

Internationales Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente

Vom 25.8.1924
(RGBl. 1939 II 1049)

(Unverbindliche deutsche Übersetzung)

Art. 1. In diesem Abkommen werden die folgenden Worte in dem nachstehend angegebenen Sinne gebraucht:

- a) Das Wort „Unternehmer“ umfaßt den Schiffseigentümer oder den Charterer, der mit einem Befrachter einen Frachtvertrag eingeht.
- b) Das Wort „Frachtvertrag“ bezeichnet nur solche Frachtverträge, über die ein Konnossement oder ein gleichartiger Titel für die Beförderung von Gütern zur See ausgestellt ist; dazu gehören die auf Grund oder in Verfolg einer Charterpartie ausgestellten Konnossemente und gleichartigen Titel von dem Zeitpunkt ab, in dem sie für das Rechtsverhältnis zwischen dem Unternehmer und dem Inhaber des Konnossements maßgebend geworden sind.
- c) Das Wort „Güter“ umfaßt Güter, Gegenstände, Waren und Artikel jeglicher Art mit Ausnahme von lebenden Tieren und der im Frachtvertrag als Deckladung bezeichneten und tatsächlich so beförderten Ladung.
- d) Als „Schiff“ gilt jedes Fahrzeug, das für die Beförderung von Gütern zur See verwendet wird.
- e) Die „Beförderung von Gütern“ umfaßt den Zeitraum vom Beginn des Einladens der Güter in das Schiff bis zu ihrer Ausladung aus dem Schiffe.

Art. 2. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 6 soll jeder Frachtvertrag für den Unternehmer in bezug auf das Einladen, Handhaben, Stauen, Befördern, Verwahren, Betreuen und Ausladen der zu befördernden Güter die nachstehend aufgeführten Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen sowie Rechte und Befreiungen begründen.

Art. 3. § 1. Der Unternehmer soll verpflichtet sein, vor und bei dem Antritte der Reise gehörige Sorgfalt anzuwenden,

- a) um das Schiff seetüchtig zu machen;
- b) um das Schiff gehörig zu bemannen, auszurüsten und zu verproviantieren;
- c) um die Lade-, Kühl- und Gefrierräume sowie alle anderen Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren sichere Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen.

§ 2. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 4 soll der Unternehmer verpflichtet sein, die zu befördernden Güter sachgemäß und sorgfältig einzuladen, zu behandeln, zu stauen, zu befördern, zu verwahren, zu betreuen und auszuladen.

§ 3. Nach der Übernahme der Güter in seine Obhut soll der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers verpflichtet sein, dem Ablader auf Verlangen ein Konnossement zu erteilen, das unter anderem enthält:

- a) die für die Unterscheidung der Güter erforderlichen Merkzeichen, so wie sie der Ablader vor dem Beginn des Einladens dieser Güter schriftlich angegeben hat, sofern diese Merkzeichen auf den Gütern selbst, im Falle der Verpackung auf ihren Behältnissen oder Umhüllungen

derart aufgedruckt oder in anderer Weise klar angebracht sind, daß sie unter gewöhnlichen Umständen bis zum Ende der Reise lesbar bleiben;

b) je nach Lage des Falles die Zahl der Packungen oder Stücke oder die Menge oder das Gewicht, so wie sie der Ablader schriftlich angegeben hat;

c) die äußerlich erkennbare Verfassung und Beschaffenheit der Güter.

Jedoch soll der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers nicht verpflichtet sein, in dem Konnossement solche Merkzeichen, Zahlen, Mengen oder Gewichte festzustellen oder zu erwähnen, von denen er den Umständen nach Verdacht hegen darf, daß sie die von ihm tatsächlich übernommenen Güter nicht genau bezeichnen, oder deren Richtigkeit zu prüfen er keine ausreichende Gelegenheit hatte.

§ 4. Ein solches Konnossement soll zum Beweise dafür genügen, daß der Unternehmer die Güter so empfangen hat, wie sie darin gemäß § 3 a, b, c beschrieben sind.

§ 5. Der Ablader soll so angesehen werden, als habe er dem Unternehmer gegenüber zur Zeit der Abladung die Gewähr für die Richtigkeit seiner Angaben über Merkzeichen, Zahl, Menge und Gewicht übernommen. Er soll verpflichtet sein, dem Unternehmer alle Verluste, Schäden und Kosten zu ersetzen, die aus Unrichtigkeiten solcher Angaben entstehen. Durch das Recht des Unternehmers auf diese Entschädigung sollen die Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen, die ihm auf Grund des Frachtvertrags anderen Personen als dem Ablader gegenüber obliegen, nicht berührt werden.

§ 6. Sofern nicht Verluste oder Schäden und ihre allgemeine Natur dem Unternehmer oder seinem Agenten im Entlöschungshafen vor oder bei der Überführung der Güter in den Gewahrsam des auf Grund des Frachtvertrags zum Empfange Berechtigten schriftlich angezeigt werden, soll diese Überführung zum Beweise dafür genügen, daß der Unternehmer die Güter so abgeliefert hat, wie sie in dem Konnossement beschrieben sind.

Sind die Verluste oder Beschädigungen nicht äußerlich erkennbar, so muß die Anzeige binnen drei Tagen nach der Ablieferung gemacht werden.

Der schriftlichen Anzeige soll es nicht bedürfen, wenn der Zustand der Güter zur Zeit des Empfanges auf Veranlassung der einen und unter Zuziehung der anderen Partei festgestellt ist.

In allen Fällen sollen der Unternehmer und das Schiff von jeder Haftung für Verluste oder Schäden frei werden, wenn nicht der Anspruch innerhalb eines Jahres seit der Ablieferung der Güter oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten abgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird.

Im Falle tatsächlicher oder vermeintlicher Verluste oder Beschädigungen sollen der Unternehmer und der Empfänger verpflichtet sein, einander alle angemessenen Erleichterungen zu gewähren, um die Güter besichtigen und ihre Mängel feststellen zu können.

§ 7. Nach der Beendigung des Einladens soll das Konnossement, das der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers dem Ablader zu erteilen hat, auf Verlangen des Abladers und gegen Rückgabe eines ihm etwa vorher über dieselben Güter erteilten Titels als „Abladekonnossement“ auszustellen sein. Jedoch soll der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers berechtigt sein, in dem Verschiffungshafen auf der zuerst erteilten Urkunde zu vermerken, wann und in welches Schiff die Güter abgeladen worden sind; enthält die Urkunde einen solchen Vermerk, so soll sie im Sinne dieses Artikels als Abladekonnossement gelten.

§ 8. Die Haftung des Unternehmers oder des Schiffes für Verlust oder Beschädigung von Gütern oder für Schäden in bezug auf Güter soll, soweit der Schaden auf Verschulden oder auf Nichterfüllung der in diesem Artikel vorgesehenen Verpflichtungen und Verbindlichkeiten beruht, im Frachtvertrage weder ausgeschlossen noch in anderer Weise, als in diesem Abkommen vorgeschrieben ist, beschränkt werden können. Die Klausel, durch die dem Unternehmer der Anspruch aus der Versicherung abgetreten wird, und jede ähnliche Klausel sollen als Ausschluß der Haftung des Unternehmers angesehen werden.

Art. 4. § 1. Weder der Unternehmer noch das Schiff sollen für Verluste oder Schäden haften, die aus einem Mangel an Seetüchtigkeit entstehen, es sei denn, daß der Mangel darauf beruht, daß der Unternehmer nicht gemäß Artikel 3 § 1 die gehörige Sorgfalt angewandt hat, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um die Lade-, Kühl- und Gefrierräume oder andere Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen. In allen Fällen, in denen Verluste oder Schäden aus einem Mangel an Seetüchtigkeit entstehen, soll die Beweislast für die Anwendung der gehörigen Sorgfalt den Unternehmer oder denjenigen treffen, der seine Befreiung von der Haftung auf Grund dieses Artikels geltend macht.

§ 2. Weder der Unternehmer noch das Schiff sollen für Verluste oder Schäden haften, die entstehen:

- a) aus Handlungen, Nachlässigkeit oder Unterlassungen des Schiffers, der Schiffsoffiziere, der Schiffsmannschaft, des Lotsen oder der im Dienste des Unternehmers stehenden Personen bei der Führung oder dem Betriebe des Schiffes;
- b) aus Feuer, es sei denn durch eigenes Verschulden des Unternehmers verursacht;
- c) aus Gefahren oder Unfällen der See und anderer schiffbarer Gewässer;
- d) aus Naturereignissen;
- e) aus kriegerischen Ereignissen;
- f) aus Handlungen öffentlicher Feinde;
- g) aus Behinderung durch Herrscher, Behörden oder Volk oder aus gerichtlicher Beschlagnahme;
- h) aus Quarantänebeschränkungen;
- i) aus Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder des Eigentümers des Guts, seines Agenten oder Vertreters;
- j) aus Streik oder Aussperrung, Unterbrechung oder Hemmung der Arbeit ohne Rücksicht auf Grund und Ausdehnung;
- k) aus Aufruhr oder bürgerlichen Unruhen;
- l) aus der Rettung oder dem Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;
- m) aus Schwund an Raumgehalt oder Gewicht oder aus einem anderen Verlust oder Schaden, der durch verborgene Mängel, durch die besondere Natur des Guts oder durch die dem Gute eigenen Mängel herbeigeführt ist;
- n) aus Unzulänglichkeit der Verpackung;
- o) aus Unzulänglichkeit oder Ungenauigkeit der Merkzeichen;
- p) aus verborgenen, bei Anwendung gehöriger Sorgfalt nicht zu entdeckenden Mängeln;
- q) aus irgendeiner anderen Ursache, die nicht durch Verschulden des Unternehmers, seiner Agenten oder der in seinem Dienste stehenden Personen herbeigeführt ist; doch soll die Beweislast dafür, daß weder das eigene Verschulden des Unternehmers noch ein Verschulden seiner Agenten oder der in seinem Dienste stehenden Personen zu dem Verlust oder Schaden beigetragen hat, demjenigen obliegen, der sich auf diesen Befreiungsgrund beruft.

§ 3. Der Befrachter soll nicht für Verluste oder Schäden haften, die der Unternehmer oder das Schiff aus irgendeinem Grunde erleiden, ohne daß Handlungen, Fehler oder Nachlässigkeit des Befrachters, seiner Agenten oder der in seinem Dienste stehenden Personen vorliegen.

§ 4. Wird zum Zweck der Rettung oder des Versuchs der Rettung von Leben oder Eigentum zur See oder in sonst gerechtfertigter Weise vom Reiseweg abgewichen, so soll dies nicht als Verletzung dieses Abkommens oder als Bruch des Frachtvertrages angesehen werden, und der Unternehmer soll für einen daraus entstehenden Verlust oder Schaden nicht haften.

§ 5. In keinem Falle soll der Unternehmer oder das Schiff für Verlust oder Beschädigung der Güter oder für Schäden in bezug auf die Güter zu einem höheren Betrag als einhundert Pfund Sterling für das Stück oder die Einheit oder für einen dieser Summe entsprechenden Betrag einer anderen Währung haften, es sei denn, daß die Natur und der Wert dieser Güter vor ihrer Einladung vom Ablader angegeben sind und daß diese Angabe in das Konnossement aufgenommen ist.

Eine so in das Konnossement aufgenommene Angabe soll zum Beweise genügen, für den Unternehmer jedoch nicht bindend oder unwiderlegbar sein.

Durch Vereinbarung zwischen dem Unternehmer, dem Schiffer oder dem Agenten des Unternehmers einerseits und dem Befrachter andererseits soll ein anderer als der in diesem Paragraphen angegebene Höchstbetrag bestimmt werden können, sofern der vereinbarte Höchstbetrag nicht niedriger als die vorstehend gesetzte Summe ist.

In keinem Fall soll der Unternehmer oder das Schiff für Verlust oder Beschädigung von Gütern oder für Schäden in bezug auf Güter haften, wenn der Ablader im Konnossement eine wissentlich falsche Angabe über ihre Natur oder ihren Wert gemacht hat.

§ 6. Güter von entzündlicher, explosiver oder gefährlicher Natur, deren Abladung der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers nicht zugestimmt hätte, wenn sie die Beschaffenheit und Eigenart der Güter gekannt hätten, soll der Unternehmer, ohne ersatzpflichtig zu werden, jederzeit vor der Ausladung an jedem beliebigen Orte ausschiffen, vernichten oder unschädlich machen können, und der Ablader dieser Güter soll für alle Schäden und Kosten haften, die unmittelbar oder mittelbar aus ihrer Abladung entstehen. Gefährden derartige mit dieser Kenntnis und Zustimmung abgeladenen Güter das Schiff oder die Ladung, so soll der Unternehmer sie in gleicher Weise ausschiffen, vernichten oder unschädlich machen können, ohne daß er, abgesehen von seinem etwaigen Beitrag zur großen Haverei, dafür zu haften hätte.

Art. 5. Der Unternehmer soll befugt sein, auf alle oder einzelne seiner in diesem Abkommen vorgesehenen Rechte und Befreiungen zu verzichten oder seine in diesem Abkommen vorgesehenen Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen zu vermehren, sofern der Verzicht oder die Verpflichtungserklärung in das dem Ablader erteilte Konnossement aufgenommen wird.

Keine Bestimmung dieses Abkommens gilt für Charterpartien; werden jedoch im Falle der Befrachtung eines Schiffes durch Charterpartie Konnossemente ausgestellt, so sollen sie den Bestimmungen dieses Abkommens unterliegen. Keine Bestimmung dieses Abkommens soll so ausgelegt werden, als hindere sie, in das Konnossement irgendeine zulässige Bestimmung über die große Haverei aufzunehmen.

Art. 6. Sofern ein Konnossement nicht ausgestellt worden ist oder ausgestellt wird und die vereinbarten Bedingungen in eine nicht begebare und als solche gekennzeichnete Empfangsbescheinigung aufgenommen werden, sollen ungeachtet der Bestimmungen der

vorstehenden Artikel der Unternehmer, Schiffer oder Agent des Unternehmers einerseits und der Befrachter andererseits befugt sein, jeglichen Vertrag abzuschließen mit beliebigen Bedingungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit und der Verpflichtungen sowie der Rechte und Befreiungen des Unternehmers in bezug auf die Güter, hinsichtlich der Verpflichtungen des Unternehmers in bezug auf die Seetüchtigkeit des Schiffes, soweit die Vereinbarung nicht der öffentlichen Ordnung zuwiderläuft, hinsichtlich der Sorgfalt und Aufmerksamkeit des Agenten des Unternehmers und der im Dienst des Unternehmers stehenden Person in bezug auf das Einladen, Handhaben, Stauen, Befördern, Verwahren, Betreuen und Ausladen der zur See beförderten Güter.

Jede so getroffene Vereinbarung soll rechtswirksam sein.

Es ist jedoch vereinbart, daß die Bestimmungen dieses Artikels nicht für gewöhnliche Handelsverschiffungen im gewöhnlichen Handelsverkehr, sondern nur für andere Abladungen gelten sollen, bei denen die Eigenart und Beschaffenheit der zu befördernden Güter und die Art der Umstände, Bestimmungen und Bedingungen, unter denen die Beförderung ausgeführt werden soll, eine besondere Vereinbarung rechtfertigen.

Art. 7. Keine Bestimmung dieses Abkommens soll den Unternehmer oder den Befrachter hindern, in einen Vertrag Vereinbarungen, Bedingungen, Vorbehalte oder Befreiungsklauseln in bezug auf die Haftung des Unternehmers und des Schiffes für Verlust und Beschädigungen von Gütern aufzunehmen, soweit der Schaden vor dem Beginn des Einladens oder nach der Beendigung des Ausladens eintritt oder im Zusammenhang mit dem Verwahren, Betreuen und Handhaben der Güter vor dem Beginn des Einladens oder nach Beendigung des Ausladens steht.

Art. 8. Die Bestimmungen dieses Abkommens berühren weder die Rechte noch die Pflichten des Unternehmers aus den gegenwärtig geltenden Gesetzen über die beschränkte Haftung der Eigentümer von Seeschiffen.

Art. 9. Die in diesem Abkommen angegebenen Geldeinheiten bezeichnet die Goldwerte.

Diejenigen Vertragsstaaten, in deren Gebiet das Pfund Sterling nicht als Währungseinheit verwendet wird, behalten sich das Recht vor, die in diesem Abkommen in Pfund Sterling angegebenen Summen durch abgerundete Beträge der Landeswährung zu ersetzen.

Die Landesgesetze können dem Schuldner die Befugnis vorbehalten, sich durch Zahlung in der Landeswährung zu befreien; die Umrechnung erfolgt nach dem Kurse, der am Tage der Ankunft des Schiffes in dem Hafen maßgebend ist, in dem die betreffenden Güter gelöscht werden.

Art. 10. Die Bestimmungen dieses Abkommens sollen für jedes Konnossement gelten, das in einem der Vertragsstaaten ausgestellt wird.

Art. 11. Die belgische Regierung wird binnen zweier Jahre seit dem Tage der Zeichnung des Abkommens mit den Regierungen der Hohen vertragschließenden Teile, die sich zur Ratifikation bereit erklärt haben, in Verbindung treten, um eine Entscheidung darüber herbeizuführen, ob das Abkommen in Kraft gesetzt werden soll. Die Ratifikationsurkunden sollen in Brüssel zu einem Zeitpunkt hinterlegt werden, der zwischen den genannten Regierungen vereinbart werden wird. Die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden wird durch ein Protokoll festgelegt, das von den Vertretern der daran teilnehmenden Staaten und von dem Belgischen Minister der auswärtigen Angelegenheit unterzeichnet wird.

Die späteren Hinterlegungen von Ratifikationsurkunden werden mittels einer schriftlichen, an die Belgische Regierung gerichteten Anzeige unter Beifügung der Ratifikationsurkunde bewirkt.

Die Belgische Regierung wird den Staaten, die dieses Abkommen gezeichnet haben oder ihm später beigetreten sind, alsbald auf diplomatischem Wege beglaubigte Abschrift des Protokolls über die erste Hinterlegung von Ratifikationsurkunden, der im vorstehenden Absatz erwähnten Anzeigen sowie der ihnen beigefügten Ratifikationsurkunden mitteilen. In den Fällen des vorstehenden Absatzes wird die Belgische Regierung zugleich bekanntgeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Art. 12. Die Staaten, die dieses Abkommen nicht gezeichnet haben, können ihm später beitreten, auch wenn sie auf der internationalen Konferenz von Brüssel nicht vertreten waren.

Der Staat, der beizutreten wünscht, hat seine Absicht der Belgischen Regierung schriftlich anzuzeigen und ihr dabei die Beitrittsurkunde zu übersenden, die im Archiv dieser Regierung hinterlegt werden wird.

Die Belgische Regierung wird alsbald allen Staaten, die das Abkommen gezeichnet haben oder ihm später beigetreten sind, beglaubigte Abschrift der Anzeige wie der Beitrittsurkunde übersenden und zugleich angeben, an welchem Tage sie die Anzeige erhalten hat.

Art. 13. Die Hohen vertragschließenden Teile können bei der Zeichnung, bei der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde oder bei Gelegenheit ihres Beitritts erklären, daß die von ihnen erklärte Annahme des Abkommens für alle oder einzelne der unter ihrer Staatshoheit oder Schutzgewalt stehenden autonomen Dominien, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder überseeischen Gebiete keine Geltung haben soll. Infolgedessen können sie später im Namen des einen oder des anderen der so in der ursprünglichen Erklärung ausgenommenen autonomen Dominien, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder überseeischen Gebiete gesondert beitreten. Ebenso können sie dieses Abkommen unter Beobachtung seiner Bestimmungen im Namen des einen oder des anderen der unter ihrer Staatshoheit oder Schutzgewalt stehenden autonomen Dominien, Kolonien, Besitzungen, Protektorate oder überseeischen Gebiete kündigen.

Art. 14. Für die Staaten, die an der ersten Hinterlegung von Ratifikationsurkunden teilgenommen haben, wird dieses Abkommen ein Jahr nach dem Tage wirksam, an dem das Protokoll über die Hinterlegung aufgenommen ist. Für die später ratifizierenden und für die beitretenden Staaten sowie in den Fällen, in denen das Abkommen nachträglich gemäß Artikel 13 in Kraft gesetzt wird, erlangt es sechs Monate nach dem Zeitpunkt Wirksamkeit, in dem die Belgische Regierung die im Artikel 11 Absatz 2 und im Artikel 12 vorgesehenen Anzeigen erhalten hat.

Art. 15. Sollte einer der Vertragsstaaten dieses Abkommens kündigen wollen, so ist die Kündigung der Belgischen Regierung schriftlich zu erklären, die alsbald beglaubigte Abschrift der Erklärung allen anderen Staaten mitteilen und ihnen zugleich bekanntgeben wird, an welchem Tage sie die Erklärung erhalten hat.

Die Kündigung soll nur in Ansehung des Staates, der sie erklärt hat, und erst ein Jahr, nachdem die Erklärung bei der Belgischen Regierung eingegangen ist, wirksam sein.

Art. 16. Jeder der Vertragsstaaten kann den Zusammentritt einer neuen Konferenz veranlassen, um etwaige Verbesserungen des Abkommens herbeizuführen.

Ein Staat, der von dieser Befugnis Gebrauch machen will, hat seine Absicht ein Jahr vorher den anderen Staaten durch Vermittlung der Belgischen Regierung anzuzeigen, die es übernehmen wird, die Konferenz einzuberufen.

Geschehen in Brüssel, in einer einzigen Ausfertigung, am 25. August 1924.

Zeichnungsprotokoll

(Deutsche Übersetzung)

Bei der Unterzeichnung des Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Protokoll angenommen, das die gleiche Wirkung haben soll, als wenn seine Vorschriften in den Wortlaut des Abkommens selbst aufgenommen worden wären, auf das es sich bezieht.

Die Hohen vertragschließenden Teile können dieses Abkommen dadurch wirksam machen, daß sie ihm entweder Gesetzeskraft beilegen, oder daß sie die in diesem Abkommen angenommenen Regeln in das autonome Landesrecht in einer dieser Gesetzgebung angepaßten Form einführen.

Sie behalten sich ausdrücklich das Recht vor,

1. festzustellen, daß in den im Artikel 4 § 2 Buchstaben c)–p) vorgesehenen Fällen der Inhaber des Konnossementes ein Verschulden des Unternehmers oder ein nicht unter den Buchstaben a) fallendes Verschulden der im Dienste des Unternehmers stehenden Personen gelten machen kann;

2. in bezug auf die inländische Küstenschiffahrt den Artikel 6 auf alle Arten von Gütern ohne Rücksicht auf die im letzten Absatz dieses Artikels enthaltene Beschränkung anzuwenden.

Geschehen in Brüssel, in einer einzigen Ausfertigung, am 25. August 1924.