

**Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1978
über die Beförderung von Gütern auf See (Hamburg-Regeln)**

Präambel

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens - in Erkenntnis der Zweckmäßigkeit der vertraglichen Festlegung von Regeln über die Beförderung von Gütern auf See - haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schließen, und haben demgemäß folgendes vereinbart:

*Teil I
Allgemeine Bestimmungen*

*Artikel 1
Begriffsbestimmungen*

In diesem Übereinkommen

1. bedeutet „Beförderer“ eine Person, von der oder in deren Namen ein Seefrachtvertrag mit einem Absender geschlossen worden ist;
2. bedeutet „ausführender Beförderer“ eine Person, welcher der Beförderer die Ausführung der Güterbeförderung ganz oder 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 oder 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 oder an Order oder an den Inhaber abzuliefern sind, stellt eine solche Verpflichtung dar;
8. schließt „schriftlich“ auch Mitteilungen durch Telegramm oder Fernschreiben ein.

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 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 jede 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*

(1) 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 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 Ladehafen 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 Ladehafen anzuwendenden Gesetzen oder sonstigen Vorschriften zu übergeben sind.

(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) Verspätete Ablieferung liegt vor, wenn die Güter in dem im Seefrachtvertrag bestimmten Ladehafen 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) 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 Schifffahrtspraxis durchgeführt und dem Beförderer und dem Geschädigten auf Verlangen ein Exemplar des Untersuchungsberichts - zur Verfügung gestellt werden.

(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) 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) 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 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.

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 höher ist, finden die folgenden Regeln Anwendung:

a) Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder anderen Ladungseinheiten, die als in diesem Beförderungsgerät 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 Beförderungsgerät als eine einzige Ladungseinheit.

b) In Fällen, in denen das Beförderungsgerät selbst verlorengegangen oder beschädigt worden ist, wird das Beförderungsgerät, 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) 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 von ihm selbst 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 von ihm selbst 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.

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 dahingehenden 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 des Beförderers im Sinn des Artikels 8 dar.

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.

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

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

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

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

Teil III
Haftung des Absenders

Artikel 12
Allgemeine Regel

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.

Artikel 13
Besondere Regeln für gefährliche Güter

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

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

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

(3) Wer 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 mechanischen 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
- n) den Tag oder 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 Packungen oder Stücke, Gewicht oder Menge der Güter, von denen der Beförderer oder der in seinem Namen das Konnossement Ausstellende 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 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.

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, 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 Gegenteils 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, 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 einheitliches 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 verlängern. 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.

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 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 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) Vorbehaltlich 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 dahingehend, 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) 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 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) Ungeachtet des Absatzes 1 kann ein Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen nach diesem Übereinkommen erweitern.

(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 des Empfängers davon abweicht.

(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.

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 des 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 Mitgliedstaaten 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 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. Januar 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 Sonderziehungsrecht 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) Dessen ungeachtet können diejenigen Staaten, die nicht Mitglied 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:

12500 Werteinheiten je Packung oder andere Ladungseinheit oder 37,5 Werteinheiten je Kilogramm Bruttogewicht der Güter.

(3) Die in Absatz 2 genannte Werteinheit entspricht 65 1/2 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 Beträge nach Artikel 6₁ in der Landeswährung des Vertragsstaats ausgedrückt, soweit wie möglich dem dort in Rechnungseinheiten ausgedrückten tatsächlichen Wert entsprechen. Die Vertragsstaaten teilen dem Verwahrer die Art der Berechnung nach Absatz 1 oder das 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.

Teil VII ***Schlussbestimmungen***

Artikel 27 ***Verwahrer***

Der Generalsekretär der Vereinten Nationen wird hiermit zum Verwahrer 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 Beitrittsurkunde werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Artikel 29 ***Vorbehalte***

Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

Artikel 30 ***Inkrafttreten***

- (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) 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) 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.

Artikel 31
Kündigung anderer Übereinkommen

(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 Verwahrer des Abkommens von 1924 ihre Kündigung des benannten Abkommens zu notifizieren und dabei zu erklären, dass die Kündigung mit dem Inkrafttreten dieses Übereinkommens für den betreffenden Staat wirksam wird.

(2) Sobald dieses Übereinkommen nach Artikel 30 Absatz 1 in Kraft getreten ist, hat der Verwahrer dieses Übereinkommens der belgischen Regierung als Verwahrer des Abkommens von 1924 den Zeitpunkt dieses Inkrafttretens sowie die Namen der Vertragsstaaten zu ratifizieren, 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 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.

Artikel 32
Revision und Änderung

(1) Auf Antrag von mindestens einem Drittel der Vertragsstaaten dieses Übereinkommens beruft der Verwahrer 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.

Artikel 33
**Revision der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit
oder der Werteinheit**

(1) Ungeachtet des Artikels 32 beruft der Verwahrer 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 Verwahrer beruft eine Revisionskonferenz ein, wenn 'mindestens ein Viertel der Vertragsstaaten dies beantragt.

(3) Ein Beschluss der Konferenz bedarf einer Zweidrittelmehrheit der Teilnehmerstaaten. Der Verwahrer teilt die Änderung allen Vertragsstaaten des Übereinkommens 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 Verwahrer.

(5) Nach Inkrafttreten einer Änderung ist ein Vertragsstaat, der die Änderung angenommen hat, berechtigt, das geänderte Übereinkommen Vertragsstaaten anzuwenden, die nicht binnen sechs Monaten nach Beschlussfassung über die Änderung dem Verwahrer notifiziert haben, dass sie durch die Änderung nicht gebunden sind.

(6) Eine nach Inkrafttreten einer Änderung dieses Übereinkommens hinterlegte Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde gilt für das Übereinkommen in der geänderten Fassung.

Artikel 34 **Kündigung**

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

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