

SCHRIFTEN DES  
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT  
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

---

HEFT 23

KARL-FRIEDRICH v. SCHLAYER

**Entwurf  
einer neuen internationalen Konvention  
für die Güterbeförderung zur See**

---

HAMBURG 1975

# Entwurf einer neuen internationalen Konvention für die Güterbeförderung zur See

- Bericht über die Ergebnisse der UNCITRAL-Arbeitsgruppe für Schifffahrtsrecht

Vortrag

von

Karl-Friedrich v. Schlayer

gehalten vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht

am 24. April 1975

(Text des Konventionsentwurfes im Anhang)

---

HAMBURG 1975

# Entwurf einer neuen internationalen Konvention für die Güterbeförderung zur See

Bericht über die Ergebnisse der UNCITRAL-Arbeitsgruppe für Schifffahrtsrecht.

## I.

### *Entstehungsgeschichte*

Die Arbeiten an einer Revision des internationalen Seefrachtrechts gehen zurück auf eine Initiative der Welthandelskonferenz von 1968 und der auf ihre Anregung von den Vereinten Nationen gebildeten Kommission für Internationales Handelsrecht, genannt: United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL. In ihrer zweiten Sitzung im Jahre 1969 hat UNCITRAL zu diesem Zweck eine besondere Arbeitsgruppe, die Working Group on International Legislation on Shipping gebildet. Diese anfänglich kleine Arbeitsgruppe wurde durch Beschluß der UNCITRAL in ihrer vierten Sitzung (1971) auf die folgenden 21 Mitglieder der Kommission für Internationales Handelsrecht erweitert:

Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Chile, Ägypten, England mit Nordirland, Frankreich, Ghana, Indien, Japan, Nigeria, Norwegen, Polen, Singapur, Spanien, Tansania, UdSSR, Ungarn, USA und Zaire.

Spanien ist wegen Ablaufs seiner Wahlperiode aus der Kommission zum 31. 12. 1973 ausgeschieden. An seiner Stelle wurde die Bundesrepublik Deutschland ab Januar 1974 Mitglied der UNCITRAL und von dort ebenfalls in die Arbeitsgruppe für Schifffahrtsrecht delegiert; sie wurde dort in den seither abgehaltenen Sitzungen von Prof. Dr. Herber (Min.-Rat BJM) vertreten.

Außer den offiziellen Delegierten sind zu den Sitzungen der Arbeitsgruppe eine Reihe internationaler Organisationen als Beobachter zugelassen worden, und zwar UNCTAD, CMI, ICC, ICS, IUMI, OCTI, UNIDROIT, IMCO, INSA, BIMCO.

Die Arbeitsgruppe hat in den letzten Jahren acht Sitzungsreihen von je etwa zehn Tagen abgehalten, die letzte und zugleich die bisherigen Arbeiten abschließende vom 10. bis 21. Februar 1975.

## II.

### *Arbeitsweise der Working Group on International Legislation on Shipping*

Die Sitzungsreihen wurden gründlich vorbereitet durch das ständige Generalsekretariat der UNCITRAL. Es stand bis Ende 1974 unter der Leitung von Prof. Honold, der für diese Aufgabe mehrere Jahre von seiner Universität, der Law School Pennsylvania beurlaubt war. Honold hat die Aufgabe, unterstützt von einem qualifizierten Mitarbeiterstab, mit großer Sachkunde, äußerster Gründlichkeit, peinlicher Neutralität und viel diplomatischem Geschick durchgeführt. Sein Nachfolger wurde sein engster Mitarbeiter, der Niederländer Willem Vis, bei dem die Leitung des UNCITRAL-Sekretariats auch wieder in besten Händen liegt.

Wie spielte sich nun die technische Arbeit in der Arbeitsgruppe ab? Für jede Sitzungsreihe wählte die Arbeitsgruppe einen Vorsitzenden und zwei Stellvertreter. Als einstimmig gewählter Vorsitzender fungierte insbesondere in den letzten entscheidenden Sitzungsreihen Prof. Mohsen Chafik, Ägypten.

Die in der Arbeitsgruppe entwickelten sachlichen Ergebnisse für die Regelung der einzelnen Probleme wurden zur textlichen Ausarbeitung laufend einer Redaktions-Kommission, der sog. Drafting-Party überwiesen. Sie setzte sich – während der verschiedenen Sitzungsreihen ziemlich unverändert – aus einer Reihe von Mitgliedern der Arbeitsgruppe zusammen, nämlich: Argentinien, Belgien, Chile, England, Frankreich, Ghana, Indien, Japan, Nigeria, Norwegen, Polen, Tansania, USA und UdSSR. Den Vorsitz führte Prof. Chr. Selvig, Norwegen. Den übrigen Mitgliedern der Arbeitsgruppe und auch den Beobachtern war es gestattet, an den Beratungen des Redaktions-Komitees teilzunehmen, wovon viel Gebrauch gemacht wurde.

Dieser Überblick über die technische Arbeitsweise der Arbeitsgruppe erscheint wichtig, um die Ernsthaftigkeit der von der Arbeitsgruppe vorgelegten Ergebnisse richtig einzuschätzen und zu erkennen, daß die Ergebnisse – abgesehen von den zu einzelnen Punkten formulierten Vorbehalten – von einer breiten Basis von Ländern verschiedenster politischer und wirtschaftlicher Struktur getragen sind. Dabei sind die Erörterungen, im Gegensatz zu oft wenig erfreulichen Beobachtungen in manchen anderen internationalen Organisationen, von großer Sachlichkeit geprägt gewesen. Es gab keine Blockbildungen. Dies verdient nicht nur hervorgehoben zu werden, sondern muß auch gewogen werden bei der Beurteilung der Qualität der Arbeit und ihren Chancen, die Grundlage einer neuen weltweiten Vereinbarung zu bilden.

## III.

### *Der Auftrag an die Working Group*

Der sachliche Auftrag der UNCITRAL an die Arbeitsgruppe wurde in ihrer vierten Sitzung (1971) wie folgt definiert (Yearbook of the United Nations Commission on International Trade Law, vol. II: 1971, United Nations publication Sales No. E. 72 V. 4, part one, chap. II):

„Die Regeln und Praktiken der Konnossemente, einschließlich der Brüsseler Konvention von 1924 und des Brüsseler Protokolls von 1968 sollen überprüft werden unter dem Gesichtspunkt, diese Regeln soweit erforderlich zu revidieren und zu erweitern; wenn angezeigt, soll eine neue internationale Konvention vorbereitet werden zur Annahme unter der Schirmherrschaft der Vereinten Nationen.“

Die UNCITRAL hat in ihrer 7. Sitzung (Mai 1974) die Zwischenergebnisse der Arbeitsgruppe überprüft und ihren Auftrag bestätigt mit der Aufforderung, „die Arbeiten fortzuführen und mit Vordringlichkeit zum Abschluß zu bringen“. (Official Records of the General Assembly, Twenty-ninth Session, Supplement No. 17 (A/9617), para. 53.)

#### IV.

##### *Thematik der Working Group*

Die Arbeitsgruppe hat sich in ihren Sitzungsreihen Nr. 1 bis 6 zunächst an den *ersten* Teil des UNCITRAL-Auftrags gehalten und hat die einzelnen Bestimmungen der Brüsseler Konvention und des Protokolls auf Änderungs- und Ergänzungsbedürftigkeit überprüft. Die Probleme, die – ausgehend von dem vorhandenen Brüsseler Konventionstext – im einzelnen behandelt, d. h. diskutiert und formuliert wurden, waren insbesondere folgende:

- a) zeitliche Abgrenzung der Haftung des Beförderers
- b) Haftung für Deckverladung und lebende Tiere
- c) Gerichtsstand-Vereinbarungen in Konnossementen
- d) Grundregeln für die Haftung des Beförderers
- e) Schiedsgerichts-Klauseln in Konnossementen
- f) Höchstgrenzen der Haftung
- g) Umladung
- h) Deviation
- i) zeitliche Abgrenzung der Höchsthaftung
- j) Haftung für Verzögerung
- k) Anwendungsbereich der Konvention
- l) Ausschluß unwirksamer Klauseln
- m) Definition gemäß Art. 1 der Brüsseler Konvention
- n) Inhalt und rechtliche Wirkung der Dokumente über den Frachtvertrag
- o) Gültigkeit und Wirkung der „Letters of Guarantee“
- p) Definition des Frachtvertrages und des Empfängers.

Für die Behandlung aller dieser Fragen standen der Arbeitsgruppe jeweils gründliche Kompilationen und Studien des Generalsekretariats zur Verfügung. (First, second, third and fourth report of the Secretary-General on responsibility of ocean carriers for cargo: bills of lading. Working papers by the Secretariat: „Approches to basic policy decisions concerning allocation of risks between the cargo owner and carrier“ – Yearbook of UNCITRAL, vol. IV: 1973 – United Nations publication Sales No. E. 74. V. 3, part two, chap. IV.)

Aus den zu den einzelnen Themen erarbeiteten Ergebnissen trat zutage, daß zahlreiche beträchtliche Änderungen und Ergänzungen der alten Brüsseler Texte angezeigt erschienen. In Übereinstimmung mit der im Auftrag der UNCITRAL eröffneten Möglichkeit hat die Arbeitsgruppe deshalb in ihrer 7. Sitzungsreihe (Okt. 1974) die grundsätzliche Frage geprüft, ob es möglich und zweckmäßig wäre, die Ergebnisse in einem Entwurf eines zweiten Protokolls zur Brüsseler Konvention von 1924 zu verarbeiten oder ob eine völlig neue Konvention vorbereitet werden sollte. Einige Delegierte vertraten den Standpunkt, daß diese Entscheidung im Hinblick auf die möglichen wirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Bestimmungen und der Wechselwirkung mit den Brüsseler Konventionen aufgeschoben werden sollte. Die meisten Delegierten waren aber der Ansicht, daß die Ergebnisse der Arbeitsgruppe zu den einzelnen Punkten von einem Ausmaß seien, welches es sehr schwierig machen würde, sie in der Form eines Ergänzungsprotokolls mit der Brüsseler Konvention von 1924 zu verbinden. Dadurch müßten Unklarheiten Überschneidungen und Verwirrung entstehen. Die Arbeitsgruppe hat deshalb entschieden, daß die Arbeiten mit dem Ziel fortgeführt werden sollten, eine selbständige neue Konvention zu schaffen. Das Generalsekretariat wurde deshalb gebeten, für die achte Sitzungsreihe (Febr. 1975) eine systematische Zusammenstellung der erarbeiteten Punkte im Sinne des Entwurfs einer neuen Konvention vorzubereiten. Das ist erfolgt mit der Note des Sekretariats A/CN.9/WG. III/WP.19. Sie bildete die Grundlage der weiteren abschließenden Arbeit der Working Group in ihrer achten Sitzungsreihe. In ihr wurde der Text fertiggestellt mit dem Titel: „Entwurf einer Konvention für die Beförderung von Gütern zur See.“

Da von der Working Group bis einschließlich der sechsten Sitzungsreihe auf der Linie gearbeitet worden war, eine Überarbeitung und, wo nötig, Ergänzung der Brüsseler Konvention von 1924 zu entwerfen, mag die in der siebenten Sitzung beschlossene Umschaltung auf das Konzept einer neuen selbständigen Konvention es mit sich bringen, daß in der dafür verbliebenen verhältnismäßig kurzen Zeit der eine oder andere Punkt unbearbeitet geblieben ist, der bei einer internationalen Kodifizierung des Seefrachtrechts wünschenswerterweise berücksichtigt werden sollte. Eine spätere kritische Betrachtung könnte sich deshalb nicht nur mit den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Entwurfs, sondern auch mit dem Gesamtkonzept unter dem Gesichtspunkt einer etwaigen Ergänzungsbedürftigkeit beschäftigen. Hier dürften die Ansichten über das Wünschenswerte und praktisch Vernünftige u. U. recht weit auseinandergehen. In der Arbeitsgruppe herrschte die Meinung vor, auch bei der neuen Konvention den großen Leitlinien der in der Brüsseler Konvention von 1924 erfaßten Problemen zu folgen und nur dort diese Grenze zu überschreiten, wo dies durch die Entwicklung der letzten 50 Jahre geboten erschien, und nicht den Ehrgeiz zu entwickeln, unter der Flagge der neuen Konvention auch neue Themen einer internationalen Regelung zu unterwerfen.

## V.

### *Inhalt des Konventions-Entwurfs*

#### 1. *Vorbemerkung*

Bei der nachfolgenden Darstellung der wichtigen Einzelheiten des Entwurfs der neuen Seefracht-Konvention soll keine kritische Stellungnahme, sondern eine

möglichst objektive Analyse gegeben werden. Dies erscheint in dem jetzigen Stadium angebracht, in dem sich die Regierungen der UNCITRAL-Mitglieds-länder mit ihren Ressorts, den nationalen Interessenverbänden und internationalen Organisationen anschicken werden den Entwurf zu überprüfen. Die Darstellung wird allerdings auch auf solche Punkte besonders hinweisen, bei denen die Meinungen innerhalb der Arbeitsgruppe stärker geteilt waren und nur schwer Kompromiß-Formulierungen gefunden worden sind. Für die textliche Darstellung solcher Formulierungen ist von der Arbeitsgruppe das Verfahren angewandt worden, solche Passagen in Klammern zu setzen. Man hat dies vernünftigerweise allerdings nur auf wenige Stellen beschränkt, da ein in den tragenden Punkten womöglich nur aus eingeklammerten Texten bestehender Entwurf keine brauchbare Grundlage für eine weitere Behandlung abgegeben hätte. Die Arbeitsgruppe hätte damit ihre Aufgabe nicht erfüllt, nämlich gerade für die wichtigen und schwierigen Punkte Lösungen anzubieten, die von einer möglichst großen Zahl der Mitglieder getragen sind. Divergierende Meinungen einzelner oder einer Minorität sind deshalb (allerdings ohne Namensnennung) in den Berichten über die einzelnen Sitzungen jeweils festgehalten worden. Diese Reports of the Working Group geben deshalb einen Einblick in die Überlegungen, die schließlich zu einer bestimmten Lösung und dem entsprechenden Text geführt haben.

2. *Allgemeiner Überblick*

Nach dem von der Working Group verabschiedeten Entwurf besteht die Konvention aus 25 Artikeln, die in 6 Teile gegliedert sind:

- Teil 1: Allgemeine Bestimmungen
- Teil 2: Haftung des Beförderers
- Teil 3: Haftung des Befrachters
- Teil 4: Transport-Dokumente
- Teil 5: Geltendmachung von Ansprüchen und Klagen
- Teil 6: Abweichende Vereinbarungen.

3. *Teil I der Konvention*

3.1. Definitionen (Art. 1).

Der Teil I, der die allgemeinen Vorschriften enthält, setzt sich aus den Art. 1 bis 3 zusammen. Art. 1 enthält Definitionen, vergleichbar mit Art. 1 der Brüsseler Konvention, aber sachlich vollständiger und auch abweichend von dieser.

- 3.1.1. Zunächst wird der „Beförderer“ (Carrier) definiert. Er ist derjenige, von dem oder in dessen Namen ein Vertrag über die Beförderung von Gütern seewärts mit dem Ablader abgeschlossen worden ist. Er wird deshalb als der *vertragsschließende* (contracting) carrier bezeichnet im Gegensatz zu dem in Art. 1 Ziff. 2 definierten *tatsächlichen* Beförderer (actual carrier); er ist derjenige, dem der vertragschließende Beförderer die Durchführung der Beförderung ganz oder

teilweise anvertraut hat. Die Unterscheidung wird insbesondere wegen der verschiedenartigen Haftung gemacht. Eine insbesondere von der deutschen Delegation gemachte Anregung, hinsichtlich des Beförderers die Formulierung des Athener Abkommens von 1974 über die Beförderung von Passagieren zu übernehmen, wurde mehrheitlich abgelehnt. Man meinte überwiegend, daß die Verhältnisse beim Passagier-Transport wesentlich verschieden seien von denjenigen des Güter-Transports. Da das Athener Abkommen im übrigen auch nicht überall Gegenliebe gefunden habe, sei es besser, die neue Güter-Konvention nicht mit ihm in Zusammenhang zu bringen. Es sei aber hier schon erwähnt, daß die Deutsche Delegation angeboten hat, für die Beratung der Frage des contracting und actual carriers in der UNCITRAL noch eine Ausarbeitung über das rechtstechnische System des „ausführenden“ Frachtführers zu liefern.

- 3.1.2. Definiert wird sodann in Art. 1 Ziff. 3 der „Empfänger“. Nach gründlicher Diskussion geschieht dies in einer Weise, die das komplizierte Rechtsverhältnis zwischen Empfänger und Befrachter nicht präjudiziert, nämlich kurz: „Die Person, die berechtigt ist, die Güter in Empfang zu nehmen.“
- 3.1.3. Die vierte Definition bezieht sich auf den Begriff der „Güter“. Hier hat es – auch im Hinblick auf die Brüsseler Konvention – lange und schwierige Erörterungen gegeben. Man war sich einig, daß der Begriff „Güter“ sehr weit gefaßt sein soll. Deshalb wird gesagt „jede Art“ von Gütern. Das soll eine weitere Aufzählung wie in Art. 1 der Brüsseler Konvention erübrigen.
- 3.1.4. Die Frage, ob sich die Konvention auch auf *lebende Tiere* beziehen soll, wurde ausführlich erörtert. Dabei lag den Beratungen (in der 6. Sitzungsreihe) eine im Auftrag von UNCITRAL gefertigte umfassende und interessante Ausarbeitung des Unidroit (WP 11 v. 27. 12. 1973) zugrunde. Die Ansichten in der Arbeitsgruppe gingen insbesondere in zwei Punkten auseinander: Einmal, ob es nötig sei „lebende Tiere“ noch ausdrücklich zu erwähnen, ob sie nicht mangels eines ausdrücklichen Ausschlusses (wie in der Brüsseler Konvention) ohne weiteres vom Begriff „Güter aller Art“ umfaßt sind. Hier kam die Diskussion schon zu weltanschaulichen Grundfragen von Leben und Materie. Sodann wurde überlegt, ob es nicht nötig sei, die Haftung des Beförderers für lebende Tiere einer Sonderregelung zu unterwerfen. Beide Fragen wurden schließlich mehrheitlich bejaht. Deshalb wurde es für richtig gehalten, die lebenden Tiere neben den Gütern aller Art in der Definition noch ausdrücklich zu erwähnen. (Die besondere Haftungsregelung für lebende Tiere wird an späterer Stelle behandelt.)
- 3.1.5. Ein weiterer Punkt wiederholter und kontroverser Diskussion im Zusammenhang mit dem Begriff der „Güter“ war die Behandlung der *Verpackung* der Güter. Ursprünglich bestand keine Neigung, die Verpackung ausdrücklich und zusätzlich in den Begriff der „Güter“ einzubeziehen und damit die Haftung des Beförderers automatisch auch auf sie zu erstrecken. Auch wegen der Abgrenzung verschiedener Verpackungsarten und der besonderen Verhältnisse beim Container-Transport schien dies nicht angebracht. Den wiederholten Bemühungen besonders der norwegischen Delegation um einen Einfluß der Verpackung in

den allgemeinen Begriff der „Güter“ wurde auch die Gefahr entgegeng gehalten, daß dies eine verstärkte Geltendmachung von bisher nicht reklamierten Verpackungsschäden und damit auch eine Verteuerung des Versicherungsschutzes zur Folge haben könnte. Schließlich hat sich Norwegen aber in der Schlußsitzung durchgesetzt, und es wurde mehrheitlich die folgende Formulierung in den Entwurf übernommen: „Wenn Güter zusammengefaßt werden in einem Container, Paletten oder einem ähnlichen Transportgegenstand, oder wenn sie verpackt sind, so umfaßt der Begriff ‚Güter‘ auch solche Transportgegenstände oder Verpackung, wenn sie vom Befrachter geliefert wurden.“

3.1.6. Eine fünfte Definition betrifft den *Beförderungsvertrag*. Nachdem die Arbeitsgruppe beschlossen hatte, die neue Konvention auf alle Arten von Seefrachtverträgen (mit Ausnahme der Charterverträge) anwendbar zu machen, also auch auf solche, für die ein Konnossement nicht ausgestellt ist (dies ist in Art. 2 Abs. 1 ausdrücklich gesagt), erschien es angezeigt, auch eine weite Definition des Beförderungsvertrages zu geben, nämlich: „Ein Vertrag, durch den der Beförderer mit dem Befrachter vereinbart, näher bezeichnete Güter gegen Zahlung von Fracht seewärts zu befördern von einem Hafen zu einem anderen Hafen, in dem die Güter abzuliefern sind.“

3.1.7. Die letzte Definition bezieht sich auf das *Konnossement*. Obwohl die Konvention grundsätzlich auf alle Arten von Seefrachtverträgen anwendbar sein soll, war die Arbeitsgruppe der Meinung, daß in die Konvention doch für die usancemäßig gebräuchlichste Form, nämlich den durch ein Konnossement ausgewiesenen Frachtvertrag, besondere Bestimmungen über den Inhalt der Konnossemente und ihre rechtlichen Wirkungen aufgenommen werden sollten. Dies ist geschehen in Teil IV Art. 14-17. Deshalb war es auch nötig, eine Definition dessen zu geben, was nach der Konvention als ein unter den Begriff „Konnossement“ fallender Frachtvertrag anzusehen ist; sie lautet: „Ein Dokument, das ausweist einen Vertrag über die Beförderung von Gütern zur See und die Übernahme oder Ladung der Güter durch den Beförderer mit der Verpflichtung des Beförderers, die Güter gegen Aushändigung des Dokuments auszuliefern. Als eine solche Vereinbarung ist es anzusehen, wenn das Dokument die Bestimmung enthält, daß die Güter an die Order einer bestimmten Person oder an Order oder an den Inhaber auszuliefern sind.“

3.2. Anwendungsbereich der Konvention.

Der Anwendungsbereich der Konvention wird in Art. 2 sowohl in *sachlicher* wie in *geographischer* Hinsicht so weitreichend wie möglich bestimmt. Sachlich, wie bereits erwähnt, auf Seefrachtverträge aller Art zwischen den Häfen zweier verschiedener Staaten: wenn der im Frachtvertrag vorgesehene Lade-, Lösch- oder Zwischenhafen sich im Gebiet eines der vertragschließenden Staaten befinden, oder wenn das Konnossement oder Frachtdokument in einem Vertragsland ausgestellt ist, oder die Konvention im Vertrag vereinbart ist – alles unabhängig von der Nationalität des Schiffes, des Beförderers, des Abladers, Empfängers oder eines anderen Interessenten. Ausgenommen sind nur *Charterverträge*. Für sie hat man auch wegen der diesbezüglichen im Rahmen der UNCTAD laufenden Arbeiten von einer Definition bewußt abgesehen. Man hat aber klargestellt, daß die Konvention auch Anwendung findet, wenn in

Ausführung eines Chartervertrages ein Konnossement ausgestellt wird, soweit es sich um das Rechtsverhältnis zwischen Beförderer und Konnossementsinhaber handelt. Andere Ausnahmen, die zeitweise diskutiert wurden, sind fallengelassen worden; das gilt auch für einen deutschen Vorschlag, bei anderen Frachtdokumenten als Konnossement die zwingende Anwendung der Konvention auszuschließen.

3.3. Allgemeine Auslegungsregel (Art. 3).

Entsprechend dem UNCITRAL-Übereinkommen von 1974 über Fristen beim Handelskauf enthält Art. 3 eine allgemeine Auslegungsregel dahin, daß bei Anwendung und Interpretation der Konvention ihr internationaler Charakter und das Bestreben, Einheitlichkeit herzustellen, zu berücksichtigen sind.

4. Teil II der Konvention.

Der Teil II der Konvention enthält in den Art. 4 bis 11 das Kernstück, nämlich die Bestimmungen über die Haftung des Beförderers.

4.1. Zeitliche Abgrenzung der Haftung (Art. 4).

Zunächst bestimmt Art. 4 die zeitliche Abgrenzung der Haftung. In den Entwurf ist nun eingegangen, daß nicht mehr Ein- und Ausladen die maßgebenden Fakten sein sollen, sondern der Zeitraum, währenddessen sich die Güter in der Aufsicht ("in charge") des Beförderers befinden und zwar im Ladehafen, während des Transportes und im Löschhafen. Für die Bestimmung dieser Periode werden einige Auslegungsregeln gegeben:

Der Beförderer gilt als „in charge“ der Güter von dem Augenblick an, in dem er die Güter übernommen hat bis zu dem Augenblick, in dem er die Güter abgeliefert hat und zwar entweder

durch Aushändigung der Güter an den Empfänger, oder – wenn der Empfänger die Güter nicht in Empfang nimmt – durch Zur-Verfügung-Stellung an den Empfänger gemäß Vertrag oder Gesetz oder Handelsbrauch im Empfangshafen, oder

durch Aushändigung an eine Behörde oder dritte Person, an die die Güter gemäß Gesetz oder sonstigen Vorschriften im Empfangshafen ausgeliefert werden müssen.

Für den Beförderer oder Empfänger stehen auch seine Erfüllungsgehilfen ein.

4.2. Die Haftung des Beförderers (Art. 5).

Grundsatz:

Die Haftung des Beförderers ist grundsätzlich (in Art. 5 Abs. 1) – in Abkehr von Art. 4 der Brüsseler Konvention – nach wiederholter eingehender Diskussion als generelle Verschuldenshaftung konzipiert mit der Maßgabe, daß der Beförderer den Entlastungsbeweis zu führen hat dahin, daß er u./o. seine

Leute alle Maßnahmen getroffen haben, die vernünftigerweise verlangt werden konnten, um das Schadenergebnis ("occurrence") und seine Folgen zu vermeiden.

#### Nautisches Verschulden.

Zugunsten eines Haftungsausschlusses bei nautischem Verschulden hat es in der 8. Sitzungsreihe (Febr. 1975) noch einmal einen Vorstoß gegeben von der belgischen, japanischen, polnischen und sowjetischen Delegation, unterstützt auch vom CMI-Beobachter. Es sollte nach diesem Vorschlag im Falle eines nautischen Fehlers eine Haftung nur eintreten, wenn den Beförderer ein *schweres* Verschulden trifft. Der Antrag wurde mit den bereits hinreichend bekannten Argumenten begründet: Seereisen beinhalteten besonders schwere Risiken; der Reeder könne keine laufende Kontrolle über Kapitän und Besatzung ausüben; Versicherungsprämien würden steigen und damit müßten sich die Frachtraten erhöhen; es ergäben sich auch schwerwiegende Auswirkungen auf die Große Haverei, die von der UNCTAD in 1977 behandelt werden soll (Eighth session Report A/CN.9/105 Page 32).

Dieser Antrag wurde mit großer Mehrheit der Arbeitsgruppe abgelehnt. Es wurde insbesondere darauf hingewiesen, daß moderne technische Entwicklungen die Risiken einer Seereise erheblich vermindert hätten; neue Nachrichtensysteme gestatteten einen ständigen Kontakt mit dem Schiff und seiner Besatzung; es fehlten zuverlässige Angaben über eine Erhöhung der Gesamt-Versicherungskosten als Folge der Beseitigung des Ausschlusses von nautischem Verschulden; die Befrachter legten großen Wert auf die Beseitigung dieses Ausschlusses; die Sonderregelung für nautische Fehler sei eine nicht mehr zu rechtfertigende Abweichung von den Grundregeln der Haftung eines Beförderers wie sie in anderen internationalen Verkehrs-Konventionen festgelegt worden seien. Ferner wurde betont, daß durch den Vorschlag der vorgenannten Delegationen die Beweislast zu Lasten des Befrachters wieder umgekehrt würde. Vor allem wurde aber geltend gemacht, daß die Haftungsregelung des Art. 5 (unter Ein-schluß auch eines nautischen Fehlers) in langwierigen und gründlichen Er-örterungen als Kompromiß gefunden worden ist. Alle Beteiligten waren über-dies überzeugt, daß gerade dieser wichtige Punkt der Konvention - nämlich die grundsätzliche Haftungsregelung - in einer internationalen Konferenz, wie immer die vorgeschlagene Regelung auch lauten mag, ohnehin den Gegenstand weniger rechtlicher als wirtschaftspolitischer Erörterungen bilden wird.

#### 4.3. Ausnahmen von der Haftung.

In zwei Fällen sind Ausnahmen von der grundsätzlichen Haftungsregelung vor-gesehen:

##### Feuer.

Der erste wichtigste Ausnahmefall bezieht sich auf das Schadenergebnis „Feuer“ (Art. 5 Abs. 4). Hier muß der Anspruchsteller beweisen, daß das Feuer durch Verschulden des Beförderers oder seiner Leute oder Vertreter entstanden ist.

Diese Exoneration wurde von einigen Delegierten, insbesondere USA, als zu weitgehend angesehen. Ein entsprechender Gegenvorschlag ging dahin, der

Beförderer sollte zunächst den Entlastungsbeweis führen müssen, daß er ausreichende Feuerschutzmaßnahmen besitzt und alle Maßnahmen zur Verhütung des Feuers getroffen hat. Die Mehrheit der Arbeitsgruppe hat jedoch diesem Vorschlag nicht zugestimmt, vor allem aus der Überlegung, daß Feuer an Bord überwiegend durch Selbstentzündung der Güter entstehe; ferner sei gerade die entlastende Regelung für Feuer ein wichtiger Bestandteil der gesamten Haftungsregelung.

#### Lebende Tiere.

Die Zweite Ausnahme-Regelung von der grundsätzlichen Haftung bezieht sich auf lebende Tiere. Hier besteht gemäß Art. 5 Abs. 5 keine Haftung, wenn der Schaden herrührt aus irgendeiner Sondergefahr, die mit dieser Art von Transport natürlicherweise verbunden ist. Für diesen Tatbestand schafft die Konvention eine Rechtsvermutung, wenn der Beförderer beweist, daß er die vom Befrachter gegebenen Instruktionen befolgt hat, und wenn der Schaden den damit verbundenen Risiken den Umständen nach zugeschrieben werden kann. Der Anspruchsteller kann den Gegenbeweis führen, daß den Beförderer dennoch ein Verschulden trifft.

Es soll im Rahmen dieser Darstellung darauf verzichtet werden, die eingehenden Überlegungen im einzelnen wiederzugeben, die in der Arbeitsgruppe dieser im Wege eines Kompromisses gefundenen Lösung vorausgegangen sind (vgl. Report of UNCITRAL-Working Group sixth session 1974, VI. Carriage of live animals. — Study on carriage of live animals prepared in accordance with a request by UNCITRAL by UNIDROIT 27 Dec. 1973). Einige Mitglieder der Arbeitsgruppe schlugen vor, bei IMCO die Ausarbeitung eines Manuals für den Seetransport von lebenden Tieren anzuregen; der IMCO-Beobachter sagte zu, diese Anregung weiterzugeben.

#### 4.4. Gegenstand der Haftung.

Die Verschuldenshaftung bezieht sich auf *Verlust oder Beschädigung der Güter, Aufwendungen*, hervorgerufen durch den Verlust oder die Beschädigung der Güter während der Zeit, in der sich die Güter in der Obhut (in charge) des Beförderers befinden.

#### *Verzögerung der Ablieferung der Güter.*

In die Haftung wurde nach eingehender und teilweise kontroverser Diskussion auch der Schaden aus verzögerter Ablieferung eingeschlossen. Die Mehrheit der Arbeitsgruppe war grundsätzlich für eine ausdrückliche Regelung (im Gegensatz zur Brüsseler Konvention), obwohl Bedenken geäußert wurden im Hinblick auf eine zu schwere Belastung des Beförderers mit Folgeschäden sowie auch verteuert Versicherungskosten. Einige hatten auch vorgeschlagen, die Haftung nur auf die „wirtschaftlichen“ Schäden durch Verzögerung zu beschränken. Die Mehrheit wollte diese Grenzziehung aber bewußt der nationalen Gesetzgebung und Rechtsprechung überlassen; zumal der Begriff des „wirtschaftlichen“ Schadens den meisten Rechtssystemen unbekannt ist und zu Aus-

legungsschwierigkeiten führen würde. Man war aber weitgehend übereinstimmend für eine Definition der „Verzögerung“. Unter der Voraussetzung einer solchen vernünftigen Definition war die Arbeitsgruppe der Überzeugung, daß ein gerechter Ausgleich der Interessen dadurch erzielt würde, daß auch für die Verzögerungsschäden die allgemeine Exculpierungsmöglichkeit des Art. 5 Abs. 1 gilt, und ferner — dafür sprach sich eine schwache Mehrheit aus — ein besonderes und zwar geringeres Haftungslimit für diesen Verzögerungstatbestand eingeführt wird. (In Art. 6, Alternativen B, D und E kommt dies zum Ausdruck).

Der Tatbestand der *Verzögerung* wird in Art. 5 Abs. 2 definiert: „Wenn die Güter an dem vertraglich vereinbarten Anknüpfungshafen nicht in der vertraglich vereinbarten Zeit abgeliefert werden, oder, wenn eine Zeit nicht vereinbart ist, innerhalb des Zeitraumes, der unter Berücksichtigung der Umstände des Falles von einem sorgfältigen Beförderer zu erwarten ist.“

Werden die Güter überhaupt nicht abgeliefert, so besteht gemäß Art. 5 Abs. 3 eine Verlustvermutung mit 60 Tagen nach dem vorgenannten Zeitpunkt.

Keine Haftung besteht für Schäden entsprungen aus Maßnahmen zur *Rettung menschlichen Lebens*. Dies ist als absoluter Haftungsausschluß gedacht, also ohne Abwägung einer Verhältnismäßigkeit. Anders bei Maßnahmen zur *Rettung von Sachwerten*; hier ist die Verhältnismäßigkeit zu prüfen, es muß sich um „vernünftige“ Maßnahmen handeln.

*Mitverursachung*: Durch Art. 5 Abs 7 wird eine anteilige Reduzierung der Haftung bestimmt für den Fall, daß eine andere fremde Ursache bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat. Der Beförderer muß in diesem Fall das Ausmaß des Schadens beweisen, das nicht zu seinen Lasten geht.

#### 4.5. Begrenzung der Haftung (Art. 6).

Der auf Verschulden beruhende generelle Haftungsgrundsatz ist nach dem Konzept der Arbeitsgruppe als einheitliches Paket zu sehen, nicht nur mit den vorstehend dargestellten Sonderregelungen, sondern insbesondere auch mit einer betragsmäßigen Limitierung der Haftung. Die Arbeitsgruppe würde es überwiegend für wünschenswert halten, eine möglichst einfache Lösung für die Limitierung auch im Seeverkehr einzuführen, und zwar mit einem Höchstbetrag auf Gewichtsbasis; sie war aber der Meinung, daß die Bemessung des Höchstbetrages der Haftung eine überwiegend wirtschaftspolitische Frage ist, ihre Entscheidung daher den Regierungen vorbehalten bleiben sollte. Solange aber der grundsätzliche Rahmen nicht feststeht, erschien es der Arbeitsgruppe nicht möglich, sich für ein bestimmtes System der Wertberechnung zu entscheiden, nämlich: nach Gewicht oder Verpackungseinheit oder Kombinationen beider Systeme. Der Entwurf bringt deshalb in Art. 6 fünf verschiedene Lösungsvorschläge als Alternativen, wobei man bemüht war, zugleich Unklarheiten auch des Brüsseler Protokolls von 1968 zu beseitigen. Diese Alternativen sind kurz zusammengefaßt:

A. Bruttogewicht der Güter mit X Francs per Kilo, einheitlich für Verlust, Beschädigung oder Verzögerung.

- B. Wie A. für Verlust und Beschädigung, jedoch besondere Regelung für Verzögerungsschäden und zwar maximal einfache (oder wie einige Delegierte forderten: doppelte) Fracht. Insgesamt limitiert mit dem Maximum gemäß A.
- C. Maximalbetrag Y Francs pro Stück oder Transport-Einheit (shipping unit) oder X Francs per Kilo Rohgewicht, der höhere Betrag ist maßgebend. Anwendung einheitlich auch für Verzögerungsschäden. Für Container und Paletten wird Art. 4 Ziff. 5c) des Brüsseler Protokolls von 1968 übernommen.
- D. Wie C., aber mit Sonderregelung für Verzögerungsschäden, nämlich einfache (doppelte) Fracht.
- E. Wie D., aber noch zusätzliche Sonderregelungen für Container, und zwar soll dort nur die Gewichtslimitierung nicht die shipping unit eingreifen.

Die Regierung n werden in dieser bedeutsamen Frage also die Qual der Wahl haben.

Die Limitierung gilt für *vertragliche* und *außervertragliche* Ansprüche. Art. 4 bis Ziff. 1 des Brüsseler Protokolls von 1968 ist gleichlautend in den Art. 7 des Entwurfs übernommen worden. Sie gilt ferner, wie in Art. 4 bis Ziff. 2, auch für die *Vertreter* und *Hilfspersonen* des Beförderers. Das Limit beschränkt auch die Gesamthaftung von Beförderer und seinen Leuten zusammen (ebenso wie Art. 4 bis Ziff. 3 Brüss. Protokoll von 1968).

Die Limitierung geht, ähnlich wie im Brüsseler Protokoll und im Warschauer Abkommen verloren bei *Vorsatz* oder *Eventualvorsatz* (recklessly and with knowledge that such damage would probably result). Das gilt sowohl für den Beförderer selbst als auch für seine Leute. Auf englischen und deutschen Antrag erfolgte die Klarstellung, daß die direkten Ansprüche gegen den Beförderer der Höhe nach beschränkt sind, wenn ihn selbst weder Vorsatz noch Eventualvorsatz trifft.

#### 4.6. Deckverladung (Art. 9).

Dieses Thema hat eine detaillierte Sonderregelung in Art. 9 des Entwurfs gefunden. In der Arbeitsgruppe wurde nach gründlicher Erörterung Übereinstimmung darin erzielt, daß auch die Deckverladung grundsätzlich unter die Konvention fallen soll.

Die ausgearbeiteten Regeln beziehen sich insbesondere auf eine Definition und Abgrenzung dessen, was, kurz gesagt, unter „erlaubter“ oder „unerlaubter“ Deckverladung zu verstehen ist. Als Grundsatz gilt: Deckverladung ist nur zulässig, wenn

- a) ausdrücklich vereinbart, oder
- b) dem Brauch eines bestimmten Handels entsprechend, oder
- c) von gesetzlichen oder behördlichen Vorschriften gefordert.

Eine Vereinbarung muß im Konnossement oder Frachtpapier erscheinen. Wenn nicht, hat der Beförderer die Beweislast für die Vereinbarung einer Deckverladung mit der Maßgabe, daß er sich einem gutgläubigen Konnossementsinhaber gegenüber nicht darauf berufen kann.

Bei „erlaubter“ Deckverladung besteht keine Haftung des Beförderers für Schäden, die durch diese Art der Verladung naturgemäß entstanden sind. Das wird nicht ausdrücklich gesagt, ergibt sich nach Ansicht der Arbeitsgruppe aus der allgemeinen hier anwendbaren Haftungsregel des Art. 5 Abs. 1.

Das Gegenteil soll nach der Vorschrift des Art. 9 Abs. 3 gelten, wenn eine „unerlaubte“ Deckverladung im Sinne der obigen Definitionen vorliegt. Dann soll der Beförderer nach den allgemeinen Haftungsgrundsätzen (Verschulden, Entlastungsbeweis, Limitierung etc.) gerade für solche Schäden (Verlust, Beschädigung, Verzögerung) haften, die typisch und ausschließlich durch die Deckverladung hervorgerufen worden sind. Das gleiche gilt bei Ansprüchen eines gutgläubigen Konnossementerwerbers, dem also eine angebliche Vereinbarung über Deckverladung nicht bekannt ist.

Ist die Deckverladung durch *ausdrückliche* Vereinbarung *verboten* worden (also nicht nur der Tatbestand einer mangelnden Vereinbarung), so liegt nach Ansicht der Arbeitsgruppe ein qualifizierter Verstoß vor, der nach der Vorschrift des Art. 9 Abs. 4 als ein Akt willkürlichen Verhaltens zu werten ist und zum Verlust der Haftungslimitierung führen soll.

4.7. Träger der Haftung: Vertragsschließender und tatsächlicher Beförderer (Art. 10).

Anschließend an die entsprechenden Definitionen in Art. 1 Ziff. 1 und 2 wird in Art. 10 die Verteilung der Haftung zwischen dem „vertragsschließenden“ (contractual) und dem „tatsächlichen“ (actual) Beförderer geregelt. Als Grundsatz gilt:

Der Vertrags-Beförderer hat die Haftung für die ganze vereinbarte Reise. Er hat insoweit auch für den tatsächlichen oder ausführenden Beförderer zu haften. Daneben haftet der ausführende Beförderer für seine Strecke, aber auch mit der Haftungslimitierung zugunsten seiner Leute.

Haftungserweiterungen oder -einschränkungen des Vertragsbeförderers haben für den ausführenden Beförderer nur Wirkung, wenn sie schriftlich vereinbart sind.

Vertragsbeförderer und ausführender Beförderer haften gesamtschuldnerisch falls gegen sie beide Ansprüche gegeben sind mit der Maßgabe, daß für alle Ansprüche zusammengerechnet die Höchsthaftungssummen (nur einmal) gelten. Interne Ausgleichsansprüche sollen nicht präjudiziert werden.

4.8. Durchkonnossement (Art. 11).

In Abweichung von der Regel des Art. 10 hielt es eine Mehrheit der Arbeitsgruppe für zweckmäßig, eine Sondervorschrift zugunsten des Vertragsbeförderers zu geben für den Fall, daß im Beförderungsvertrag ausdrücklich die Durchführung nur eines Teils der Reise durch den Vertragsbeförderer vereinbart wurde (und der Rest der Reise durch eine andere Person). Es soll zwar hier ebenfalls bei der grundsätzlichen Haftungsverteilung des Art. 10 zwischen Vertrags- und ausführendem Beförderer sein Bewenden haben, der Vertragsbeförderer soll aber die Möglichkeit haben, sich zu entlasten mit dem Beweis, daß der Schaden auf dem von einem anderen übernommenen Teil der Reise eingetreten ist. Durch diese Vorschrift soll vermieden werden, daß für Teilstrecken separate Konnossemente ausgestellt werden, um diese Haftungsabgrenzung zu erzielen.

aber für richtig, dem am weitesten verbreiteten Transportdokument, nämlich dem Konnossement, einige ausführliche Bestimmungen zu widmen. Dabei ist manches angelehnt an Art. 3 Ziff. 3-5 der Brüsseler Konvention; man hielt weitgehend übereinstimmend diese Regeln aber für ergänzungs- und präzisionsbedürftig.

6.1. Ausstellung eines Konnossements (Art. 14).

Zunächst enthält Art. 14, entsprechend Art. 3 Ziff. 3 die Verpflichtung des Vertragsbeförderers, auf Antrag des Befrachters diesem ein Konnossement auszustellen, und zwar wenn die Güter vom Vertragsbeförderer oder dem ausführenden Beförderer in Obhut genommen sind. Der Inhalt, d. h. wie dieses Papier beschaffen sein soll bzw. beschaffen sein muß, ist in Art. 15 ausführlich geregelt. Die Unterschriftenfrage wird in Art. 14 Abs. 2 klargestellt: zeichnen kann jeder Bevollmächtigte des Vertragsbeförderers. Der Kapitän des befördernden Schiffes gilt als Bevollmächtigter. Wie die Unterschrift auszuführen ist, sagt Art. 15 Ziff. 1 (j), nämlich handschriftlich, Faksimile, perforiert, gestempelt, mit Handzeichen, auch mit anderen mechanischen oder elektronischen Hilfsmitteln, sofern von den Gesetzen des Ausstellungsortes zugelassen.

6.2. Inhalt des Konnossements (Art. 15).

6.2.1. Der Inhalt des Konnossements wird in Art. 15 wesentlich detaillierter geregelt als in Art. 3 Ziff. 3a bis c der Brüsseler Konvention. Es wurde eingehend erörtert, ob einige dieser Inhaltsvorschriften *zwingend* sein sollten. Dafür trat insbesondere die deutsche Delegation ein mit der Begründung, daß für ein begebbares Papier mit Traditionswirkung einige Mindestanforderungen international verbindlich festgelegt sein müßten, sonst würden die nationalen Gerichte verschiedene Minimalvorschriften entwickeln. Diesen Überlegungen schlossen sich insbesondere Frankreich, Brasilien, Ungarn, Ghana, Chile an. Dagegen traten für den nicht-zwingenden Charakter ein insbesondere England, UdSSR, Norwegen, USA, Belgien. Die Frage blieb schließlich offen. Die deutsche Delegation erklärte sich bereit, für die diesbezüglichen Beratungen in der UNCITRAL-Kommission einen Entwurf vorzulegen.

Im Hinblick darauf ist das Wort "shall" im englischen Text des Art. 15 Abs. 1 modifiziert aufzufassen. Dem entspricht auch Art. 15 Abs. 3 mit der ausdrücklichen Bestimmung, daß das Fehlen eines oder mehrerer Punkte die Gültigkeit des Konnossements nicht beeinflussen soll.

6.2.2. Die Inhaltsvorschriften im einzelnen sind folgende:

- a) Vom Beförderer zu liefernde Angaben über die „allgemeine Natur“ der Güter, die wichtigen Markenzeichen zur Identifizierung der Güter, die Anzahl der Packungen oder Stücke, ferner das Gewicht der Güter oder ihre in anderer Form bezeichnete Quantität.
- b) Die äußerlich erkennbare Beschaffenheit der Güter.
- c) Name und Hauptgeschäftssitz des Beförderers.
- d) Name des Befrachters.
- e) Name des Empfängers, wenn vom Befrachter angegeben.

- f) Ladehafen gemäß Beförderungsvertrag und Datum der Übernahme der Güter durch den Beförderer im Ladehafen.
- g) Löschhafen gemäß Beförderungsvertrag.
- h) Anzahl der Konnossements-Originale.
- i) Ausstellungsort des Konnossements.
- j) Unterschrift des Beförderers oder seines Bevollmächtigten.
- k) Die Fracht, soweit sie vom Empfänger zu zahlen ist, oder die Angabe, daß Fracht vom Empfänger zu zahlen ist.  
(Über diesen Punkt hat es lebhaft Diskussionen gegeben. Besonders die Entwicklungsländer legten großes Gewicht auf eine – ursprünglich noch wesentlich weitergehende – Vorschrift zum Schutz des Empfängers. Da gegen eingetreten war besonders Japan. Die jetzige Formulierung stellt einen schwer erzielten Kompromiß dar. Die Regelung wurde noch mit einer in Art. 16 Abs. 4 enthaltenen Folgewirkung versehen: Ist die Angabe im Konnossement über nachzubezahlende Fracht unterlassen, so gilt die primafacie-Vermutung, daß keine Fracht vom Empfänger zu bezahlen ist, und einem gutgläubigen Konnossementserwerber gegenüber ist der Gegenbeweis nicht zugelassen.)
- l) Die Erklärung, daß die Beförderung der Internationalen Konvention unterliegt, durch die Abänderungen zum Nachteil des Befrachters oder Empfängers nichtig sind.

auch  
neh-  
r die  
üter.  
nge-  
das  
Brüs-  
egen-

i un-  
Vor-  
Back-  
at es  
it ge-  
antee  
schen  
Vor-  
Ent-

### 6.2.3. Abladekonnossement.

In Art. 15 Abs. 2 wird das Abladekonnossement in einer sachlich dem Art. 3 Abs. 7 der Brüsseler Konvention entsprechenden Weise geregelt.

uppe,  
antee  
Fälle  
timen  
aß es  
n Zu-  
insbe-  
dann  
ntion

### 6.3 Stärkung der Beweiskraft des Konnossements; Wirkung unrichtiger Angaben.

Die Vorbehalte des Beförderers gegenüber der Richtigkeit von Angaben des Befrachters im Konnossement und die Beweiskraft des Konnossements erschienen der Arbeitsgruppe in der Brüsseler Konvention nur unzureichend geregelt (vgl. dort Art. 3 Ziff. 3c Abs. 2 und Ziff. 4). Beides ist nun nach gründlichen Erörterungen mit weitgehend übereinstimmendem Ergebnis in Art. 16 detailliert behandelt, und zwar folgendermaßen:

r und  
dem

Bei erkannten oder vermuteten Ungenauigkeiten, oder im Falle der Unmöglichkeit, Einzelheiten der Güter festzustellen, muß der Beförderer in Zukunft aktiv werden. Er kann sich nicht mehr darauf beschränken (gemäß Art. 3 Ziff. 3c Abs. 2 der Brüsseler Konvention), solche Angaben im Konnossement einfach zu unterlassen. Er muß vielmehr nach Art. 16 Abs. 1 der neuen Konvention einen entsprechenden Vermerk im Konnossement anbringen. Und zwar darf dies nicht nur ein allgemein gehaltener Vorbehalt sein, sondern ein „spezieller Hinweis“ auf die Gründe und Ungenauigkeiten, oder auf das Fehlen zumutbarer Möglichkeiten einer Prüfung.

rund-  
r von  
eines  
den

Wenn der Beförderer im Konnossement keine Angaben über den äußerlich erkennbaren Zustand der Güter macht, muß er sich so behandeln lassen, als hätte er im Konnossement den guten Zustand der Güter bestätigt (Art. 16 Abs. 2).

Empfänger zu betrügen, der sich auf die Richtigkeit der Angaben im Konnossement verläßt. In diesem Fall soll also der Beförderer aufgrund des Letters of Guarantee keine Ansprüche gegen den Ablader geltend machen können. Zugleich sollen dann auch die allgemeinen Entschädigungsansprüche des Beförderers gegen den Ablader (Art. 17 Abs. 1 der neuen Konvention oder Art. 3 Abs. 5 der Brüsseler Konvention) entfallen. Dies ist in Art. 17 Abs. 3 letzter Satz ausdrücklich bestimmt. Dem Beförderer wird in diesem Fall eines betrügerischen Handelns, ferner durch Art. 17 Abs. 4 eine unbeschränkte Haftung gegenüber Dritten und Empfänger auferlegt für alle Verluste, Schäden und Auslagen, die diesen dadurch entstanden sind, daß sie sich auf die richtige Beschreibung der Güter im Konnossement verlassen haben.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß hier im Konventionsentwurf ein Kompromiß versucht wird, durch den einerseits die Gültigkeit der Letters of Guarantee in allen Fällen einer vernünftigen Handelsübung anerkannt wird, andererseits der betrügerische Mißbrauch unterbunden und bestraft werden soll.

6.6. Andere Transport-Dokumente als das Konnossement.

Hier beschränkt sich die Konvention darauf, festzustellen, daß ein nicht den strengen Konnossementsbestimmungen entsprechendes Frachtpapier wenigstens einen prima-facie-Beweis dafür abgibt, daß der Beförderer die dahin beschriebenen Güter übernommen hat (Art. 18).

7. Teil V der Konvention.

In diesem im englischen Text mit "claims and actions" überschriebenen Teil der Konvention werden behandelt:

die Schadenanzeige (Art. 19)  
die Ausschlussfristen für die Geltendmachung von Ansprüchen (Art. 20)  
der Gerichtsstand (Art. 21)  
die Schiedsgerichtsbarkeit.

7.1. Schadenanzeige (Art. 19).

Die Regelung in Art. 19 ist weitgehend nachgebildet der CMR und dem Haager Protokoll zum Warschauer Abkommen:

Es gilt als Grundsatz ein prima-facie-Beweis, daß die Güter in gutem Zustand an den Empfänger abgeliefert worden sind, falls nicht spätestens im Zeitpunkt der Auslieferung vom Empfänger eine schriftliche Schadenanzeige gemacht wird mit Angaben der Art des Verlustes oder der Beschädigung. Nach übereinstimmender Ansicht der Arbeitsgruppe soll dies indessen — ebenso wie schon gemäß Art. 3 Abs. 6 der Brüsseler Konvention — keinen Ausschluß der Ansprüche bedeuten, falls eine solche schriftliche Schadenanzeige nicht gemacht wird; die Bestimmung soll unverändert nur die Beweislast-Verteilung regeln.

Bei äußerlich nicht erkennbaren Schäden muß die Anzeige schriftlich innerhalb von 10 Tagen nach Beendigung der Auslieferung, diesen Tag nicht mitgerechnet, erfolgen. Im übrigen mit der gleichen nur auf die Beweislast beschränkten Wirkung wie vorstehend. Damit wird zugleich die vieldiskutierte

3-Tage-Frist der Brüsseler Konvention nach übereinstimmender Ansicht aller Mitglieder der Arbeitsgruppe aus Gründen der praktischen Erfahrungen wesentlich verlängert.

Eine schriftliche Anzeige ist nicht erforderlich, wenn die Güter bei der Ablieferung einer gemeinsamen Prüfung oder Kontrolle unterzogen worden sind. Ferner müssen sich Beförderer und Empfänger bei vorhandenem oder vermutetem Schaden gegenseitig alle vernünftigen Möglichkeiten einer Überprüfung und Zählung geben. All dies entspricht der bereits in der Brüsseler Konvention enthaltenen Regelung.

Bei Verzögerungs-Schäden muß die Anzeige innerhalb von 21 Tagen erfolgen und zwar ab Auslieferung.

Schließlich wird noch klargestellt, daß Schadenanzeigen, die an den ausführenden Beförderer gerichtet sind, auch gegenüber dem Vertragsbeförderer Wirkung haben.

#### 7.2. . Ausschußfristen (Art. 20).

Für die gerichtliche oder schiedsgerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Beförderer gilt eine Ausschußfrist. Über die Länge der Frist waren die Ansicht gleich geteilt zwischen einem und zwei Jahren. Die Entscheidung soll UNCITRAL treffen.

Die Frist beginnt

bei Teilschaden oder Verzögerungsschaden mit dem letzten Tag der Ablieferung der vom Frachtvertrag erfaßten Güter,  
in allen anderen Fällen, also insbesondere dem der Nicht-Ablieferung, mit dem 90. Tage nach Übernahme der Güter durch den Beförderer. Wenn das nicht geschehen ist, mit dem Zeitpunkt des Abschlusses des Beförderungsvertrages.

Der Beginn tag wird in die Frist nicht eingerechnet.

Die Ausschußfrist kann, ähnlich dem Brüsseler Protokoll, durch schriftliche Erklärung des Beförderers oder durch schriftliche Vereinbarung verlängert werden, und zwar *nach* dem Ereignis, aus dem der Anspruch entstanden ist.

Die Regeln über die Ausschußfristen sollen auch für die Ansprüche gegen den ausführenden (actual) Beförderer gelten.

Schadenersatzklagen gegen einen Dritten können auch nach Ablauf der Ausschußfrist erhoben werden und zwar nach Maßgabe der Gesetze des Landes, in dem die Klage erhoben wird; jedoch innerhalb einer Mindestfrist von 90 Tagen nach Erledigung des Schadens oder Prozeßbeginns gegen den Kläger.

#### 7.3. Gerichtsstand (Art. 21).

Regeln über den Gerichtsstand für Klagen aus dem Beförderungsvertrag enthält Art. 21 und zwar nach dem Konzept, möglichst vielseitige Anknüpfungspunkte zu schaffen:

entweder Geschäftssitz des Beklagten oder Wohnsitz oder Ort des Vertragsabschlusses, falls der Beklagte dort eine Vertretung besitzt,

oder Lade- bzw. Lösch-Hafen,  
oder vereinbarter Gerichtsstand,  
ferner auch ein Arrest-Hafen mit der Maßgabe gegen Sicherheitsleistung  
an einen der vorgenannten anderen Gerichtsstände zu gehen. (Hier hat es  
allerdings von einigen Delegationen Vorbehalte gegeben wegen der Be-  
fürchtung von Konflikten mit Art. 7 der Brüsseler Arrest-Konvention von  
1952.)

Die Gerichtsstandsregelung soll Ausschließlichkeitwirkung haben. Dagegen sind  
von einigen Mitgliedern der Arbeitsgruppe Bedenken erhoben worden, insb.  
der UdSSR.

7.4. Schiedsgerichtsverfahren (Art. 22).

In der Konvention ist auch ein Schiedsgerichtsverfahren geregelt (Art. 22), von  
dem die Parteien für Streitigkeiten aus einem Beförderungsvertrag Gebrauch  
machen können. Voraussetzung ist entsprechende Parteivereinbarung. Eine  
Minderheit in der Arbeitsgruppe unter Führung der USA war gegen eine solche  
Schiedsregelung in der Konvention, zumal UNCITRAL an einer allgemeinen  
Schiedsgerichtskonvention arbeitet. Die Mehrheit sprach sich aber für die  
Regelung aus. Sie ist weitgehend dem Warschauer Abkommen nachgebildet.

8. *Teil VI der Konvention.*

Dieser Teil behandelt die Wirkung etwaiger von den Bestimmungen der  
Konvention abweichender Vereinbarungen.

- 8.1. In Art. 23 Abs. 1 wird bestimmt, daß alle von der Konvention zum Nachteil  
abweichenden Bestimmungen in einem Konnossement oder in einem anderen  
Frachtvertrag null und nichtig sind. Der übrige Vertragsinhalt soll indessen  
nicht berührt werden. Die Nichtigkeitwirkung darf auch nicht durch eine ent-  
sprechende Versicherung der Güter zugunsten des Beförderers umgangen wer-  
den; auch eine solche Vereinbarung wäre nichtig. Es entspricht dies Art. 3  
Ziff. 8 der Brüsseler Konvention.

Dagegen ist eine Erweiterung der Haftung über den Rahmen der Konvention  
hinaus zulässig (Art. 23 Abs. 2).

- 8.2. Konnossemente und andere Transportdokumente sollen einen ausdrücklichen  
Hinweis auf die Konvention und die Nichtigkeit abweichender Bestimmungen  
enthalten (Art. 23 Abs. 3).

- 8.3. Der Beförderer soll zum Schadenersatz verpflichtet sein, wenn ein anderer  
durch eine von der Konvention abweichende und deshalb nichtige Bestimmung  
einen Schaden erleidet. Der Schadenersatz umfaßt die volle Entschädigung im  
Rahmen der Konvention für Verlust oder Beschädigung der Güter oder Ver-  
zögerung. Ferner aber auch die Kosten der Rechtsverfolgung und zwar gemäß  
den nationalen Gesetzen des angerufenen Gerichts. Diese länger diskutierte Be-  
stimmung erschien schließlich allen Beteiligten notwendig, um der Unabding-

barkeit der Bestimmungen der Konvention den harten Nachdruck zu verleihen und sie zu einer *lex perfecta* zu machen.

- 8.4. Die Große Haverei soll durch die Konvention nicht berührt werden. Allerdings soll sich die Verpflichtung des Beförderers, den Empfänger im Hinblick auf Havarie-Groß-Beiträge zu entschädigen, nach der Konvention richten.
- 8.5. In einer Schlußbestimmung wird das Verhältnis der Konvention zu noch zwei weiteren Bereichen geregelt:
  - Es sollen internationale Vereinbarungen und nationale Gesetze betreffend die Haftungsbeschränkung der Reeder durch die Konvention nicht berührt werden (Art. 25 Abs. 1).
  - Schäden durch Kernenergie sollen unter den oben Ziffer 5.3. erwähnten Voraussetzungen nicht unter die Haftung gemäß der Konvention fallen (Art. 25 Abs. 2).

## VI.

### *Schlußbemerkung und Ausblick*

Mit dem Konventionsentwurf hat die Arbeitsgruppe den ihr von UNCITRAL gegebenen Auftrag erfüllt. Zusammenfassend darf festgestellt werden, daß dieser Entwurf in einer gründlichen Erörterung vieler Probleme, in einer von Emotionen freien, auf die Sache gerichteten Atmosphäre von einem sachkundigen Gremium entwickelt worden ist, das sich aus den Repräsentanten der verschiedensten politischen und wirtschaftlichen Interessensbereiche zusammensetzt. Dabei war auch den zahlreichen internationalen Organisationen freie Gelegenheit gegeben, als Beobachter ihre Auffassungen zu Gehör zu bringen. Es wird deshalb den beteiligten Regierungen in späteren Verhandlungen nicht leicht fallen, ganz grundsätzlich von den von ihren Repräsentanten mitverarbeiteten Ergebnissen abzurücken.

Der Entwurf ist inzwischen von der Arbeitsgruppe an UNCITRAL weitergeleitet worden. Die UNCITRAL wird ihn nun allen ihren Mitgliedsstaaten und den beteiligten Organisationen zur Stellungnahme zuleiten.

Anfang 1976 wird voraussichtlich auch die UNCTAD noch Gelegenheit haben zu einer Stellungnahme. Theoretisch wäre damit die Möglichkeit gegeben, daß die hier überwiegend vertretenen Entwicklungsländer den Entwurf als zu wenig weitgehend ablehnen. Dann müßte UNCTAD allerdings die zahlreichen in der Arbeitsgruppe vertretenen Entwicklungsländer desavouieren. Das ist wenig wahrscheinlich. Erhebt die UNCTAD keine grundsätzlichen Einwände, wird UNCITRAL den Konventionsentwurf unter Berücksichtigung der verschiedenen Stellungnahmen abschließend prüfen. Es wäre möglich, daß dann von UNCITRAL noch ein Überarbeitungsauftrag unter bestimmten Gesichtspunkten an die Arbeitsgruppe zurückgegeben wird. Da sich die Meinungsverschiedenheit aber wohl weitgehend auf grundsätzliche rechts- und wirtschaftspolitische Fragen beziehen werden - es sei nur an das Thema des nautischen Verschuldens erinnert -, werden abschließende Lösungen nicht in einer Arbeitsgruppe, sondern in

einer diplomatischen Konferenz gesucht werden müssen. Erst dort kann ausgelotet werden, in welchem Umfang die Länder der Welt bereit sein wollen, sich – unter Berücksichtigung auch politischer Konzessionen – der neuen Konvention anzuschließen. Es dürfte deshalb viel dafür sprechen, daß UNCITRAL den Entwurf der Konvention, evtl. mit einigen Abänderungen verabschiedet und den Vereinten Nationen empfiehlt, sie zum Gegenstand einer weltweiten internationalen diplomatischen Konferenz zu machen. Das könnte, wenn der Zeitplan läuft, im Jahre 1978 sein.

**DRAFT CONVENTION ON THE CARRIAGE  
OF GOODS BY SEA**

**(UN-Dokument A/CN. 9/105)**

DRAFT CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA  
PART I. GENERAL PROVISIONS

*Article 1. Definitions*

In this Convention:

1. "Carrier" or "contracting carrier" means any person by whom or in whose name a contract for carriage of goods by sea has been concluded with the shipper.
2. "Actual carrier" means any person to whom the contracting carrier has entrusted the performance of all or part of the carriage of goods.
3. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
4. "Goods" means any kind of goods, including live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.
5. "Contract of carriage" means a contract whereby the carrier agrees with the shipper to carry by sea against payment of freight, specified goods from one port to another where the goods are to be delivered.
6. "Bill of lading" means a document which evidences a contract for the carriage of goods by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

*Article 2: Scope of application*

1. The provisions of this Convention shall be applicable to all contracts for carriage of goods by sea between ports in two different States, if:
  - (a) The port of loading as provided for in the contract of carriage is located in a Contracting State, or
  - (b) The port of discharge as provided for in the contract of carriage is located in a Contracting State, or
  - (c) One of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or
  - (d) The bill of lading or other document evidencing the contract of carriage is issued in a Contracting State, or
  - (e) The bill of lading or other document evidencing the contract of carriage provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of paragraph 1 of this article are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.
3. A Contracting State may also apply, by its national legislation, the rules of this Convention to domestic carriage.
4. The provisions of this Convention shall not be applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention shall apply to such a bill of lading where it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading.

*Article 3. Interpretation of the Convention*

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

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

*Article 4. Period of responsibility*

1. "Carriage of goods" covers the period during which the goods are in the charge of the carrier at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.
2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier shall be deemed to be in charge of the goods from the time the carrier has taken over the goods until the time the carrier has delivered the goods:
  - (a) By handing over the goods to the consignee; or
  - (b) In cases when the consignee does not receive the goods, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or
  - (c) By handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.
3. In the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee shall mean, in addition to the carrier or the consignee, the servants, the agents or other persons acting pursuant to the instructions, respectively, of the carrier or the consignee.

*Article 5. General rules*

1. The carrier shall be liable for loss, damage or expense resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge

as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage within the time expressly agreed upon in writing or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.
3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost when they have not been delivered as required by article 4 within 60 days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.
4. In case of fire, the carrier shall be liable, provided the claimant proves that the fire arose due to fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents.
5. With respect to live animals, the carrier shall be relieved of his liability where the loss, damage or delay in delivery results from any special risks inherent in that kind of carriage. When the carrier proves that he has complied with any special instructions given him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it shall be presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents.
6. The carrier shall not be liable for loss, damage or delay in delivery resulting from measures to save life and from reasonable measures to save property at sea.
7. Where fault or negligence on the part of the carrier, his servants or agents, concurs with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier shall be liable only for that portion of the loss, damage or delay in delivery attributable to such fault or negligence, provided that the carrier bears the burden of proving the amount of loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

#### *Article 6. Limits of liability*

##### *Alternative A*

1. The liability of the carrier according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to ( . . ) francs per kilo of gross weight of the goods lost, damaged or delayed.

*Alternative B*

1. (a) The liability of the carrier for loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged.
- (b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 shall not exceed [double] the freight.
- (c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

*Alternative C*

1. The liability of the carrier according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per package or other shipping unit or (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost, damaged or delayed, whichever is the higher.
2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules shall apply:
  - (a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport shall be deemed one shipping unit.
  - (b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport shall, when not owned or otherwise supplied by the carrier, be considered one separate shipping unit.

*Alternative D*

1. (a) The liability of the carrier for loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per package or other shipping unit or (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
- (b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 shall not exceed:  
*variation X:* [double] the freight;  
*variation Y:* an amount equivalent to  $(x-y)^1$  francs per package or other shipping unit or  $(x-y)$  francs per kilo of gross weight of the goods delayed, whichever is the higher.
- (c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

<sup>1</sup> It is assumed that the  $(x-y)$  will represent lower limitations on liability than those established under subparagraph 1 (a).

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules shall apply:
  - (a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport shall be deemed one shipping unit.
  - (b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport shall, when not owned or otherwise supplied by the carrier, be considered one separate shipping unit.

*Alternative E*

1. (a) The liability of the carrier for loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 shall be limited to an amount equivalent to (...) francs per package or other shipping unit or (...) francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.
  - (b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 shall not exceed [double] the freight.
  - (c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.
2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, limitation based on the package or other shipping unit shall not be applicable.

*The following paragraphs apply to all alternatives:*

A franc means a unit consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.

The amount referred to in paragraph 1 of this article shall be converted into the national currency of the State of the court or arbitration tribunal seized of the case on the basis of the official value of that currency by reference to the unit defined in the preceding paragraph of this article on the date of the judgement or arbitration award. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purposes of this Convention.

*Article 7. Actions in tort*

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage, as well as of delay in delivery, whether the action be founded in contract or in tort.
2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be

entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier and any persons referred to in the preceding paragraph, shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

*Article 8. Loss of right to limit liability*

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result. Nor shall any of the servants or agents of the carrier be entitled to the benefit of such limitation of liability with respect to damage resulting from an act or omission of such servants or agents, done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

*Article 9. Deck cargo*

1. The carrier shall be entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper, with the usage of the particular trade or with statutory rules or regulations.
2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier shall insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier shall have the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier shall not be entitled to invoke such an agreement against a third party who has acquired a bill of lading in good faith.
3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article, the carrier shall be liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, which results solely from the carriage on deck, in accordance with the provisions of articles 6 and 8. The same shall apply when the carrier, in accordance with paragraph 2 of this article, is not entitled to invoke an agreement for carriage on deck against a third party who has acquired a bill of lading in good faith.
4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for the carriage under deck shall be deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

*Article 10. Liability of contracting carrier and actual carrier*

1. Where the contracting carrier has entrusted the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier, the contracting carrier shall nevertheless remain responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The contracting carrier shall, in relation to the carriage performed by the actual

- carrier, be responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.
2. The actual carrier also shall be responsible, according to the provisions of this Convention, for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of the second sentence of article 8 shall apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.
  3. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the actual carrier only if agreed by him expressly and in writing.
  4. Where and to the extent that both the contracting carrier and the actual carrier are liable, their liability shall be joint and several.
  5. The aggregate of the amounts recoverable from the contracting carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits provided for in this Convention.
  6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the contracting carrier and the actual carrier.

*Article 11. Through carriage*

1. Where a contract of carriage provides that the contracting carrier shall perform only part of the carriage covered by the contract, and that the rest of the carriage shall be performed by a person other than the contracting carrier, the responsibility of the contracting carrier and of the actual carrier shall be determined in accordance with the provisions of article 10.
2. However, the contracting carrier may exonerate himself from liability for loss, damage or delay in delivery caused by events occurring while the goods are in the charge of the actual carrier, provided that the burden of proving that any such loss, damage or delay in delivery was so caused, shall rest upon the contracting carrier.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPER

*Article 12. General rule*

The shipper shall not be liable for loss or damage sustained by the carrier, the actual carrier or by the ship unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

*Article 13. Special rules on dangerous goods*

1. When the shipper hands dangerous goods to the carrier, he shall inform the carrier of the nature of the goods and indicate, if necessary, the character of the danger and the precautions to be taken. The shipper shall, whenever possible, mark or label in a suitable manner such goods as dangerous.
2. Dangerous goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous by the carrier, as the circumstances may require, without payment of compensation by him where they have been taken in charge by him without knowledge of their nature and character. Where dangerous goods are shipped without the carrier having knowledge of their nature or character, the shipper shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment.
3. Nevertheless, if such dangerous goods, shipped with knowledge of their nature and character, become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be unloaded, destroyed or rendered innocuous by the carrier, as the circumstances may require, without payment of compensation by him except with respect to general average, if any.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

*Article 14. Issue of bill of lading*

1. When the goods are received in the charge of the contracting carrier or the actual carrier, the contracting carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things the particulars referred to in article 15.
2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the contracting carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods shall be deemed to have been signed on behalf of the contracting carrier.

*Article 15. Contents of bill of lading*

1. The bill of lading shall set forth among other things the following particulars:
  - (a) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;
  - (b) The apparent condition of the goods;
  - (c) The name and principal place of business of the carrier;
  - (d) The name of the shipper;
  - (e) The consignee if named by the shipper;
  - (f) The port of loading under the contract of carriage and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

- (g) The port of discharge under the contract of carriage;
  - (h) The number of originals of the bill of lading;
  - (i) The place of issuance of the bill of lading;
  - (j) The signature of the carrier or a person acting on his behalf; the signature may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if the law of the country where the bill of lading is issued so permits;
  - (k) The freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him; and
  - (l) The statement referred to in paragraph 3 of article 23.
2. After the goods are loaded on board, if the shipper so demands, the carrier shall issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article shall state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper shall surrender such document in exchange for the "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.
  3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article shall not affect the validity of the bill of lading.

*Article 16. Bills of lading: reservations and evidentiary effect*

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person shall make special note of these grounds or inaccuracies, or of the absence of reasonable means of checking.
2. When the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.
3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:
  - (a) The bill of lading shall be *prima facie* evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and
  - (b) Proof to the contrary by the carrier shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including any consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight shall be payable by the consignee, shall be *prima facie* evidence that no freight is payable by the consignee. However, proof to the contrary by the carrier shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including any consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

*Article 17. Guarantees by the shipper*

1. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper shall indemnify the carrier against all loss, damage or expense resulting from inaccuracies of such particulars. The shipper shall remain liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.
2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss, damage or expense resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, shall be void and of no effect as against any third party, including any consignee, to whom the bill of lading has been transferred.
3. Such letter of guarantee or agreement shall be valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including any consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. If in such a case, the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier shall have no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.
4. In the case referred to in paragraph 3 of this article the carrier shall be liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expense incurred by a third party, including a consignee, who has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading issued.

*Article 18. Documents other than bills of lading*

When a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence a contract of carriage, such a document shall be *prima facie* evidence of the taking over by the carrier of the goods as therein described.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

*Article 19. Notice of loss, damage or delay*

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, be given in writing by the consignee to the carrier not later than at the time the goods are handed over to the consignee, such handing over shall be *prima facie* evidence of the delivery of the goods by the carrier in good condition and as described in the document of transport, if any.
2. Where the loss or damage is not apparent, the notice in writing must be given within 10 days after the completion of delivery, excluding that day.
3. The notice in writing need not be given if the state of the goods has at the time of their delivery been the subject of joint survey or inspection.
4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.
5. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 21 days from the time that the goods were handed over to the consignee.
6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to the actual carrier shall have the same effect as if it had been given to the contracting carrier.

*Article 20. Limitation of actions*

1. The carrier shall be discharged from all liability whatsoever relating to carriage under this Convention unless legal or arbitral proceedings are initiated within [one year] [two years]:
  - (a) In the case of partial loss of or of damage to the goods, or delay, from the last day on which the carrier has delivered any of the goods covered by the contract;
  - (b) In all other cases, from the ninetieth day after the time the carrier has taken over the goods or, if he has not done so, the time the contract was made.
2. The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.
3. The period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

4. The provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of this article shall apply correspondingly to any liability of the actual carrier or of any servants or agents of the carrier or the actual carrier.
5. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the period of limitation provided for in the preceding paragraphs if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall not be less than ninety days commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

*Article 21. Jurisdiction*

1. In a legal proceeding arising out of the contract of carriage the plaintiff, at his option, may bring an action in a contracting State within whose territory is situated:
  - (a) The principal place of business or, in the absence thereof, the ordinary residence of the defendant; or
  - (b) The place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
  - (c) The port of loading; or
  - (d) The port of discharge; or
  - (e) A place designated in the contract of carriage.
2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be brought before the courts of any port in a contracting State at which the carrying vessel may have been legally arrested in accordance with the applicable law of that State. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action;
  - (b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court at the place of the arrest.
3. No legal proceedings arising out of the contract of carriage may be brought in a place not specified in paragraphs 1 and 2 of this article. The provisions which precede do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the contracting States for provisional or protective measures.
4. (a) Where an action has been brought before a court competent under paragraphs 1 and 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the new proceedings are brought;

- (b) For the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement shall not be considered as the starting of a new action;
  - (c) For the purpose of this article the removal of an action to a different court within the same country shall not be considered as the starting of a new action.
5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties after a claim under the contract of carriage has arisen, which designates the place where the claimant may bring an action, shall be effective.

*Article 22. Arbitration*

1. Subject to the rules of this article, parties may provide by agreement that any dispute that may arise under a contract of carriage shall be referred to arbitration.
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the plaintiff, be instituted at one of the following places:
  - (a) A place in a State within whose territory is situated
    - (i) The port of loading or the port of discharge, or
    - (ii) The principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the ordinary residence of the defendant, or
    - (iii) The place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
  - (b) Any other place designated in the arbitration clause or agreement.
3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.
4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.
5. Nothing in this article shall affect the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage has arisen.

PART VI. DEROGATIONS FROM THE CONVENTION

*Article 23. Contractual stipulations*

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

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.
3. When a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage is issued, it shall contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.
4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in the preceding paragraph, the carrier shall pay compensation to the extent required in order to give the claimant full compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier shall, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked shall be determined in accordance with the law of the court seized of the case.

*Article 24. General average*

Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage or national law regarding general average. However, the rules of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods shall govern the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any contribution to general average.

*Article 25. Other conventions*

1. This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.
2. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:
  - (a) Under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or
  - (b) By virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.