. April 1979 am Sitz der Vereinten Nationen in New York zur Unterzeichnung auf.

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

3. Nach dem 30. April 1979 liegt dieses Übereinkommen für alle Staaten, die nicht Unterzeichnerstaaten sind, zum Beitritt auf.

4. Die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- und Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Article 29	Article 29	Artikel 29
Reservations	Réserves	Vorbehalte
No reservations may be made to this Convention.	Aucune réserve à présente Convention n'est autorisée.	Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.
Article 30	Article 30	Artikel 30
Entry into force	Entrée en vigueur	Inkrafttreten
1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20 th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.	1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.	1. Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats nach Ablauf eines Jahres seit dem Zeitpunkt der Hinterlegung der 20. Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Kraft.
2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20 th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.	2. Pour tout Etat qui deviendra État contractant à la présente Convention après le date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit État.	2. Für jeden Staat, der nach Hinterlegung der 20. Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde Vertragsstaat dieses Übereinkommens wird, tritt es am ersten Tag des Monats nach Ablauf eines Jahres seit dem Zeitpunkt der Hinterlegung der entsprechenden Urkunde für den betreffenden Staat in Kraft.
3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.	3. Chaque État contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.	3. Jeder Vertragsstaat wendet dieses Übereinkommen auf Seefrachtverträge an, die an oder nach dem Tag des Inkrafttretens dieses Übereinkommens für den betreffenden Staat geschlossen worden sind.
Article 31	Article 31	Artikel 31
Denunciation of other conventions	Dénonciation d'autres conventions	Kündigung anderer Übereinkommen
1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.	1. Au moment où il deviendra État contractant à la présente Convention, tout État partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.	1. Jede Vertragspartei des am 25. August 1924 in Brüssel unterzeichneten Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Abkommen von 1924) hat, sobald sie Vertragsstaat dieses Übereinkommens geworden ist, der belgischen Regierung als Depositär des Abkommens von 1924 ihre Kündigung des genannten Abkommens zu notifizieren und dabei zu erklären, daß die Kündigung mit dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens für den betreffenden Staat wirksam wird.
2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the deposi-	2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le	2. Sobald dieses Übereinkommen nach Artikel 30 Absatz 1 in Kraft getreten ist, hat der Deposi-

tary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

dépositaire de la présente Convention, notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des États contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent mutatis mutandis aux États parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un État contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximum de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux États contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

tar dieses Übereinkommens der belgischen Regierung als Depositär des Abkommens von 1924 den Zeitpunkt dieses Inkrafttretens sowie die Namen der Vertragsstaaten zu notifizieren, für die das Übereinkommen in Kraft getreten ist.

3. Die Absätze 1 und 2 finden entsprechend Anwendung auf Vertragsparteien des am 23. Februar 1968 unterzeichneten Protokolls zur Änderung des am 25. August 1924 in Brüssel unterzeichneten Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente.

4. Ungeachtet des Artikels 2 kann für die Zwecke des Absatzes 1 des vorliegenden Artikels ein Vertragsstaat, wenn er es für wünschenswert hält, die Kündigung des Abkommens von 1924 und des Abkommens von 1924 in der Fassung des Protokolls von 1968 für einen Zeitraum von höchstens fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Übereinkommens zurückstellen. Diese Absicht hat der Vertragsstaat der belgischen Regierung zu notifizieren. Während der Übergangszeit hat er dieses Übereinkommen auf die Vertragsstaaten unter Ausschluß jedes anderen Übereinkommens anzuwenden.

Article 32

Revision and amendment

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

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 32

Révision et amendements

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

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Artikel 32

Revision und Änderung

1. Auf Antrag von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten dieses Übereinkommens beruft der Depositär eine Konferenz der Vertragsstaaten zur Revision oder Änderung des Übereinkommens ein.

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

Article 33

Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this

Article 33

Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des États contractants.

3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des États participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les États contractants pour acceptation et à tous les États signataires de la Convention pour information.

4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des États contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.

5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un État contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les États contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement

Artikel 33

Revision der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit oder der Werteinheit

1. Ungeachtet des Artikels 32 beruft der Depositär nach Absatz 2 des vorliegenden Artikels eine Konferenz ein, die allein dem Zweck dient, den in Artikel 6 und Artikel 26 Absatz 2 bezeichneten Betrag zu ändern oder entweder eine der in Artikel 26 Absätze 1 und 3 genannten Einheiten oder beide durch andere zu ersetzen. Die Beträge dürfen nur wegen einer wesentlichen Änderung ihres tatsächlichen Wertes geändert werden.

2. Der Depositär beruft eine Revisionskonferenz ein, wenn mindestens ein Viertel der Vertragsstaaten dies beantragt.

3. Ein Beschluß der Konferenz bedarf einer Zweidrittelmehrheit der Teilnehmerstaaten. Der Depositär teilt die Änderung allen Vertragsstaaten des Übereinkommens zur Annahme und allen Unterzeichnerstaaten zur Kenntnisnahme mit.

4. Eine beschlossene Änderung tritt am ersten Tag des Monats nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Annahme durch zwei Drittel der Vertragsstaaten in Kraft. Die Annahme erfolgt durch Hinterlegung einer entsprechenden förmlichen Urkunde beim Depositär.

5. Nach Inkrafttreten einer Änderung ist ein Vertragsstaat, der die Änderung angenommen hat, berechtigt, das geänderte Übereinkommen gegenüber Vertragsstaaten anzuwenden, die nicht binnen sechs Monaten nach Beschlußfassung über die Änderung dem Depositär notifiziert haben, daß sie durch die Änderung nicht gebunden sind.

6. Eine nach Inkrafttreten einer Änderung dieses Übereinkommens hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder

919 der Beilagen

35

Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Beitrittsurkunde gilt für das Übereinkommen in der geänderten Fassung.

Article 34**Denunciation**

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE at Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

COMMON UNDERSTANDING ADOPTED BY THE UNITED NATIONS CONFERENCE ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

Article 34**Dénonciation**

1. Tout État contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le dépositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plenipotentiaries soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

CONSENSUS ADOPTE PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale, la charge de la preuve incombe au transporteur mais que, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

Artikel 34**Kündigung**

1. Ein Vertragsstaat kann dieses Übereinkommen jederzeit mittels einer an den Depositär gerichteten schriftlichen Notifikation kündigen.

2. Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats nach Ablauf eines Jahres seit Eingang der Notifikation beim Depositär wirksam. Ist in der Notifikation ein längerer Zeitraum bestimmt, so wird die Kündigung nach Ablauf des längeren Zeitraums seit Eingang der Notifikation beim Depositär wirksam.

GESCHEHEN zu Hamburg am 31. März 1978 in einer Urschrift in arabischer, chinesischer, englischer, französischer, russischer und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

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

AUF DER KONFERENZ DER VEREINTEN NATIONEN ÜBER DIE BEFÖRDERUNG VON GÜTERN AUF SEE ERZIELTES EINVERNEHMEN

Es besteht Einvernehmen darüber, daß die Haftung des Beförderers nach diesem Übereinkommen auf dem Grundsatz des vermuteten Verschuldens beruht. Dies bedeutet, daß grundsätzlich der Beförderer die Beweislast trägt, daß jedoch in bestimmten Fällen die Bestimmungen dieses Übereinkommens von diesem Grundsatz abweichen.

VORBLATT

Problem:

Das internationale Transportrecht ist eine Materie, mit der sich rechtsvereinheitlichende Bemühungen seit Jahrzehnten intensiv und erfolgreich befassen. Die internationale Güterbeförderung zur See ist für Österreich naturgemäß nicht von primärem wirtschaftlichen Interesse, dennoch sollte auch die österreichische verladende Wirtschaft von der auf diesem Gebiet in Gang befindlichen Rechtsvereinheitlichung profitieren. Das Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See normiert für den internationalen Seetransport einheitliche Rechte und Pflichten für Beförderer, Absender und Empfänger. Zentraler Punkt des Übereinkommens ist die zwingende Haftung des Beförderers für Verlust und Beschädigung der Güter und für verspätete Ablieferung. Das Übereinkommen wurde auf der Grundlage eines von der nunmehr in Wien beheimateten Kommission der Vereinten Nationen für das Recht des internationalen Handels (UNCITRAL) erstellten Entwurfs am 31. März 1978 auf einer Diplomatischen Konferenz in Hamburg beschlossen. Dieses inzwischen unter der Kurzbezeichnung „Hamburger Übereinkommen“ oder „Hamburger Regeln“ bekannte Übereinkommen löst die bisher im internationalen Seetransport maßgeblichen Haager Regeln aus dem Jahre 1924 ab. Es berücksichtigt in ausgewogener Weise die Interessen der verladenden und der verschiffenden Wirtschaft und trägt der modernen Entwicklungen der Schifffahrtstechnik und des Handelsverkehrs Rechnung.

Das Übereinkommen hat die für sein Inkrafttreten erforderlichen zwanzig Ratifikationen bzw. Beitritte bereits erreicht. Es wird am 1. November 1992 in Kraft treten.

Lösung:

Ratifizierung des Übereinkommens.

Alternativen:

Beibehaltung der bisherigen Rechtslage, die aber der verladenden österreichischen Wirtschaft weniger Rechtssicherheit und ungünstigere Bedingungen für die Rechtsdurchsetzung bietet.

Die EG- und EWR-Konformität ist gegeben.

Kosten:

Keine.

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

1. Das Übereinkommen hat gesetzändernden bzw. Gesetzesergänzenden Charakter und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG der Genehmigung durch den Nationalrat. Es hat nicht politischen Charakter und ist der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, sodaß eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich ist. Das Übereinkommen enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen.

2. Auf der Grundlage eines im Rahmen der Kommission der Vereinten Nationen für das Recht des internationalen Handels (UNCITRAL) erstellten Übereinkommensentwurfs wurde von den Vereinten Nationen eine Diplomatische Konferenz zur Fertigstellung des Übereinkommens über die Beförderung von Gütern auf See einberufen, die vom 6. bis 31. März 1978 in Hamburg stattfand. Vertreten waren 78 Staaten, darunter auch Österreich. Zahlreiche internationale Organisationen hatten Beobachter entsandt. Die Arbeiten konnten auf der Konferenz erfolgreich zum Abschluß gebracht werden. Das Übereinkommen wurde am 31. März 1978 zur Unterzeichnung aufgelegt.

3. Vorgänger dieses Übereinkommens — das mittlerweile unter der Kurzbezeichnung „Hamburger Übereinkommen“ oder „Hamburger Regeln“ bekanntgeworden ist — sind die sogenannten Haager Regeln aus dem Jahre 1924 (Internationales Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente vom 25. August 1924) in der Fassung eines Ergänzungsprotokolls aus dem Jahre 1968 (sog. Haag-Visby-Regeln) und des Änderungsprotokolls aus dem Jahre 1979 (Umstellung der Rechnungseinheit auf Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds).

Für steigende Unzufriedenheit mit dem Haager Regelsystem (Haager Regeln bzw. Haag-Visby-Regeln) war vor allem die als unzeitgemäß und ungerechtfertigt empfundene Risikoverteilung zu Lasten des Absenders und zugunsten des Beförderers verantwortlich. Österreich war nie Vertragsstaat der Haager Regeln, sodaß auf die zunehmend als unzulänglich und vor allem veraltet empfundene Bestimmungen dieses Instruments nicht eingegangen zu werden braucht.

Auf Grund einer im Jahre 1968 von der 23. Vollversammlung der Vereinten Nationen verabschiedeten Resolution wurde die Neuregelung des internationalen Seefrachtrechts in das Arbeitsprogramm der UNCITRAL aufgenommen. Im Jahre 1976 war der UNCITRAL-Entwurf fertiggestellt. Er bildete die Grundlagen für die Beratungen auf der Diplomatischen Konferenz in Hamburg im Jahre 1978.

4. Das Übereinkommen, das 34 Artikel umfaßt, gliedert sich in 7 Teile: Teil I (Allgemeine Bestimmungen), Teil II (Haftung des Beförderers), Teil III (Haftung des Absenders), Teil IV (Beförderungsurkunden), Teil V (Ansprüche und Klagen), Teil VI (Ergänzende Bestimmungen) und Teil VII (Schlußbestimmungen).

Das Übereinkommen ist in englischer, französischer, spanischer, russischer, arabischer und chinesischer Sprache geschlossen, wobei alle diese Texte gleichermaßen authentisch sind. Die Übersetzung in die deutsche Sprache wurde auf einer Übersetzungskonferenz von Vertretern der Bundesrepublik Deutschland, der (ehemaligen) Deutschen Demokratischen Republik, der Schweiz und Österreichs erarbeitet. Sie berücksichtigt in erster Linie den englischen, in zweiter Linie den französischen Text. Die abgestimmte Übersetzung wird, sobald diese Staaten Vertragsstaaten des Übereinkommens geworden sind, in jedem von ihnen als amtliche Übersetzung kundgemacht. Dabei werden allerdings für jeden der deutschsprachigen Staaten einige wenige abweichende Ausdrücke verwendet, die dem Sprachgebrauch und der Rechtssprache des betreffenden Staates eigen sind.

5. Gegenstand, Anwendungsbereich und wesentliche Bestimmungen des Übereinkommens seien im folgenden kurz dargestellt:

Gegenstand des Übereinkommens ist die Regelung des internationalen Seeguttransportes, also des Seefrachtverkehrs zwischen zwei verschiedenen Staaten. Diese internationalen Seefrachtverträge fallen in den Anwendungsbereich des Übereinkommens, wenn der Staat, zu dem eine der im Übereinkommen (Art. 2 Abs. 1 lit. a bis d) für maßgebend erklärten territorialen Nahebeziehungen besteht, Vertragsstaat des Übereinkommens ist

(so wenn zB der vertraglich vorgesehene Lade- oder Löschlafen in einem Vertragsstaat liegt oder das Konnossement bzw. eine sonstige den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde in einem Vertragsstaat ausgestellt wurde). Das Übereinkommen ist überdies anzuwenden, wenn sich die Parteien kraft Rechtswahl seinem Anwendungsbereich direkt oder indirekt unterstellt haben (Art. 2 Abs. 1 lit. e).

Den Kern des Übereinkommens bildet der Teil II mit seinen Bestimmungen über die Haftung des Beförderers. Ausgehend von dem Bemühen, ein Gleichgewicht zwischen den Interessen der Staaten mit starker Handelsflotte und den Interessen der Staaten, bei denen die verladende Wirtschaft im Vordergrund steht, zu schaffen, wurde mit dem Hamburger Übereinkommen eine ausgewogenere Risikoverteilung zwischen Beförderern und Absendern erreicht, als dies beim Haftungssystem der Haager Regeln der Fall war. Nach den Haager Regeln konnte der Beförderer zB eine große Anzahl von Haftungsbefreiungsgründen geltend machen, darunter auch den für nautisches Verschulden. In einer Zeit, in der jede Seereise ein beträchtliches Risiko darstellte, faßte man den Seetransport als gemeinsames Risiko des Beförderers und des Eigentümers der Güter auf. Der Eigentümer des Schiffes hatte damals wenig Möglichkeiten, Kontrolle über sein Schiff und die Mannschaft auszuüben. In den letzten Jahrzehnten hat die technische Entwicklung jedoch zu einem stark verminderten Risiko von Seetransporten geführt und läßt diesen Haftungsbefreiungsgrund nun nicht mehr gerechtfertigt erscheinen. Nautisches Verschulden läßt sich nun viel leichter der Sphäre des Beförderers zuordnen. Ebenso überholt erscheint es im modernen Seetransport, den Beförderer nicht auch für Verspätungsschäden haften zu lassen.

Nach dem Haftungssystem des Hamburger Übereinkommens ist Grundlage der Haftung des Beförderers – von Ausnahmen abgesehen, auf die bei Erörterung des Art. 5 näher eingegangen wird – eine Verschuldensvermutung, dh. der Beförderer haftet für Verlust oder Beschädigung der Güter oder für den Verspätungsschaden, wenn er nicht beweist, daß er oder seine Erfüllungsgehilfen alle Maßnahmen ergriffen haben, die vernünftigerweise von ihnen verlangt werden konnten, um das schädigende Ereignis und seine Folgen abzuwenden (Art. 5 Abs. 1). Außer bei Vorsatz und besonders grober Fahrlässigkeit kommt dem Beförderer allerdings eine betragsmäßige Haftungsbeschränkung zugute (Näheres hiezu siehe die Erläuterungen zu den Art. 6 und 8).

Die Haftung des Absenders ist im Teil III geregelt. Bezüglich der im Teil IV enthaltenen Regelungen über die Beförderungsurkunden ist hervorzuheben, daß die Anwendung des Übereinkommens nicht mehr wie nach den Haager Regeln von der Ausstellung eines Konnossements abhängig

ist. Der Teil V befaßt sich mit der Durchsetzung von Ansprüchen aus dem Übereinkommen und regelt in diesem Zusammenhang Reklamationen, Verjährung, gerichtliche Zuständigkeit und Schiedsgerichtsbarkeit.

Der Vollständigkeit halber ist festzuhalten, daß vom Übereinkommen nicht geregelte Fragen des Vertragsverhältnisses nach der jeweils anzuwendenden nationalen Rechtsordnung (siehe hiezu unter Z 5) zu lösen sind. Das Übereinkommen behandelt nur die Hauptleistungspflichten der Vertragspartner; dagegen richten sich zB die schadenersatzrechtlichen Folgen der Verletzung von Nebenpflichten nach nationalem Recht. Ebenso ist nationales Recht für die Voraussetzungen und Folgen des Rücktritts bei verspäteter Leistung maßgeblich.

6. Für das Inkrafttreten des Übereinkommens sind gemäß Art. 30 zwanzig Ratifikationen oder Beitritte erforderlich. Dieses Quorum wurde am 7. Oktober 1991 erreicht. Im Hinblick auf die in der genannten Bestimmung vorgesehene Legisvakanz wird das Übereinkommen am 1. November 1992 in Kraft treten.

Da die Hamburger Regeln, wie bereits ausgeführt, eine angemessene Verteilung der Rechte und Pflichten bei der Seebeförderung vorsehen, wird von der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft die Ratifikation des Übereinkommens auch durch Österreich – als im überwiegenden Interesse der österreichischen Wirtschaft gelegen – befürwortet. Das österreichische Überseeaufkommen belief sich in den letzten Jahren auf 7 bis 8 Millionen Tonnen jährlich; 2,4 Millionen Tonnen entfielen auf den Export. Im Falle der Ratifikation durch Österreich würde ein beträchtlicher Teil dieses österreichischen Überseeverkehrs in den Anwendungsbereich der Hamburger Regeln fallen. Das Übereinkommen ist nämlich nicht nur dann anwendbar, wenn der Ladehafen oder der Löschlafen in einem Vertragsstaat liegt (was bei Österreich naturgemäß ausscheidet), sondern auch dann, wenn das Konnossement oder eine andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde in einem Vertragsstaat ausgestellt wird (Art. 2 Abs. 1 lit. d). Nach Mitteilung der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft wird der Überseetransport österreichischer Güter zwar durchwegs von ausländischen Reedereien durchgeführt, die einschlägigen Konnossemente werden jedoch in der Regel in Österreich ausgestellt (was, wie ausgeführt, im Falle der Ratifikation durch Österreich zur Anwendung der Hamburger Regeln führt). Da nämlich in Österreich der Landtransportanteil eines Überseeverkehrs überwiegend von der Reederei mitorganisiert wird, werden von den in Österreich ansässigen Reedereienturen sogenannte Durchfrachtkonnossemente ausgegeben. Dies hat den Vorteil, daß die Papiere kurzfristig bei der Bank eingereicht bzw. allfällige

Mängel bei der Ausstellung der Papiere ohne Zeitverlust korrigiert werden können. Im Falle der Ausstellung der Konnossemente in einem Überseehafen müßte ein langwieriger Postweg in Kauf genommen werden, der die bei der Verschiffung von Gütern oft notwendigen kurzfristigen Dispositionen erheblich behindern, wenn nicht unmöglich machen würde. Die Wichtigkeit einer derartigen Vorgangsweise wird durch die Tatsache unterstrichen, daß in einem verhältnismäßig kleinen Binnenland wie Österreich rund 40 Reedereiagenturen vertreten sind.

II. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Zu Art. 1:

Dieser Artikel enthält die in internationalen Übereinkommen üblichen Begriffsbestimmungen, mit deren Hilfe vor allem mehr Klarheit über den Übereinkommensgegenstand und eine Textstrafung erreicht werden soll. Im einzelnen ist anzumerken:

Der „Beförderer“ (Z 1) wurde im Seetransportrecht bisher als „Verfrachter“ bezeichnet. Er entspricht dem im sonstigen Frachtrecht üblichen Begriff des „Frachtführers“. Er ist derjenige, der sich vertraglich verpflichtet, gegen Zahlung von Fracht Güter über See zu befördern. In welcher Rechtsbeziehung er zum Schiff steht, ist unerheblich. Zum „ausführenden Beförderer“ (Z 2) vgl. Art. 10.

Der in Z 3 definierte „Absender“ (im Englischen „shipper“) umfaßt sowohl den Befrachter, der mit dem Beförderer den Seefrachtvertrag schließt, als auch den Ablader, der dem Beförderer die Güter tatsächlich übergibt. Im konkreten Fall können „Absender“ im Sinne des Übereinkommens somit eine einzige Person sein — wenn der Vertragspartner des Beförderers zugleich derjenige ist, der dem Beförderer die Güter übergibt — oder zwei Personen (wenn Befrachter und Ablader nicht identisch sind).

Zur Z 5 ist darauf hinzuweisen, daß die typischen Gefahren eines Seetransports lebender Tiere in Art. 5 Abs. 5 berücksichtigt werden.

Nach der in Z 6 enthaltenen Definition liegt ein Seefrachtvertrag auch dann vor, wenn ein Vertrag außer einer Seebeförderung auch eine Beförderung durch andere Transportmittel zum Gegenstand hat (multimodaler Transport). In einem solchen Fall gilt der Vertrag, soweit er sich auf die Seebeförderungsstrecke bezieht, als Seefrachtvertrag im Sinne des Übereinkommens. Damit soll erreicht werden, daß der Anwendungsbereich des Übereinkommens (Art. 2) alle Seebeförderungen erfaßt, unabhängig davon, ob sie Gegenstand eines selbständigen

Vertrages sind oder Teil eines multimodalen Transportvertrages.

Ausstellung, Inhalt und Wirkungen des in Z 7 definierten Konnossements sind in den Art. 14 ff. geregelt.

Bei der Formulierung der Z 8 wurde auf die Möglichkeit einer schriftlichen Mitteilung mittels Telefax noch nicht Bedacht genommen. Hier wird Analogie angebracht sein.

Zu Art. 2:

Der territoriale Geltungsbereich des Übereinkommens ist in den Abs. 1 und 2 geregelt. Danach ist das Übereinkommen auf alle internationalen Seefrachtverträge, also den Seetransport zwischen zwei verschiedenen Staaten anzuwenden, sofern eines der in Abs. 1 Buchstaben a bis e genannten alternativen fünf Anknüpfungskriterien gegeben ist:

Nach Buchstaben a und b ist dies der Fall, wenn der im Seefrachtvertrag vorgesehene Lade- oder Löschhafen in einem Vertragsstaat liegt. Sind wahlweise mehrere Löschhäfen vorgesehen, so kommt es auf den tatsächlichen Löschhafen an (Buchstabe c).

Der Buchstabe d erklärt das Übereinkommen auch dann für anwendbar, wenn das Konnossement oder die andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde in einem Vertragsstaat ausgestellt wird. Dieses Anknüpfungskriterium ist für Österreich wichtig, weil bei den österreichischen Überseeexporten die Konnossemente in der Regel in Österreich ausgestellt werden. Was die Formulierung angeht, so ist hervorzuheben, daß die in der Bestimmung erwähnte „andere den Seefrachtvertrag beweisende Urkunde“ für den territorialen Anwendungsbereich des Übereinkommens nur dann relevant ist, wenn kein Konnossement ausgestellt wird. Liegt hingegen ein Konnossement vor, so kommt es ausschließlich darauf an, ob dieses Konnossement in einem Vertragsstaat ausgestellt wurde oder nicht.

Der Buchstabe e enthält ein subjektives Anknüpfungskriterium: Auch wenn keiner der vorgenannten objektiven Anknüpfungspunkte gegeben ist, findet das Übereinkommen Anwendung, wenn dies im Konnossement bzw. der anderen den Seefrachtvertrag beweisenden Urkunde vorgesehen ist.

Hervorgehoben sei noch, daß die Nationalität des Schiffes, des Beförderers, des Absenders, des Empfängers oder sonstiger Beteiligter für die Anwendung des Übereinkommens ohne rechtliche Bedeutung ist (Abs. 2).

Nach Abs. 3 ist das Übereinkommen — von Ausnahmen abgesehen — auf Charterverträge (sog. Charterpartien) grundsätzlich nicht anzuwenden. Bei dieser Einschränkung des sachlichen Anwendungsbereichs folgt das Übereinkommen den

Haager Regeln. Sie hat insbesondere zur Folge, daß die im Übereinkommen vorgesehene zwingende Befördererhaftung für Charterpartien nicht gilt. Begründet wird diese Ausnahmeregelung damit, daß bei Charterverträgen in der Regel zwischen den Vertragsparteien wirtschaftliches Gleichgewicht besteht. Im Charterverkehr steht dem Beförderer zumeist ein einziger Ablader gegenüber, der das ganze Schiff oder einen großen Teil davon mit Ladung auslastet, während im Stückgutverkehr dem Beförderer viele Ablader mit mehreren kleineren Ladungspartien gegenüberstehen.

Zu Art. 3:

Die Auslegung von internationalen Übereinkommen — besonders nach Übersetzung des offiziellen Textes in die Sprachen der Vertragsstaaten — ist bekanntlich nicht unproblematisch. Auslegungsschwierigkeiten sind oftmals auch darin begründet, daß für das Zustandekommen zahlreicher Bestimmungen Kompromißentscheidungen notwendig waren. Die in Art. 3 verwendete Klausel ist als Gegengewicht zur Tendenz gedacht, internationale Übereinkommen nach rein nationalem Rechtsverständnis auszulegen (eine ähnliche Formel enthält zB Art. 7 Abs. 1 des Wiener Kaufrechtsübereinkommens, BGBl. Nr. 96/1988). Der Art. 3 gibt zwei Richtlinien vor: erstens ist der internationale Charakter zu berücksichtigen; das bedeutet im Einzelfall erforderlichenfalls ein Zurückgreifen auf die Texte in den verbindlichen Originalsprachen des Übereinkommens (vgl. Art. 34). Zweitens soll dem Hauptanliegen des Übereinkommens, nämlich der Rechtsvereinheitlichung, entsprochen werden. Man soll daher nach Möglichkeit auch die bekanntgewordene Rechtsprechung anderer Vertragsstaaten berücksichtigen; das gleiche gilt für einschlägige ausländische Literatur.

Zu Art. 4:

Die Art. 4 bis 11 (enthalten in Teil II des Übereinkommens) regeln die Haftung des Beförderers. Sie bilden das Kernstück des Übereinkommens.

Der Art. 4 regelt den Haftungszeitraum. Während die Haager Regeln die zwingende Haftung des Beförderers auf die reine Bordphase (Zeitspanne vom Einladen in das Schiff bis zum Ausladen aus dem Schiff) beschränken, geht der Art. 4 weiter und stellt auf den Zeitraum ab, in dem sich die Güter in der Obhut des Beförderers befinden (Abs. 1). Der Beginn und das Ende des Obhutszeitraums werden im Abs. 2 durch Definition der Begriffe „Übernahme“ (Abs. 2 lit. a) und „Ablieferung“ (Abs. 2 lit. b) näher festgelegt. Bezüglich der Güterablieferung enthält Abs. 2 Buchstabe b ii eine Fiktion: Güter gelten auch dann als abgeliefert, wenn sie der Beförderer für den Empfänger entsprechend dem

Vertrag oder den im Löschhafen anzuwendenden Gesetzen oder den Gebräuchen des betreffenden Handels bereitstellt.

Zu Art. 5:

Abs. 1 normiert die Grundsätze der Haftung des Beförderers. Der Beförderer haftet, sofern er nicht beweist, daß er und seine Erfüllungsgehilfen alle Maßnahmen ergriffen haben, die vernünftigerweise von ihnen verlangt werden konnten, um das schädigende Ereignis und seine Folgen abzuwenden. Es handelt sich somit um eine Verschuldensvermutung mit Umkehr der Beweislast: Nicht der Geschädigte muß das Verschulden des Beförderers bzw. der Erfüllungsgehilfen des Beförderers beweisen, sondern der Beförderer muß, um sich von der Haftung zu befreien, seine bzw. seiner Erfüllungsgehilfen Schuldlosigkeit beweisen. Um diesbezüglich keine Zweifel aufkommen zu lassen, wurde dies in einem auf der Hamburger Diplomatischen Konferenz angenommenen „Common Understanding“ ausdrücklich festgehalten („Auf der Konferenz der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See erzielt Einvernehmen“; wiedergegeben im Anschluß an den Übereinkommenstext).

Gehaftet wird für Schäden, die aus dem Verlust, der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung der Güter entstehen; wann verspätete Ablieferung vorliegt, wird in Abs. 2 geregelt.

Die in Abs. 2 und Abs. 3 geregelte Haftung für Verspätungsschäden ist eine Neuerung gegenüber den Haager Regeln. Wenn keine Frist für die Ablieferung der Güter im Löschhafen vereinbart wurde, muß — um festzustellen, ob verspätete Ablieferung vorliegt — zunächst die vernünftigerweise zu fordernde Transportdauer eines sorgfältigen Beförderers ermittelt werden. Der Fristablauf beginnt mit Übernahme der Güter im Sinn des Art. 4. Erst nachdem solcherart festgestellt wurde, daß Verspätung vorliegt, kann die subjektive Seite des Verschuldens (Abs. 1) geprüft werden.

Ist durch die Verspätung sowohl ein Schaden an den beförderten Gütern als auch reiner Verspätungsschaden (finanzieller Verlust wegen Marktverfalls usw.) entstanden, so ist der Beförderer für beides ersatzpflichtig (wobei für die beiden Schadenstypen die unterschiedlichen Haftungshöchstbeträge des Art. 6 Buchstaben a und b gelten). Daß dem Anspruchsteller durch die verspätete Ablieferung ein Schaden entstanden ist, muß von ihm nachgewiesen werden.

Bezüglich der Haftung für Feuerschäden (Abs. 4 Buchstaben a und b) gelten abweichende Beweislastregeln. Bei diesen Schäden muß der Geschädigte das Verschulden des Beförderers bzw. dessen Erfüllungsgehilfen nachweisen. Diese für den Beförderer günstigere Beweislastregelung bei Feu-

erschäden ist ein Relikt des in den Haager Regeln noch enthaltenen Haftungsbefreiungsgrundes für nautisches Verschulden (Feuerschäden können durch fehlerhaften Betrieb des Schiffes entstehen). Um dem Geschädigten die Beweislast für die Entstehung des Feuers etwas zu erleichtern, wird im Buchstaben b des Abs. 4 bestimmt, daß der Geschädigte oder der Beförderer verlangen kann, daß eine der Schiffspraxis entsprechende Untersuchung über die Gründe und Umstände des Feuers durchgeführt und der Untersuchungsbericht dem Geschädigten und dem Beförderer zur Vorführung gestellt wird.

Die Sonderregelung für die Haftung des Beförderers beim Transport lebender Tiere (Abs. 5) enthält einen eingeschränkten Haftungsbefreiungsgrund, dh. der Beförderer haftet nur für jene Schäden nicht, die aus den besonderen Schadensgefahren beim Transport der betreffenden Tierarten entstehen. Auf diesen Haftungsbefreiungsgrund kann sich der Beförderer nicht nur bei Verlust und Beschädigung, sondern auch bei verspäteter Ablieferung berufen.

Nach Abs. 6 ist der Beförderer von der Haftung befreit — außer bei sogenannter großer Havarie (siehe hierzu Abs. 24) —, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung auf Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben oder auf Hilfeleistung oder Bergungsmaßnahmen für Sachen zurückzuführen ist. Festzuhalten ist, daß — wie in allen Fällen, in denen keine besondere Beweislastregelung vorgesehen ist — die allgemeine Beweislastregelung des Art. 5 Abs. 1 gilt, wonach sich der Beförderer freibeweisen muß; er muß also die Kausalität der Rettungsmaßnahmen für den Schaden (sowie ihre Angemessenheit bei der Rettung von Sachen) beweisen.

Der Abs. 7 behandelt den Fall, daß bei der Entstehung des Schadens sowohl das Verschulden des Beförderers oder seiner Erfüllungsgehilfen als auch andere Ursachen mitgewirkt haben. In der Beweislastregelung dieses Absatzes kommt ebenfalls der in Art. 5 Abs. 1 aufgestellte Grundsatz zum Ausdruck, daß es dem Beförderer obliegt, den Entlastungsbeweis zu erbringen.

Zu Art. 6:

Bei der Art der Berechnung der Haftungshöchstbeträge unterscheidet der Abs. 1 zwischen Güterverlust und Güterbeschädigung einerseits und verspäteter Ablieferung andererseits. Während bei letzterer die zu zahlende Fracht alleinige Berechnungsgrundlage ist, gilt für die erstgenannte Schadenskatégorie eine zweifache (alternative) Bezugsbasis: Nach Abs. 1 Buchstabe a betragen die Haftungshöchstbeträge für Güterverlust und Güterbeschädigung entweder 835 Rechnungseinheiten pro Packung oder Ladungseinheit oder aber

2,5 Rechnungseinheiten pro Kilogramm der verlorengegangenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist (im konkreten Fall findet somit der jeweils höhere Betrag Anwendung); Rechnungseinheit ist gemäß Abs. 3 in Verbindung mit Art. 26 das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds.

Der Abs. 2 klärt die Frage, was als „Ladungseinheit“ im Sinne des Abs. 1 Buchstabe a anzusehen ist, wenn Güter in Containern befördert werden (sog. Containerklausel). Es wird diesbezüglich unterschieden: Sind im Konnossement (bzw. dem das Konnossement ersetzenden Dokument) die Einzelpackungen gesondert genannt, so gelten sie als Ladungseinheiten. Ist im Beförderungsdokument jedoch nur der Container (bzw. ein ähnliches die Güter zusammenfassendes Beförderungsggerät) genannt, so gelten die Güter in einem solchen Beförderungsggerät als einzige Ladungseinheit.

Die Höchstsumme für verspätete Ablieferung ist gemäß Abs. 1 Buchstabe b auf das 2,5fache der für die verspätet abgelieferten Güter zu zahlenden Fracht beschränkt, höchstens aber auf die Gesamtfracht, die auf Grund des Seefrachtvertrages zu zahlen ist.

Die Gesamthaftung des Beförderers (also zB bei Zusammentreffen von Güterbeschädigung und verspäteter Ablieferung) darf gemäß Abs. 1 Buchstabe c nicht zu einem höheren Haftungsbetrag führen, als bei totalem Verlust der Güter zu leisten wäre.

Beförderer und Absender dürfen höhere Haftungshöchstbeträge vereinbaren, nicht aber niedrigere (Art. 6 Abs. 4, Art. 23 Abs. 1).

Zu Art. 7:

Der Abs. 1 soll die Umgehung der Haftungsregelung des Übereinkommens mit Hilfe eines außervertraglichen Anspruchs verhindern. Daher kann der Beförderer die Einwendungen und Haftungsbeschränkungen des Übereinkommens gegen einen auf Verlust oder Beschädigung der Güter oder verspätete Ablieferung gestützten Anspruch stets geltend machen. Ob der Anspruch auf einen vertraglichen, einen außervertraglichen oder einen anderen Rechtsgrund gestützt wird (die letzte Variante bezieht sich auf die im anglo-amerikanischen Rechtskreis möglichen „in rem-Verfahren“, die gegen das Schiff gerichtet sind), ist ohne Bedeutung.

Wird ein Schadenersatzanspruch direkt gegen einen Erfüllungsgehilfen geltend gemacht, so kann sich dieser nach Abs. 2 auf die gleichen Einwendungen und Haftungsbeschränkungen berufen, die nach dem Übereinkommen dem Beförderer zustehen. Voraussetzung allerdings ist, daß der Betreffende beweist, in Ausübung seiner Verrichtungen gehandelt zu haben.

Nach Abs. 3 darf die Gesamtsumme, die der Geschädigte vom Beförderer und gegebenenfalls von dessen Erfüllungsgehilfen fordern kann, die Haftungshöchstsummen des Übereinkommens nicht übersteigen (außer bei qualifiziertem Verschulden nach Art. 8).

Zu Art. 8:

Bei Vorliegen qualifizierten Verschuldens kommen dem Beförderer die betragsmäßigen Haftungsbeschränkungen des Abs. 6 nicht zugute (Abs. 1). Nach der Definition des Abs. 1 ist dieser Fall gegeben, wenn der Verlust bzw. die Beschädigung oder verspätete Ablieferung durch eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers verursacht wurde, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder „leichtfertig und in dem Bewußtsein begangen wurde, daß (... ein solcher Schaden ...) wahrscheinlich eintreten werde.“ Auffallende Sorglosigkeit genügt somit nicht, es muß auch noch das Bewußtsein hinzukommen, daß das leichtfertige Verhalten wahrscheinlich einen solchen Schaden zur Folge haben werde. Die Beweislast für das Vorliegen eines derartigen qualifizierten Verschuldens trifft den Anspruchsberechtigten.

Eine im wesentlichen gleichlautende Definition des qualifizierten Verschuldens, das zum Verlust der Haftungsbeschränkung führt, enthält Art. 25 des Warschauer Abkommens vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, BGBl. Nr. 286/1961, idF des Haager Protokolls vom 28. September 1955, BGBl. Nr. 161/1971 (vgl. dazu die in Wiesbauer — Zetter, Transporthaftung, MGA Nr. 56, S. 934 abgedruckten Entscheidungen).

Im Abs. 1 wird nur auf das (qualifizierte) Verschulden des Beförderers selbst Bezug genommen. Demgemäß verliert der Beförderer die im Art. 6 vorgesehene Haftungsbeschränkung nur dann, wenn ihn selbst dieses Verschulden trifft (bei juristischen Personen kommt es auf das Verschulden der Organe an), und nicht auch, wenn Verschulden bloß seitens der Erfüllungsgehilfen vorliegt. Diese Lösung ergibt sich nicht nur aus dem Text des Abs. 1, sondern wird auch belegt durch dessen Entstehungsgeschichte: Der Art. 8 Abs. 1 des der Hamburger Diplomatischen Konferenz als Verhandlungsgrundlage dienenden UNCITRAL-Entwurfs hatte neben dem Beförderer auch noch bestimmte andere Personen genannt, deren qualifiziert schuldhaftes Verhalten ebenfalls zum Verlust der Haftungsbeschränkung für den Beförderer führen sollte (Angestellte mit detaillierter Tätigkeitsbestimmung und Kontrollinstitutionen). Die Bezugnahme auf andere Personen als den Beförderer selbst ist sodann in dem von der Konferenz

schließlich angenommenen Text entfallen. Die damit verbundene Verbesserung der Rechtstellung des Beförderers war ua. der Preis dafür, daß der noch in den Haager Regeln aufscheinende generelle Haftungsbefreiungsgrund des nautischen Verschuldens in das auf der Hamburger Konferenz geschaffene Haftungssystem keinen Eingang fand.

Während der Abs. 1 die Haftung des Beförderers betrifft, bezieht sich Abs. 2 auf die Haftung des Erfüllungsgehilfen: Wird ein Schadenersatzanspruch unmittelbar gegen einen Erfüllungsgehilfen geltend gemacht, so kann sich dieser auf die — ansonsten zustehende (Art. 7 Abs. 2) — betragsmäßige Haftungsbegrenzung nicht berufen, wenn ihm qualifiziertes Verschulden nachgewiesen wird.

Zu Art. 9:

Diese Bestimmung enthält Sonderregelungen für die Beförderung von Gütern auf Deck. In den Abs. 1 und 2 wird zunächst festgelegt, unter welchen Voraussetzungen der Beförderer zur Deckverladung befugt ist. Die Kernfrage der Haftung des Beförderers bei Deckverladung ist in den Abs. 3 und 4 geregelt. Es ist dabei zu unterscheiden, ob die Deckverladung im Sinne der Abs. 1 und 2 zulässig war oder nicht. War sie zulässig, so ist der Beförderer von dem mit dieser Verladeart verbundenen Schadensrisiko befreit. In einem solchen Fall haftet er nur für diejenigen Schäden (Verlust, Beschädigung, verspätete Ablieferung), die er oder seine Erfüllungsgehilfen schuldhaft herbeiführten und die mit der Verladeart nichts zu tun hatten, dh. die auch entstanden wären, hätte man die Güter unter Deck befördert. Wurden die Güter allerdings unzulässigerweise auf Deck befördert, so haftet der Beförderer allein deshalb für die infolge der Deckverladung eingetretenen Schäden (Verlust, Beschädigung, verspätete Ablieferung). Dem Beförderer kommt hierbei die Haftungsbegrenzung des Art. 6 zugute, außer sein Verhalten wäre als qualifiziert schuldhaft im Sinne des Art. 8 zu bewerten. In diesem Zusammenhang ist auf die im Abs. 4 enthaltene Vermutungsregel hinzuweisen: Wurde ausdrücklich Unterdeckverladung vereinbart und gleichwohl auf Deck befördert, so gilt dies als qualifiziertes Verschulden des Beförderers im Sinne des Art. 8, sodaß die betragsmäßige Haftungsbegrenzung (Art. 6) entfällt.

Zu Art. 10:

Dieser Artikel regelt die Haftung, wenn der im Art. 1 Abs. 1 definierte „Beförderer“, also derjenige, der mit dem Absender den Seefrachtvertrag geschlossen hat, die Beförderung nicht selbst durchführt, sondern die Ausführung einem anderen überträgt („ausführender Beförderer“ im Sinne des Art. 1 Abs. 2).

Nach Abs. 1 haftet der (vertragschließende) Beförderer für die gesamte Beförderung, wobei er für die (schuldhaften, siehe Art. 5 Abs. 1) Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Beförderers und dessen Erfüllungsgehilfen einzustehen hat (außer es liegt nach Art. 11 zulässige Freizeichnung vor). Soweit die Beförderung vom ausführenden Beförderer durchgeführt wurde, trifft die Haftpflicht (Art. 5 ff.) auch diesen (Abs. 2). Insoweit besteht gesamtschuldnerische Haftung des (vertragschließenden) Beförderers und des ausführenden Beförderers (Abs. 4). Der Gesamtbetrag des Schadenersatzes, der vom Beförderer, dem ausführenden Beförderer und deren Erfüllungsgehilfen erlangt werden kann, darf allerdings die Haftungshöchstbeträge des Übereinkommens nicht übersteigen (Abs. 5).

Zu Art. 11:

Diese Bestimmung ermöglicht die Beibehaltung einer den Interessen der Beförderer entgegenkommenden Vertragspraxis, nach der die Haftung für fremde Transportabschnitte durch eine im Seefrachtvertrag aufscheinende Freizeichnungsklausel ausgeschlossen werden kann. Zu diesem Zweck muß im Seefrachtvertrag allerdings auch ausdrücklich vorgesehen sein, daß ein bestimmter Teil des Transports von einer namentlich genannten anderen Person als dem Beförderer durchgeführt wird. Der Haftungsausschluß des Beförderers ist nur für den Zeitraum möglich, in dem der ausführende Beförderer die Güter in seiner Obhut hat. Der Beförderer muß beweisen, daß das Schadensereignis während der Obhut des ausführenden Beförderers eingetreten ist. Diese Haftungsbefreiung ist dann wirkungslos, wenn der ausführende Beförderer nicht vor einem nach Art. 21 Abs. 1 oder 2 zuständigen Gericht in Anspruch genommen werden kann.

Zu Art. 12:

Die den Teil III des Übereinkommens bildenden Artikel 12 und 13 regeln die Haftung des Absenders und seiner Erfüllungsgehilfen für Schäden des Beförderers und des ausführenden Beförderers oder für die Beschädigung des Schiffes.

Der Absender haftet, wenn der Schaden durch sein Verschulden oder durch Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen verursacht wurde (Art. 12 erster Satz). Liegt das Verschulden beim Erfüllungsgehilfen des Absenders, so kann sowohl der Absender als auch der Erfüllungsgehilfe („Bediensteter oder Beauftragter“) direkt in Anspruch genommen werden (Art. 12 zweiter Satz). Der Grad des erforderlichen Verschuldens ist nicht weiter bestimmt, leichte Fahrlässigkeit genügt daher. Mangels spezieller Regelung kommen die allgemeinen

Beweislastregeln zum Tragen, der Geschädigte muß also den Schaden, die Verursachung und das Verschulden beweisen.

Zu Art. 13:

Dieser Artikel enthält besondere Regeln für die Beförderung gefährlicher Güter. Der Abs. 1 verpflichtet den Absender, gefährliche Güter in geeigneter Weise als gefährlich zu kennzeichnen oder zu beschriften. Eine Verletzung dieser Pflicht führt zur Haftung für die durch die Verschiffung solcher Güter entstehenden Schäden und berechtigt den Beförderer oder ausführenden Beförderer, die Güter je nach Erfordernis ohne jegliche Ersatzleistung auszuladen, zu vernichten oder unschädlich zu machen (Abs. 2). Diese Rechtsfolgen treten allerdings nicht ein (Abs. 3), wenn die Güter — auch ohne Aufklärung durch den Absender — in Kenntnis ihrer gefährlichen Beschaffenheit übernommen wurden. Die Schadenersatzpflicht des Absenders umfaßt auch Regreßansprüche des Beförderers und des ausführenden Beförderers, die sich aus deren Haftung gegenüber Dritten ergeben.

Im Zusammenhang mit Teil III, der die Haftung des Absenders regelt, ist auch auf Art. 17 Abs. 1 hinzuweisen, der ebenfalls das Verhältnis zwischen Beförderer und Absender betrifft. Dieser Bestimmung zufolge trifft den Absender eine Garantiehaf- tung für die Richtigkeit der auf die Güter bezüglichen Angaben im Konnossement.

Zu Art. 14:

Die Art. 14 bis 18 — enthalten im Teil IV des Übereinkommens — betreffen die Beförderungsurkunden, vor allem das Konnossement.

So wie dem Konnossement nach dem HGB (§ 643 ff.) kommt auch dem Konnossement nach den Hamburger Regeln — entsprechend der in Art. 1 Z 7 enthaltenen Definition — eine Doppelfunktion zu: Es ist einerseits ein Beförderungsdokument, durch das der Abschluß eines Seefrachtvertrags und die Übernahme der Güter — bzw. im Falle des Bordkonnossements deren Verladung — durch den Beförderer bewiesen wird, und andererseits ist es ein Wertpapier, in dem sich der Beförderer verpflichtet, die Güter gegen Aushändigung der Urkunde dem durch das Konnossement Ausgewiesenen auszufolgen. In letzterer Hinsicht hat das Konnossement nach den Hamburger Regeln einen weiteren Anwendungsbereich als das Konnossement des HGB. Während dieses nur auf Namen oder auf Order lauten darf (§ 647), kann sich der Beförderer in einem den Haager Regeln unterliegenden Konnossement auch zur Ablieferung der Güter an den Inhaber der Urkunde verpflichten (Art. 1 Z 7).

Der Art. 14 betrifft die Ausstellung des Konnossements. Nach Abs. 1 ist das Konnossement auf Verlangen des Absenders auszustellen, und zwar stets vom Beförderer (Art. 1 Z 1), auch wenn die Güter nicht von ihm, sondern vom „ausführenden Beförderer“ (Art. 1 Abs. 2) übernommen worden sind. Der Beförderer kann auch eine andere Person zur Unterzeichnung des Konnossements bevollmächtigen (Art. 14 Abs. 2 erster Satz), wobei ein vom Kapitän des die Güter befördernden Schiffes unterzeichnetes Konnossement als im Namen des Beförderers unterzeichnet gilt (Abs. 2 zweiter Satz). Letzteres bedeutet, daß der Kapitän kraft Gesetzes befugt ist, für den Beförderer das Konnossement zu unterzeichnen.

Zu Art. 15:

Der Abs. 1 bestimmt in den Buchstaben a bis o den notwendigen Inhalt des (Übernahme-)Konnossements, der Abs. 2 bezeichnet die für das sogenannte Bordkonnossement erforderlichen zusätzlichen Angaben. Das Fehlen einzelner Angaben bewirkt nach Abs. 3 allerdings nicht die Ungültigkeit des Konnossements, vorausgesetzt, es erfüllt die Erfordernisse des Art. 1 Z 7. Damit das Konnossement als Wertpapier gültig bleibt, muß ihm somit zumindest zu entnehmen sein, daß der Beförderer bestimmte Güter zum Transport in einen bestimmten Hafen erhalten hat und daß diese Güter an einen namentlich bezeichneten Empfänger, an Order oder an den Inhaber der Urkunde abzuliefern sind.

Zu Art. 16:

Die im Konnossement enthaltenen Angaben betreffend die zur Beförderung übernommenen Güter (vgl. Art. 15 Abs. 1 lit. a) haben, sofern der Beförderer nicht einen sogenannten Vorbehalt in die Urkunde aufgenommen hat (siehe dazu unten), die Vermutung der Richtigkeit für sich: Bis zum Beweis des Gegenteils gelten sie so vom Beförderer übernommen (bzw. an Bord genommen), wie sie im Konnossement beschrieben sind (Art. 16 Abs. 3 lit. a). Wurde das Konnossement einem gutgläubigen Dritten (den Empfänger eingeschlossen) übertragen, so ist auch der Beweis des Gegenteils nicht mehr zulässig (Abs. 3 lit. b).

Der Beförderer kann diese Beweiswirkungen verhindern, indem er in das Konnossement einen sogenannten Vorbehalt aufnimmt, mit dem er festhält, daß er Verdachtsgründe habe, denen zufolge die tatsächlich übernommenen (an Bord genommenen) Güter nicht den Angaben im Konnossement entsprechen, oder daß er keine ausreichende Möglichkeit hatte, diese Angaben nachzuprüfen (Abs. 1). Letzteres ist im modernen Containerverkehr häufig der Fall.

Enthält das Konnossement keinen Vermerk über den äußeren Zustand der Güter (vgl. Art. 15 Abs. 1 lit. a), so begründet dies die (widerlegliche) Vermutung, daß die Güter in gutem äußeren Zustand übernommen wurden (Abs. 3).

Enthält das Konnossement keine Angaben betreffend die Fracht (vgl. Art. 15 Abs. 1 lit. k), so wird gemäß Abs. 4 erster Satz bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, daß der Empfänger keine Fracht zu zahlen hat (das gleiche gilt bezüglich Liegegeld). Wurde das Konnossement einem gutgläubigen Dritten übertragen, so ist auch der Beweis des Gegenteils nicht mehr zulässig (Abs. 4 zweiter Satz).

Zu Art. 17:

Der Abs. 1 legt eine Garantiehaftung des Absenders für die Richtigkeit bestimmter Angabe über die zu befördernden Güter fest. Für Schäden, die dem Beförderer aus unrichtigen Angaben entstehen, hat ihm der Absender Ersatz zu leisten. Diese Haftpflicht bleibt auch nach Übertragung des Konnossements bestehen.

Die Abs. 2 bis 4 betreffen die sogenannten Reversverträge oder Garantiebriefe, mit denen sich der Absender verpflichtet, den Beförderer zu entschädigen, wenn dieser vom Empfänger für Güterschäden in Anspruch genommen wird, die sich aus dem Unterlassen von Konnossementsvermerken ergeben. Eine solche Vereinbarung ist Dritten gegenüber unwirksam (Abs. 2). Sie ist aber auch gegenüber dem Absender nur dann gültig, wenn die Unterlassung des Konnossementsvermerks nicht in der Absicht erfolgte, einen gutgläubigen Dritten, der das Konnossement erwirbt (den Empfänger eingeschlossen), zu betrügen (Abs. 3). Bei Betrugsabsicht haftet der Beförderer dem genannten Dritten gegenüber ohne die im Art. 6 des Übereinkommens vorgesehene Haftungsbeschränkungen (Abs. 4).

Zu Art. 18:

Diese Bestimmung betrifft den Fall, daß anstelle eines Konnossements bloß eine Empfangsbestätigung ausgestellt wurde. Eine solche gilt bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis des Abschlusses des Vertrages und der Übernahme der Güter durch den Beförderer.

Zu Art. 19:

Dieser Artikel regelt die Reklamationsfristen für Empfänger und Beförderer. Der Empfänger muß offene Mängel (Verlust oder Beschädigung) am ersten Werktag (Abs. 1) und versteckte Mängel nach 15 Tagen (Abs. 2) ab Übergabe schriftlich

anzeigen, sofern nicht eine gemeinsame Überprüfung der Güter stattgefunden hat (Abs. 3). Die Nichteinhaltung dieser Frist- und Formvorschriften führt zu einer Beweislastverschiebung zugunsten des Beförderers.

Verspätungsschäden sind binnen 60 Tagen bei sonstigem Verlust des Ersatzanspruchs schriftlich anzuzeigen (Abs. 5).

Nach Abs. 7 haben Beförderer und ausführende Beförderer ihrerseits allfällige Mängel (Verlust oder Beschädigung) dem Absender innerhalb einer 90tägigen Frist ab Schadenseintritt oder Ablieferung — das spätere Ereignis ist maßgebend — anzuzeigen. Sonst tritt Beweislastverschiebung zugunsten des Absenders ein, indem vermutet wird, daß der Beförderer bzw. der ausführende Beförderer keine Verluste oder Beschädigungen erlitten hat, die auf Verschulden des Absenders oder dessen Leute zurückzuführen sind.

Zu Art. 20:

Die Verjährungsfrist für alle Ansprüche aus dem Übereinkommen beträgt zwei Jahre. Die Frist beginnt am Tag der Ablieferung der Güter bzw., wenn keine Güter abgeliefert wurden, am letzten Tag, an dem abgeliefert hätte werden sollen. Der in Anspruch Genommene kann durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Geschädigten die Verjährungsfrist verlängern.

Für Regreßklagen verlängern sich diese Fristen, insoweit das Recht des Staates, in dem das Verfahren anhängig gemacht wird, längere Verjährungsfristen vorsieht. Dem Regreßkläger muß aber stets eine Frist von mindestens 90 Tagen ab dem Zeitpunkt zur Verfügung stehen, an dem er den Anspruch befriedigt hat oder ihm die Klage, die den Regreßanspruch auslösen könnte, zugestellt wurde.

Zu Art. 21:

Für Klagen wegen der dem Übereinkommen unterliegenden Beförderungen sind im Abs. 1 folgende Gerichtsstände vorgesehen: Ort der Hauptniederlassung (mangels einer solchen des gewöhnlichen Aufenthalts) des Beklagten; Ort der Vertragschließung, sofern der Beklagte dort eine Niederlassung oder Vertretung hatte, durch die der Vertrag geschlossen wurde; Ort des Ladehafens; Ort des Löschhafens; ein anderer im Seefrachtvertrag (zusätzlich) vereinbarter Gerichtsstand. Unerheblich ist, ob es sich bei diesen Gerichten um solche von Vertragsstaaten handelt oder nicht.

Die genannten Gerichtsstände sind Wahlgerichtsstände. Die Vereinbarung eines ausschließlichen Gerichtsstandes ist nichtig, außer sie wurde erst nach Entstehen des Anspruchs getroffen (Abs. 5).

Eine Erweiterung erfährt die im Abs. 1 enthaltene Zuständigkeitsregelung durch den Abs. 2: Wurde das befördernde Schiff oder ein Schiff des selben Eigentümers zur Sicherstellung einer Forderung beschlagnahmt (Arrest), so kann die Klage auch vor dem dortigen Gericht erhoben werden, sofern es sich um das Gericht eines Vertragsstaates handelt. Leistet der Beklagte allerdings angemessene Sicherheit, so muß die Klage zurückgezogen und bei einem der in Abs. 1 genannten Gerichte eingebracht werden.

Ist ein Verfahren vor einem nach Abs. 1 oder 2 zuständigen Gericht anhängig oder von einem solchen Gericht durch Urteil beendet worden, so kann ein anderes Gericht mit derselben Sache nur befaßt werden, wenn das Urteil des ersten Gerichtes in dem Staat, in dem die zweite Klage eingebracht wird, nicht vollstreckbar ist (Abs. 4 lit. a). Die zwischenstaatliche Vollstreckbarkeit selbst ist im Übereinkommen nicht geregelt; sie unterliegt nationalem Recht.

Zu Art. 22:

Die Parteien können schriftlich die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vereinbaren (Abs. 1). Der in Abs. 3 enthaltene Katalog der Orte, an denen das Schiedsverfahren nach Wahl des Klägers durchzuführen ist, entspricht dem Katalog der Wahlgerichtsstände des Art. 21 Abs. 1. In materiellrechtlicher Hinsicht ist das Schiedsgericht verpflichtet, die Bestimmungen des Übereinkommens anzuwenden (Abs. 4).

Der Abs. 2 enthält eine Sonderregelung für Charterverträge. Danach kann sich der Beförderer auf eine in einem Chartervertrag enthaltene Schiedsklausel gegenüber einem gutgläubigen Konnossementinhaber nur berufen, wenn das Konnossement einen Vermerk enthält, daß die Schiedsklausel des Chartervertrags auch den Inhaber des Konnossements bindet.

Zu Art. 23:

Im Abs. 1 wird, wie in anderen internationalen Transportübereinkommen, der zwingende Charakter der Hamburger Regeln festgelegt: Eine Vereinbarung in einem Seefrachtvertrag, einem Konnossement oder einer anderen den Seefrachtvertrag beweisenden Urkunde ist insoweit nichtig, als sie unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen des Übereinkommens abweicht. In einem solchen Fall tritt Teilnichtigkeit ein, dh. Nichtigkeit bloß derjenigen Vertragsteile, die mit dem Übereinkommen in Widerspruch stehen. Zulässig allerdings ist es, daß der Beförderer seine Haftung und seine Pflichten durch vertragliche Vereinbarung erweitert (Abs. 2). Für einen Schaden aus nichtigen Vertragsabreden haftet der Beförderer (Abs. 4).

Zu Art. 24:

Die in nationalen Rechten oder in Seefrachtverträgen enthaltenen Regelungen über die Gefahrengemeinschaft der sogenannten großen Haverei (vereinbart werden zumeist die York-Antwerp-Rules 1974; Text in Wiesbauer-Zetter, Transporthaftung, Ergänzungsband zu MGA 56, 1990, S. 308 ff.) bleiben unberührt (Abs. 1). Die Haftungsregelungen des Übereinkommens für Güterverlust und Güterbeschädigung haben allerdings Vorrang, wenn es darum geht, ob der Empfänger einen Beitrag zur großen Haverei ablehnen bzw. für geleistete Beiträge (sowie entstandene Rettungskosten) vom Beförderer Refundierung verlangen kann (Abs. 2).

Zu Art. 25:

Dieser Artikel regelt das Verhältnis zu anderen internationalen Übereinkommen.

Zu Art. 26:

Die Rechnungseinheit für die Haftungsbeschränkung des Beförderers (Art. 6) ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Derzeit (Stand 10. Jänner 1992) beträgt ein Sonderziehungsrecht 15,27 S.

Zu Art. 27 bis 34:

Diese Artikel enthalten die Schlußbestimmungen. Hinzuweisen ist auf Art. 30 Abs. 1, wonach das Übereinkommen ein Jahr nach Hinterlegung der 20. Ratifikationsurkunde (bzw. der dieser gleichwertigen Urkunde) in Kraft tritt. Es wurde schon eingangs gesagt, daß auf Grund dieser Bestimmung das Übereinkommen am 1. November 1992 in Kraft treten wird.

Für Staaten, die ihre Urkunden zu einem späteren Zeitpunkt hinterlegen, gilt ebenfalls eine einjährige Legisvakanz; die Frist läuft ab Hinterlegung der entsprechenden Urkunde dieses Staates (Abs. 2).