Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)[1]

In Kraft getreten am 1. April 2005.
Nach Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 17. März 2007 zu dem Budapester Übereinkommen vom 22. Juni 2001 über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) (BGBl. 2007 II S. 298) wird bekannt gemacht, dass das Übereinkommen nach seinem Artikel 34 Abs. 2 für die Bundesrepublik Deutschland am 1. November 2007 in Kraft treten wird.

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens -
in Erwägung der Empfehlungen der Schlussakte der Konferenz für die Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa vom 1. August 1975 für die Harmonisierung der Rechtsvorschriften im Interesse der Förderung des Verkehrs durch die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa -
in Erkenntnis der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einheitlicher Vorschriften über Verträge über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt -
haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schließen und haben demgemäß Folgendes vereinbart :

KAPITEL I
ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

In diesem Übereinkommen

1. bedeutet „Frachtvertrag“ jeder Vertrag, gleichgültig wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern;
2. bedeutet „Frachtführer“ jede Person, von der oder in deren Namen ein Frachtvertrag mit einem Absender abgeschlossen worden ist;
3. bedeutet „ausführender Frachtführer“ jede andere Person als ein Bediensteter oder ein Beauftragter des Frachtführers, welcher der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise übertragen hat;
4. bedeutet „Absender“ eine Person, von der oder in deren Namen oder für die ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist;
5. bedeutet „Empfänger“ die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person;
6. bedeutet „Frachturkunde“ eine Urkunde, durch die ein Frachtvertrag und die Übernahme oder das Verladen der Güter durch einen Frachtführer bewiesen wird und die in der Form eines Konnossementes oder eines Frachtbriefes oder jeder anderen im Handel gebräuchlichen Urkunde ausgestellt wird;
7. schließt der Begriff „Güter“ weder geschleppte oder geschobene Schiffe noch Gepäck und Fahrzeuge der beförderten Personen ein; sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem ähnlichen Beförderungsgerät zusammengefasst oder sind sie verpackt, so umfasst der Begriff „Güter“ auch diese Beförderungsgeräte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden;
8. schließt der Begriff „schriftlich“, sofern die betroffenen Personen nichts anderes vereinbart haben, den Fall ein, dass die Information in elektronischen, optischen oder ähnlich beschaffenen Kommunikationsmitteln enthalten ist, einschließlich, aber nicht hierauf begrenzt, Telegramm, Telekopie, Telex, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die In-

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

formation ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann;

9. sind unter dem nach diesem Übereinkommen anzuwendenden Recht eines Staates die in diesem Staat geltenden Rechtsnormen unter Ausschluss derjenigen des Internationalen Privatrechts zu verstehen.

Artikel 2
Anwendungsbereich

(1) Dieses Übereinkommen ist auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Sieht der Vertrag wahlweise mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist der Löschhafen oder Ablieferungsort maßgebend, an dem die Güter tatsächlich abgeliefert wurden.
(2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf Gewässern, die einer Seeordnung unterliegen, zum Gegenstand, so ist dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 anzuwenden, es sei denn,

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

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

KAPITEL II
RECHTE UND PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN

Artikel 3
Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter

(1) Der Frachtführer hat die Güter zu befördern und fristgemäß am Ablieferungsort in demselben Zustand, in dem er sie erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern.
(2) Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, erfolgt die Übernahme der Güter und ihre Ablieferung im Schiff.
(3) Der Frachtführer bestimmt das zu verwendende Schiff. Er hat vor und bei Antritt der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in ladetüchtigem Zustand, fahrtüchtig, gemäß den geltenden Bestimmungen ausgerüstet und bemannt ist und über die erforderlichen nationalen und internationalen Genehmigungen für die Beförderung der betroffenen Güter verfügt.
(4) Der Frachtführer darf, wenn die Beförderung mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp vereinbart ist, die Güter ohne Zustimmung des Absenders nur dann ganz oder teilweise in ein anderes Schiff oder in ein Schiff anderen Typs verladen oder umladen,

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

(5) Der Frachtführer hat, vorbehaltlich der Pflichten des Absenders, sicherzustellen, dass durch das Laden, Stauen und Befestigen der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet wird.
(6) Der Frachtführer ist nur dann befugt, Güter auf Deck des Schiffes oder in offenen Schiffen zu befördern, wenn dies mit dem Absender vereinbart worden ist oder im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels steht oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich ist.

Artikel 4
Ausführender Frachtführer

(1) Der zwischen einem Frachtführer und einem ausführenden Frachtführer abgeschlossene Vertrag im Sinne der Definition von Artikel 1 Nummer 1 ist als ein Frachtvertrag im Sinne dieses Übereinkom-

mens anzusehen. In Bezug auf diesen Frachtvertrag gelten alle den Absender betreffenden Bestimmungen für den Frachtführer und alle den Frachtführer betreffenden Bestimmungen für den ausführenden Frachtführer.
(2) Hat der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer übertragen, gleichviel, ob die Übertragung in Ausübung eines im Frachtvertrag eingeräumten Rechts oder nicht erfolgte, so haftet der Frachtführer dennoch für die gesamte Beförderung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens. Alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.
(3) Der Frachtführer hat den Absender in jedem Fall zu unterrichten, wenn er die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer überträgt.
(4) Vereinbarungen mit dem Absender oder dem Empfänger, durch die der Frachtführer seine Haftung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens erweitert, wirken gegen den ausführenden Frachtführer nur, soweit er ihnen ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat. Der ausführende Frachtführer kann alle Einwendungen geltend machen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen.
(5) Wenn und soweit sowohl der Frachtführer als auch der ausführende Frachtführer haften, haften sie als Gesamtschuldner. Rückgriffsrechte zwischen ihnen werden durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt.

Artikel 5
Lieferfrist

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

Artikel 6
Pflichten des Absenders

(1) Der Absender ist zur Zahlung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.
(2) Der Absender hat dem Frachtführer vor Übergabe der Güter schriftlich folgende Angaben über die zu befördernden Güter zu machen:

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

Der Absender hat dem Frachtführer ferner bei Übergabe der Güter alle vorgeschriebenen Begleitpapiere zu übergeben.
(3) Der Absender hat die Güter, soweit deren Natur unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass sie vor Verlust oder Beschädigung von der Übernahme bis zur Ablieferung durch den Frachtführer geschützt sind, und dass auch am Schiff oder an anderen Gütern keine Schäden entstehen können. Der Absender hat die Güter ferner unter Berücksichtigung der vereinbarten Beförderung mit einer Kennzeichnung gemäß den anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten zu versehen.
(4) Vorbehaltlich der dem Frachtführer obliegenden Pflichten hat der Absender die Güter zu laden und nach Binnenschifffahrtsbrauch zu stauen und zu befestigen, soweit im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart wurde.

Artikel 7
Gefährliche oder umweltschädliche Güter

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

(2) Bedarf die Beförderung der gefährlichen oder umweltschädlichen Güter einer Bewilligung, so hat der Absender die erforderlichen Dokumente spätestens bei Übergabe der Güter zu übergeben.
(3) Können gefährliche oder umweltschädliche Güter mangels einer behördlichen Zustimmung nicht weiterbefördert, gelöscht oder abgeliefert werden, so trägt der Absender die Kosten des Rücktransports, wenn der Frachtführer die Güter zum Ladehafen oder einem näher liegenden Ort, wo sie gelöscht und abgeliefert oder entsorgt werden können, zurückbefördert.
(4) Besteht eine unmittelbare Gefahr für Menschenleben, Sachen oder die Umwelt, so ist der Frachtführer, auch wenn er vor Übernahme der Güter auf die ihnen innen wohnenden Gefahren oder Umweltrisiken hingewiesen worden ist oder wenn ihm diese auf Grund anderer Informationen bekannt waren, berechtigt, die Güter auszuladen, unschädlich zu machen oder, sofern eine solche Maßnahme angesichts der von den Gütern ausgehenden Gefahr nicht unverhältnismäßig ist, zu vernichten.
(5) Ist der Frachtführer berechtigt, Maßnahmen nach Absatz 3 oder 4 zu ergreifen, so hat er Anspruch auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens.

Artikel 8
Haftung des Absenders

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

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

Der Frachtführer kann sich nicht auf die Haftung des Absenders berufen, wenn nachgewiesen wird, dass ihn selbst, seine Bediensteten oder Beauftragten ein Verschulden trifft. Gleiches gilt für den ausführenden Frachtführer.
(2) Der Absender hat für die Erfüllung seiner Aufgaben und Pflichten nach den Artikeln 6 und 7 Handlungen und Unterlassungen von Personen, deren er sich dafür bedient, wie seine eigenen Handlungen und Unterlassungen zu vertreten, sofern diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

Artikel 9
Rücktrittsrecht des Frachtführers

(1) Der Frachtführer kann vom Frachtvertrag zurücktreten, wenn der Absender seine Pflichten nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absätze 1 und 2 verletzt hat.
(2) Macht der Frachtführer von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch, so kann er die Güter auf Kosten des Absenders wieder ausladen und wahlweise die Zahlung folgender Beträge verlangen:

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

Artikel 10
Ablieferung der Güter

(1) Unbeschadet der Pflicht des Absenders nach Artikel 6 Absatz 1 haftet der Empfänger, der nach Ankunft der Güter am Ablieferungsort deren Auslieferung verlangt, nach Maßgabe des Frachtvertrags für die Fracht und die übrigen auf den Gütern lastenden Forderungen sowie für seine Beiträge im Fall einer großen Haverei. Fehlt eine Frachturkunde oder ist sie nicht vorgelegt worden, so haftet der Empfänger für die mit dem Absender vereinbarte Fracht, soweit diese marktüblich ist.
(2) Die Bereitstellung der Güter für den Empfänger in Übereinstimmung mit dem Frachtvertrag oder mit den für den betreffenden Handel geltenden Gebräuchen oder mit den im Löschhafen anzuwendenden Vorschriften ist als Ablieferung anzusehen. Die vorgeschriebene Übergabe der Güter an eine Behörde oder einen Dritten ist ebenfalls als Ablieferung anzusehen.

KAPITEL III
FRACHTURKUNDEN

Artikel 11
Art und Inhalt

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

(2) Die Originalausfertigung der Frachturkunde ist vom Frachtführer oder Schiffsführer oder von einer vom Frachtführer ermächtigten Person zu unterzeichnen. Der Frachtführer kann verlangen, dass der Absender das Original oder eine Kopie mitunterzeichnet. Die Unterschriften können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt, mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, nicht verboten ist.

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

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

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

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

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

Artikel 12
Vorbehalte in den Frachturkunden

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

a) bezüglich Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, wenn er Grund zur Annahme hat, dass die Angaben des Absenders unrichtig sind, oder wenn er keine ausreichende Möglichkeit hat, diese Angaben nachzuprüfen, insbesondere weil ihm die Güter nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen worden sind, oder weil ohne ausdrückliche Vereinbarung das Maß oder Gewicht durch Eichaufnahme festgestellt worden ist;
b) bezüglich Merkzeichen, die nicht auf den Gütern selbst oder im Falle der Verpackung auf den Behältnissen oder Verpackungen deutlich und haltbar angebracht sind;
c) bezüglich des äußeren Zustandes der Güter.

(2) Unterlässt es der Frachtführer, den äußeren Zustand der Güter zu vermerken oder diesbezügliche Vorbehalte anzubringen, so wird angenommen, er habe in der Frachturkunde vermerkt, dass die Güter in äußerlich gutem Zustand waren.
(3) Sind die Güter gemäß den Angaben in der Frachturkunde in einem Container oder in Laderäumen des Schiffes verstaut worden, die von einer anderen Person als dem Frachtführer, seinen Bediensteten oder Beauftragten versiegelt wurden, und sind weder der Container noch die Siegel bis zum Erreichen des Löschhafens oder Ablieferungsorts beschädigt, so besteht die Vermutung, dass ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter nicht während der Beförderung entstanden ist.

Artikel 13
Konnossement

(1) Die Originalausfertigungen eines Konnossementes sind Wertpapiere, die auf den Namen des Empfängers, an Order oder auf den Inhaber lauten.
(2) Am Ablieferungsort werden die Güter nur gegen Rückgabe der zuerst vorgewiesenen Originalausfertigung des Konnossementes abgeliefert; sodann kann gegen Rückgabe der übrigen Originalausfertigungen die Ablieferung der Güter nicht mehr verlangt werden.
(3) Die Übergabe des Konnossementes an denjenigen, den das Konnossement zum Empfang der Güter legitimiert, hat, wenn die Güter vom Frachtführer übernommen sind, für den Erwerb von Rechten an den Gütern dieselben Wirkungen wie die Übergabe der Güter.
(4) Ist das Konnossement einem Dritten, einschließlich des Empfängers, übertragen worden, der gutgläubig im Vertrauen auf die im Konnossement enthaltene Beschreibung der Güter gehandelt hat, so ist diesem gegenüber der Gegenbeweis gegen die Vermutungen des Artikels 11 Absatz 3 und des Artikels 12 Absatz 2 nicht zulässig.

KAPITEL IV
VERFÜGUNGSRECHT

Artikel 14
Verfügungsberechtigter

(1) Der Absender ist berechtigt, über die Güter zu verfügen; er kann insbesondere verlangen, dass der Frachtführer die Güter nicht weiterbefördert, den Ablieferungsort ändert oder die Güter an einen anderen als den in der Frachturkunde angegebenen Empfänger abliefert.
(2) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, sobald der Empfänger nach Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Ablieferung der Güter verlangt hat und,

a) bei Beförderungen unter Verwendung eines Frachtbriefs, sobald die Originalausfertigung dem Empfänger übergeben worden ist,
b) bei Beförderungen unter Verwendung eines Konnossements, sobald der Absender alle Originalausfertigungen in seinem Besitz einer anderen Person übergeben hat und nicht mehr darüber verfügt.

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

Artikel 15
Voraussetzungen für die Ausübung des Verfügungsrechts

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

a) wenn es sich um ein Konnossement handelt, sämtliche Originalausfertigungen vor Ankunft der Güter an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort vorzuweisen;
b) wenn es sich um eine andere Frachturkunde als ein Konnossement handelt, diese Frachturkunde vorzuweisen, in der die dem Frachtführer erteilten neuen Weisungen einzutragen sind;
c) dem Frachtführer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der Weisungen entstehen;
d) bei Wiederausladung der Güter vor Ankunft an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die volle vereinbarte Fracht zu bezahlen, sofern im Frachtvertrag nicht etwas anderes vereinbart worden ist.

KAPITEL V
HAFTUNG DES FRACHTFÜHRERS

Artikel 16
Haftung für Schäden

(1) Der Frachtführer haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung oder durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.
(2) Die Haftung des Frachtführers für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit vor dem Einladen der Güter in das Schiff oder nach deren Ausladen aus dem Schiff entsteht, bestimmt sich nach dem auf den Frachtvertrag anwendbaren Recht eines Staates.

Artikel 17
Bedienstete und Beauftragte

(1) Der Frachtführer haftet für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und Beauftragten, deren er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.
(2) Wird die Beförderung durch einen ausführenden Frachtführer nach Artikel 4 durchgeführt, so haftet der Frachtführer auch für Handlungen und Unterlassungen des ausführenden Frachtführers und der Bediensteten und Beauftragten des ausführenden Frachtführers, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.
(3) Wird ein Anspruch gegen die Bediensteten und Beauftragten des Frachtführers oder ausführenden Frachtführers erhoben, so können sich jene, wenn sie beweisen, dass sie in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben, auf die gleichen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, auf die sich der Frachtführer oder ausführende Frachtführer nach diesem Übereinkommen berufen kann.
(4) Ein Lotse, der von einer Behörde bestimmt wird und nicht frei ausgewählt werden kann, gilt nicht als Bediensteter oder Beauftragter im Sinne von Absatz 1.

Artikel 18
Besondere Haftungsausschlussgründe

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

a) Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, Empfängers oder Verfügungsberechtigten;
b) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Löschen der Güter durch den Absender oder Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
c) Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war, im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels stand oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich war;
d) natürliche Beschaffenheit der Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht) oder durch Ungeziefer oder Nagetiere ausgesetzt sind;
e) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
f) ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter;
g) erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern.
h) Beförderung lebender Tiere, es sei denn, der Frachtführer hat die im Frachtvertrag vereinbarten Maßnahmen oder Weisungen missachtet.

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

Artikel 19
Berechnung der Entschädigung

(1) Haftet der Frachtführer für gänzlichen Verlust der Güter, so hat er nur den Wert der Güter am Ort und Tag, an dem sie nach dem Frachtvertrag hätten abgeliefert werden müssen, zu ersetzen. Die Ablieferung an einen Nichtberechtigten wird wie ein Verlust behandelt.
(2) Bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung der Güter hat der Frachtführer nur in Höhe der Wertverminderung Schadenersatz zu leisten.
(3) Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenwert, mangels eines solchen nach dem Marktpreis und mangels beider nach dem gemeinen Wert der Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort.
(4) Für Güter, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit einem Schwund ausgesetzt sind, haftet der Frachtführer ohne Berücksichtigung der Dauer der Beförderung nur für den Teil des Schwundes, der den normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht), wie dieser im Frachtvertrag vereinbart oder, mangels Vereinbarung, in den am Ablieferungsort geltenden Vorschriften oder Gebräuchen des betreffenden Handels festgesetzt ist, übersteigt.
(5) Dieser Artikel berührt nicht die Frachtansprüche des Frachtführers, wie sie im Frachtvertrag oder, mangels Vereinbarung, in den anwendbaren nationalen Vorschriften oder Gebräuchen vorgesehen sind.

Artikel 20
Haftungshöchstbetrag

(1) Vorbehaltlich des Artikels 21 und des Absatzes 4 dieses Artikels haftet der Frachtführer in keinem Falle und aus welchem Rechtsgrund er auch in Anspruch genommen wird für höhere Beträge als 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigen Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Handelt es sich bei der Packung oder anderen Ladungseinheit um einen Container und werden in der Frachturkunde nicht Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, so tritt an die Stelle des Betrages von 666,67 Rechnungseinheiten der Betrag von 1.500 Rechnungseinheiten für den Container ohne die darin verstauten Güter und zusätzlich der Betrag von 25.000 Rechnungseinheiten für die in dem Container verstauten Güter.
(2) Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder anderen Ladungseinheiten, die in der Frachturkunde als in oder auf diesem Beförderungsgerät verpackt angegeben sind, als Packungen oder Ladungseinheiten. Anderenfalls gelten die Güter in oder auf einem solchen Beförderungsgerät als eine einzige Ladungseinheit. In den Fällen, in denen das Beförderungsgerät selbst verlorengegangen oder beschädigt worden ist, wird dieses Gerät als solches, wenn es nicht dem Frachtführer gehört oder sonst von ihm gestellt wird, als eine besondere Ladungseinheit angesehen.
(3) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung haftet der Frachtführer nur bis zum einfachen Betrag der Fracht. Die Schadenersatzleistungen nach Absatz 1 dieses Artikels und Satz 1 dieses Absatzes dürfen aber zusammen den Betrag nicht übersteigen, der sich nach Absatz 1 für vollständigen Verlust der Güter ergeben würde, hinsichtlich derer die Haftung entstanden ist.
(4) Die in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn
a) in der Frachturkunde die Natur und der höhere Wert der Güter oder des Beförderungsgeräts ausdrücklich angegeben sind und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt hat oder
b) die Parteien höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart haben.

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

Artikel 21
Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

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

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

Artikel 22
Anwendung der Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen

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

KAPITEL VI
FRISTEN FÜR DIE GELTENDMACHUNG VON ANSPRÜCHEN

Artikel 23
Schadensanzeige

(1) Die vorbehaltslose Annahme der Güter durch den Empfänger begründet die Vermutung dafür, dass der Frachtführer die Güter in demselben Zustand und in derselben Menge abgeliefert hat, wie sie von ihm zur Beförderung übergeben worden sind.
(2) Der Frachtführer und der Empfänger können verlangen, dass der Zustand und die Menge der Güter bei der Ablieferung im Beisein beider Parteien festgestellt werden.
(3) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich erkennbar, muss, sofern der Empfänger und der Frachtführer den Zustand der Güter nicht gemeinsam festgestellt haben, jeder Vorbehalt des Empfängers spätestens bei Ablieferung schriftlich und mit Angabe der allgemeinen Natur des Schadens erklärt werden.
(4) Ist der Verlust oder die Beschädigung der Güter äußerlich nicht erkennbar, muss jeder Vorbehalt des Empfängers innerhalb von 7 aufeinanderfolgenden Kalendertagen nach der Ablieferung schriftlich erklärt werden, wobei die allgemeine Natur des Schadens anzuführen ist und der Geschädigte in diesem Fall nachzuweisen hat, dass der Schaden entstanden ist, während sich die Güter in der Obhut des Frachtführers befanden.
(5) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung ist kein Ersatz zu leisten, es sei denn, der Empfänger kann beweisen, dass er dem Frachtführer die Verspätung innerhalb von 21 aufeinanderfolgenden Tagen nach der Ablieferung angezeigt und der Frachtführer die Anzeige erhalten hat.

Artikel 24
Verjährung

(1) Alle Ansprüche aus einem diesem Übereinkommen unterstehenden Vertrag verjähren mit Ablauf eines Jahres von dem Tage an, an dem die Güter dem Empfänger abgeliefert worden sind oder hätten abgeliefert werden müssen. Der Tag, an dem die Frist beginnt, bleibt bei der Berechnung der Frist außer Betracht.
(2) Derjenige, demgegenüber ein Anspruch erhoben worden ist, kann jederzeit während der Frist diese durch eine schriftliche Erklärung gegenüber dem Geschädigten verlängern. Diese Frist kann durch eine oder mehrere andere Erklärungen erneut verlängert werden.
(3) Auf die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung findet das Recht des Staates Anwendung, das auf den Frachtvertrag anzuwenden ist. Die Anmeldung des Anspruchs in einem Verteilungsverfahren zur Durchführung der Haftungsbeschränkung für alle aus einem Schadensereignis entstandenen Ansprüche unterbricht die Verjährung.
(4) Ein Rückgriffsanspruch einer nach diesem Übereinkommen haftbar gemachten Person kann auch nach Ablauf der in den Absätzen 1 und 2 vorgesehenen Verjährungsfrist gerichtlich geltend gemacht werden, wenn die Klage innerhalb von 90 Tagen seit dem Tag erhoben wird, an dem derjenige, der die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage zugestellt worden ist, oder wenn die Klage innerhalb einer längeren, vom Recht des Staates, in dem das Verfahren eingeleitet wird, bestimmten Frist erhoben wird.
(5) Verjährte Ansprüche können nicht auf dem Wege der Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden.

KAPITEL VII
SCHRANKEN DER VERTRAGSFREIHEIT

Artikel 25
Nichtige Abreden

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

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

a) durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;
b) durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht werden, ohne dass nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Verschulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde;
c) auf vor Beginn der Reise bestehende Mängel seines oder eines gemieteten oder gecharterten Schiffes zurückzuführen sind, wenn er beweist, dass die Mängel trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren.

KAPITEL VIII
ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 26
Große Haverei

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

Artikel 27
Andere anwendbare Vorschriften und Nuklearschäden

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

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

Artikel 28
Rechnungseinheit

Die in Artikel 20 dieses Übereinkommens genannte Rechnungseinheit ist das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Die in Artikel 20 genannten Beträge werden in die Landeswährung eines Staates entsprechend dem Wert dieser Währung am Tage des Urteils oder an

dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert, im Verhältnis zum Sonderziehungsrecht, der Landeswährung eines Vertragsstaats wird nach der Bewertungsmethode berechnet, die der Internationale Währungsfonds am betreffenden Tag tatsächlich in seinen eigenen Operationen und Transaktionen anwendet.

Artikel 29
Ergänzendes nationales Recht

(1) Soweit dieses Übereinkommen keine Bestimmungen enthält, findet das Recht desjenigen Staates auf den Frachtvertrag Anwendung, das die Parteien gewählt haben.
(2) Mangels Rechtswahl findet das Recht des Staates Anwendung, mit dem der Frachtvertrag die engsten Verbindungen aufweist.
(3) Es wird vermutet, dass der Frachtvertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem der Frachtführer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet. Befindet sich keine Niederlassung des Frachtführers an Land und hat der Frachtführer den Frachtvertrag an Bord seines Schiffes abgeschlossen, so wird vermutet, dass der Vertrag die engsten Verbindungen mit dem Staat aufweist, in dem das Schiff registriert ist oder dessen Flagge es führt, sofern sich in diesem Staat auch der Ladehafen oder Übernahmeort oder der Löschhafen oder der Ablieferungsort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet.
(4) Eine dingliche Sicherung der Ansprüche des Frachtführers nach Artikel 10 Absatz 1 bestimmt sich nach dem Recht des Staates, in dem sich die Güter befinden.

KAPITEL IX
ERKLÄRUNGEN ZUM ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 30
Beförderungen auf bestimmten Wasserstraßen

(1) Jeder Staat kann bei Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung, oder dem Beitritt erklären, dass er dieses Übereinkommen nicht auf Verträge über Beförderungen anwendet, die über bestimmte Wasserstraßen seines Hoheitsgebiets führen, die keinem internationalen Schifffahrtsregime unterliegen und keine Verbindung zwischen solchen internationalen Wasserstraßen darstellen. Eine solche Erklärung darf jedoch nicht alle wichtigen Wasserstraßen dieses Staates benennen.
(2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf in der Erklärung nach Absatz 1 nicht genannten Wasserstraßen als auch auf in dieser Erklärung genannten Wasserstraßen zum Gegenstand, so findet dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag Anwendung, es sei denn, die auf diesen letztgenannten Wasserstraßen zurückzulegende Strecke ist die größere.
(3) Wird eine Erklärung nach Absatz 1 abgegeben, kann jeder andere Vertragsstaat erklären, dass auch er die Bestimmungen dieses Übereinkommens auf die in jener Erklärung genannten Verträge nicht anwendet. Die Erklärung nach diesem Absatz wird mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den Staat, der die Erklärung nach Absatz 1 abgegeben hat, frühestens jedoch mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den Staat, der eine Erklärung nach diesem Absatz abgegeben hat, wirksam.
(4) Die Erklärungen nach den Absätzen 1 und 3 können jederzeit ganz oder teilweise durch Notifikation an den Depositar mit Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie ihre Wirkung verlieren, zurückgezogen werden. Die Rücknahme dieser Erklärungen hat keine Auswirkung auf bereits abgeschlossene Verträge.

Artikel 31
Nationale oder unentgeltliche Beförderungen

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

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

Artikel 32
Regionale Haftungsvorschriften

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

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

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

KAPITEL X
SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 33
Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung, Beitritt

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

(2) Jeder Staat kann Vertragspartei dieses Übereinkommens werden,

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

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

Artikel 34
Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem fünf Staaten dieses Übereinkommen ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet oder ihre Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde beim Depositar hinterlegt haben.

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

Artikel 35
Kündigung

(1) Dieses Übereinkommen kann von einer Vertragspartei nach Ablauf eines Jahres nach dem Zeitpunkt gekündigt werden, zu dem es für den betreffenden Staat in Kraft getreten ist.
(2) Die Kündigungsurkunde wird beim Depositar hinterlegt.
(3) Die Kündigung wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von einem Jahr nach Hinterlegung der Kündigungsurkunde oder auf einen längeren in der Kündigungsurkunde genannten Zeitabschnitt folgt.

Artikel 36
Revision und Änderung

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

Artikel 37
Änderung der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit

(1) Unbeschadet des Artikels 36 hat der Depositar, wenn ein Vorschlag zur Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder zur Ersetzung der in Artikel 28 festgelegten Einheit durch eine andere Einheit unterbreitet wird, auf Ersuchen von mindestens einem Viertel der Vertragsparteien dieses Übereinkommens allen Mitgliedern der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission sowie allen Vertragsstaaten den Vorschlag zu unterbreiten und eine Konferenz einzuberufen, deren ausschließlicher Zweck die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder die Ersetzung der in Artikel 28 genannten Rechnungseinheit durch eine andere Einheit ist.
(2) Die Konferenz ist frühestens sechs Monate nach dem Tag der Übermittlung des Vorschlags einzuberufen.
(3) Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens sind berechtigt, an der Konferenz teilzunehmen, gleichviel, ob sie Mitglieder der in Absatz 1 genannten Organisationen sind oder nicht.
(4) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten des Übereinkommens beschlossen, die in der Konferenz anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, dass mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten des Übereinkommens bei der Abstimmung anwesend sind.
(5) Bei der Beratung über die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge berücksichtigt die Konferenz die aus den Schadensereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der in Aussicht genommenen Änderung auf die Versicherungskosten.
(6) a) Eine Änderung der Beträge aufgrund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens einer früheren Änderung aufgrund dieses Artikels beraten werden.
b) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der den in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträgen, zuzüglich 6 v.H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.
c) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der dem Dreifachen der in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge entspricht.
(7) Der Depositar notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 4 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Änderung Vertragsstaaten waren, dem Depositar mitgeteilt hat, dass sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und tritt nicht in Kraft.
(8) Eine nach Absatz 7 als angenommen geltende Änderung tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.

(9) Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Übereinkommen nach Artikel 35 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.
(10) Ist eine Änderung beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die nach Absatz 7 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Übereinkommen für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.

Artikel 38
Depositar

(1) Dieses Übereinkommen wird bei der Regierung der Republik Ungarn hinterlegt.
(2) Der Depositar
a) übermittelt allen Staaten, die an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt teilgenommen haben, das Übereinkommen in der offiziellen sprachlichen Fassung, die auf der Konferenz noch nicht vorgelegen hat, zwecks Überprüfung dieser Fassung;
b) unterrichtet alle in Buchstabe a) genannten Staaten über eingegangene Änderungsvorschläge zu dem nach Buchstabe a) übersandten Text;
c) stellt den Tag fest, an dem alle sprachlichen Fassungen dieses Übereinkommens abgestimmt sind und als authentisch anzusehen sind;
d) teilt allen in Buchstabe a) genannten Staaten den nach Buchstabe c) festgestellten Tag mit;
e) übermittelt allen Staaten, die eine Einladung zur Teilnahme an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt erhalten haben, und denjenigen, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder die ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens;
f) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
   i) von jeder weiteren Unterzeichnung, jeder Notifikation und jeder dabei abgegebenen Erklärung unter Angabe des Zeitpunkts der Unterzeichnung, Notifikation oder Erklärung;
   ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;
   iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;
   iv) von jeder nach den Artikeln 36 und 37 beschlossenen Änderung des Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie in Kraft tritt;
   v) von jeder Mitteilung auf Grund einer Bestimmung dieses Übereinkommens.

(3) Nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens übermittelt der Depositar dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift dieses Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

Geschehen zu Budapest am 22. Juni 2001 in einer Urschrift, deren deutscher, englischer, französischer, niederländischer und russischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Zu Unrkund dessen haben die bevollmächtigten Unterzeichneten, hierzu von ihren Regierungen gehörig befugt, dieses Übereinkommen unterzeichnet.