

*mit Dank* an die auf dem Gebiet der Reform des Rechts der Sicherungsgeschäfte tätigen zwischenstaatlichen und internationalen nichtstaatlichen Organisationen, die an der Ausarbeitung des Gesetzgebungsleitfadens der Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht zu Sicherungsgeschäften mitgewirkt und seine Ausarbeitung unterstützt haben,

1. *dankt* der Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht für die Fertigstellung und Verabschiedung des Gesetzgebungsleitfadens zu Sicherungsgeschäften<sup>34</sup>;

2. *ersucht*

*mit Befriedigung Kenntnis nehmend* von dem von der Kommission auf ihrer einundvierzigsten Tagung gefassten Beschluss, der Generalversammlung den Übereinkommensentwurf zur Behandlung vorzulegen<sup>39</sup>,

*Kenntnis nehmend* von dem von der Kommission gebilligten Entwurf des Übereinkommens<sup>40</sup>,

*mit dem Ausdruck ihres Dankes* an die Regierung der Niederlande für ihr Angebot, eine Zeremonie zur Unterzeichnung des Übereinkommens in Rotterdam auszurichten,

1. *würdigt* die Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht für die Ausarbeitung des Entwurfs eines Übereinkommens über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See;

2. *verabschiedet* das in der Anlage zu dieser Resolution enthaltene Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See;

3. *genehmigt* eine am 23. September 2009 in Rotterdam (Niederlande) abzuhaltende Zeremonie der Auflegung zur Unterzeichnung und empfiehlt, die in dem Übereinkommen enthaltenen Regeln als die „Rotterdam-Regeln“ zu bezeichnen;

4. *fordert* alle Regierungen *auf*, zu erwägen, Vertragspartei des Übereinkommens zu werden.

## **Anlage**

### **Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See\***

*Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens,*

*in Bekräftigung* ihrer Überzeugung, dass internationaler Handel auf der Grundlage der Gleichberechtigung und des gegenseitigen Nutzens ein wichtiges Element zur Förderung freundschaftlicher Beziehungen zwischen den Staaten ist,

*in der Überzeugung*, dass die fortschreitende Harmonisierung und Vereinheitlichung des internationalen Handelsrechts durch den Abbau oder die Beseitigung rechtlicher Hindernisse für den internationalen Handel in erheblichem Maß zur weltweiten wirtschaftlichen Zusammenarbeit zwischen allen Staaten auf der Grundlage von Gleichheit, Gerechtigkeit und gemeinsamen Interessen sowie zum Wohlergehen aller Völker beiträgt,

*in der Erkenntnis*, dass das am 25. August 1924 in Brüssel unterzeichnete Internationale Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente sowie die Protokolle

dazu und das am 31. März 1978 in Hamburg unterzeichnete Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförde-

diese Person unmittelbar oder mittelbar auf Verlangen des Beförderers oder unter dessen Aufsicht oder Kontrolle handelt.

b) „Ausführende Partei“ umfasst nicht Personen, die unmittelbar oder mittelbar von einem Absender, einem dokumentären Absender, der verfügungsberechtigten Partei oder dem Empfänger anstelle des Beförderers verpflichtet werden.

gen, Vermerke, Signaturen und Indossamente), die sich in einem Beförderungsdokument oder einem elektronischen Beförderungsdokument befindet.

24. „Güter“ bedeutet Waren und Gegenstände jeglicher Art, die zu befördern ein Beförderer sich nach einem Frachtvertrag verpflichtet, und umfasst die Verpackung sowie Ausrüstung und Container, die nicht vom Beförderer oder in dessen Namen gestellt werden.

25. „Schiff“ bedeutet jedes Wasserfahrzeug, das zur Beförderung von Gütern auf See benutzt wird.

26. „Container“ bedeutet jede Art von Behältern, ortsbeweg-

2. Dieses Übereinkommen findet keine Anwendung auf Frachtverträge in der Nicht-Linienbeförderung, es sei denn,

a) es liegt kein Chartervertrag oder sonstiger zwischen den Parteien geschlossener Vertrag über die Nutzung eines Schiffs oder von Schiffsraum vor und

b) es wird ein Beförderungsdokument oder ein elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt.

*Artikel 7*

*Anwendung auf bestimmte Parteien*

Ungeachtet des Artikels 6 ist dieses Übereinkommen zwischen dem Beförderer und dem Empfänger, der verfassungsberechtigten Partei oder dem Inhaber anzuwenden, soweit diese nicht ursprüngliche Parteien des Chartervertrags oder eines sonstigen vom Anwendungsbereich dieses Übereinkommens ausgeschlossenen Frachtvertrags sind. Dieses Übereinkommen ist jedoch nicht zwischen den ursprünglichen Parteien eines nach Artikel 6 ausgeschlossenen Frachtvertrags anzuwenden.

**Kapitel 3**

**Elektronische Beförderungsdokumente**

*Artikel 8*

*Verwendung und Wirkung elektronischer Beförderungsdokumente*

Vorbehaltlich der in diesem Übereinkommen vorgesehenen Anforderungen gilt Folgendes:

a) Alle Angaben, die ein Beförderungsdokument nach diesem Übereinkommen enthalten muss, können in einem elektronischen Beförderungsdokument erfasst werden, vorausgesetzt, die Ausstellung und spätere Verwendung eines elektronischen Beförderungsdokuments geschieht mit Zustimmung des Beförderers und des Absenders; und

b) die Ausstellung oder Übertragung eines elektronischen Beförderungsdokuments oder die ausschließliche Verfügungsgewalt über dieses hat dieselbe Wirkung wie die Ausstellung, der Besitz oder die Übertragung eines Beförderungsdokuments.

*Artikel 9*

*Verfahrensregeln für die Verwendung übertragbarer elektronischer Beförderungsdokumente*

b) Hat der Beförderer nach den Rechtsvorschriften des Ablieferungsorts die Güter einer Behörde oder einem anderen Dritten zu übergeben, bei dem der Empfänger sie abholen kann, so endet der Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers, wenn der Beförderer die Güter der Behörde oder dem anderen Dritten übergibt.

3. Zum Zweck der Feststellung des Zeitraums der Verantwortlichkeit des Beförderers können die Parteien den Zeitpunkt und die Stelle der Übernahme und der Ablieferung der Güter vereinbaren; eine Bestimmung in einem Frachtvertrag ist aber nichtig, soweit sie vorsieht,

a) dass der Zeitpunkt der Übernahme der Güter nach dem Beginn ihres ersten Ladens nach dem Frachtvertrag liegt oder

b) dass der Zeitpunkt der Ablieferung der Güter vor dem Ende ihrer letzten Ausladung nach dem Frachtvertrag liegt.

#### Artikel 13

##### *Besondere Pflichten*

1. Der Beförderer hat während des Zeitraums seiner Verantwortlichkeit gemäß Artikel 12 und vorbehaltlich des Artikels 26 die Güter ordnungsgemäß und sorgfältig zu übernehmen, zu laden, zu behandeln, zu stauen, zu befördern, zu verwahren, zu pflegen, auszuladen und abzuliefern.

2. Ungeachtet des Absatzes 1 und unbeschadet der sonstigen Bestimmungen in Kapitel 4 sowie der Kapitel 5 bis 7 können der Beförderer und der Absender vereinbaren, dass das Laden, Behandeln, Stauen oder Ausladen der Güter durch den Absender, den dokumentären Absender oder den Empfänger erfolgen soll. Auf eine solche Vereinbarung ist in den Angaben zum Vertrag hinzuweisen.

#### Artikel 14

##### *Besondere für die Seereise geltende Pflichten*

Der Beförderer ist verpflichtet, vor, zu Beginn und während der Seereise gebührende Sorgfalt walten zu lassen, um

a) das Schiff seetüchtig zu machen und zu erhalten;

b) das Schiff ordnungsgemäß mit einer Besatzung zu versehen, auszurüsten und zu versorgen und es während der gesamten Reise so mit einer Besatzung versehen, ausgerüstet und versorgt zu erhalten, und

c) die Laderäume und alle anderen Teile des Schiffs, in denen die Güter befördert werden, und alle gegebenenfalls vom Beförderer gestellten Container, in oder auf denen die Güter befördert werden, in einem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter geeigneten und sicheren Zustand einzurichten und zu erhalten.

#### Artikel 15

##### *Güter, die zu einer Gefahr werden können*

Ungeachtet der Artikel 11 und 13 kann der Beförderer oder eine ausführende Partei die Übernahme oder das Laden ablehnen und andere angemessene Maßnahmen treffen, auch Güter ausladen, vernichten oder unschädlich machen, wenn die Güter eine tatsächliche Gefahr für Menschen, Sachen oder

die Umwelt darstellen oder nach vernünftigem Ermessen im Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers zu einer solchen Gefahr werden können.

#### Artikel 16

##### *Aufopferung der Güter während der Seereise*

Ungeachtet der Artikel 11, 13 und 14 kann der Beförderer oder eine ausführende Partei Güter auf See aufopfern, wenn die Aufopferung vernünftigerweise für die allgemeine Sicherheit oder zur Abwendung einer Gefahr für Menschenleben oder andere in gemeinsamer Gefahr befindliche Sachen erfolgt.

#### Kapitel 5

##### **Haftung des Beförderers für Verlust, Beschädigung oder Verspätung**

#### Artikel 17

##### *d8(ers für )TJ12.r*

*h)* Handlung oder Unterlassung des Absenders, des dokumentären Absenders, der verfügungsberechtigten Partei oder einer anderen Person, für deren Handlungen der Absender oder der dokumentäre Absender nach Artikel 33 oder 34 haftet;

*i)* Laden, Behandeln, Stauen oder Ausladen der Güter nach Maßgabe einer Vereinbarung nach Artikel 13 Absatz 2, es sei denn, der Beförderer oder eine ausführende Partei führt diese Tätigkeit im Namen des Absenders, des dokumentären Absenders oder des Empfängers durch;

*j)* Schwund an Raumgehalt oder Gewicht oder sonstiger Verlust oder Schaden, der durch die Eigenart der Güter oder einen ihnen innewohnenden Mangel entsteht;

*k)* unzureichende oder fehlerhafte Verpackung oder Kennzeichnung, die nicht durch den Beförderer oder in seinem Namen vorgenommen wurde;

*l)* Rettung oder Versuch der Rettung von Menschenleben zur See;

*m)* angemessene Maßnahmen zur Rettung oder zum Versuch der Rettung von Eigentum zur See;

*n)* angemessene Maßnahmen zur Verhinderung oder zum Versuch der Verhinderung von Umweltschäden oder

*o)* Handlungen des Beförderers gemäß den durch die Artikel 15 und 16 übertragenen Befugnissen.

4. Ungeachtet des Absatzes 3 haftet der Beförderer ganz oder teilweise für Verlust, Beschädigung oder Verspätung,

*a)* wenn der Geschädigte nachweist, dass das Verschulden des Beförderers oder einer in Artikel 18 genannten Person das Ereignis oder den Umstand, auf den der Beförderer sich beruft, verursacht oder dazu beigetragen hat, oder

*b)* wenn der Geschädigte nachweist, dass ein Ereignis oder Umstand, der in Absatz 3 nicht aufgeführt ist, zu dem Verlust, der Beschädigung oder der Verspätung beigetragen hat, und der Beförderer nicht beweisen kann, dass dieses Ereignis oder dieser Umstand nicht auf sein Verschulden oder auf das Verschulden einer in Artikel 18 genannten Person zurückzuführen ist.

5. Der Beförderer haftet ferner ungeachtet des Absatzes 3 ganz oder teilweise für Verlust, Beschädigung oder Verspätung, wenn

*a)* der Geschädigte nachweist, dass i) die Seeuntüchtigkeit des Schiffs, ii) die nicht ordnungsgemäße Besatzung, Ausrüstung und Versorgung des Schiffs oder iii) der Umstand, dass die Laderäume oder andere Teile des Schiffs, in denen die Güter befördert werden, oder gegebenenfalls vom Beförderer gestellte Container, in oder auf denen die Güter befördert werden, nicht in einem für die Aufnahme, Beförderung und Ei

gen oder Unterlassungen von Personen verursacht wurde, die sie mit der Erfüllung einer der Pflichten des Beförderers aus dem Frachtvertrag betraut hat.

4. Dieses Übereinkommen begründet keine Haftung des Schiffsführers oder der Schiffsbesatzung oder eines Bediensteten des Beförderers oder einer maritimen ausführenden Partei.

#### *Artikel 20*

##### *Gesamtschuldnerische Haftung*

1. Haften der Beförderer und eine oder mehrere maritime ausführende Parteien für den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung der Güter, so haften sie als Gesamtschuldner, aber nur bis zu den in diesem Übereinkommen vorgesehenen Höchstbeträgen.

2. Unbeschadet des Artikels 61 darf die Haftung all dieser Personen insgesamt die Haftungshöchstbeträge nach diesem Übereinkommen nicht übersteigen.

#### *Artikel 21*

##### *Verspätung*

Eine verspätete Ablieferung liegt vor, wenn die Güter an dem im Frachtvertrag vorgesehenen Bestimmungsort nicht innerhalb der vereinbarten Frist abgeliefert werden.

#### *Artikel 22*

##### *Berechnung der Entschädigung*

1. Vorbehaltlich des Artikels 59 errechnet sich die vom Beförderer für den Verlust oder die Beschädigung der Güter zu zahlende Entschädigung nach dem Wert dieser Güter am Ort und im Zeitpunkt der Ablieferung gemäß Artikel 43.

2. Der Wert der Güter bestimmt sich nach dem Börsenpreis oder mangels eines solchen nach ihrem Marktpreis oder mangels beider nach dem üblichen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit am Ablieferungsort.

3. Bei Verlust oder Beschädigung der Güter ist der Beförderer nicht verpflichtet, eine Entschädigung zu zahlen, die über das in den Absätzen 1 und 2 Vorgesehene hinausgeht, es sei denn, der Beförderer und der Absender haben vereinbart, die Entschädigung in den Grenzen des Kapitels 16 auf andere Weise zu berechnen.

#### *Artikel 23*

##### *Anzeige im Fall eines Verlusts, einer Beschädigung oder einer Verspätung*

1. Bis zum Beweis des Gegenteils wird vermutet, dass der Beförderer die Güter entsprechend ihrer Beschreibung in den Angaben zum Vertrag abgeliefert hat, es sei denn, dem Beförderer oder der ausführenden Partei, welche die Güter abgeliefert hat, wird ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter unter Angabe der allgemeinen Art des Verlusts oder der Beschädigung vor oder bei Ablieferung oder, wenn der Verlust oder die Beschädigung nicht offensichtlich ist, innerhalb von sieben Werktagen am Ablieferungsort nach Ablieferung der Güter angezeigt.

2. Unterbleibt die in diesem Artikel bezeichnete Anzeige an den Beförderer oder die ausführende Partei, so berührt dies weder das Recht, nach diesem Übereinkommen Schadenersatz wegen Verlust oder Beschädigung der Güter zu verlangen, noch die Beweislastverteilung nach Artikel 17.

3. Der Anzeige nach diesem Artikel bedarf es nicht, wenn der Verlust oder die Beschädigung bei einer gemeinsamen Besichtigung der Güter durch die Person, bei der sie abgeliefert worden sind, und den Beförderer oder die maritime ausführende Partei, deren Haftung geltend gemacht wird, festgestellt wird.

4. Schadenersatz wegen Verspätung ist nur zu zahlen, wenn



2. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens über die Haftung des Beförderers gelten für den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung von Gütern, die nach Absatz 1 an Deck befördert werden; der Beförderer haftet jedoch nicht für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung solcher Güter, die durch die besonderen mit der Beförderung an Deck verbundenen Gefahren verursacht wurde, wenn die Güter nach Absatz 1 Buchstabe a oder c befördert werden.

3. Sind die Güter in anderen als den nach Absatz 1 erlaubten Fällen an Deck befördert worden, so haftet der Beförderer für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung der Güter, die ausschließlich durch ihre Beförderung an Deck verursacht wurde, und kann sich auf die in Artikel 17 vorgesehenen Haftungsausschlussgründe nicht berufen.

4. Der Beförderer kann sich gegenüber einem Dritten, der ein übertragbares Beförderungsdokument oder ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument gutgläubig erworben hat, auf Absatz 1 Buchstabe c nur berufen, wenn in den Angaben zum Vertrag vermerkt ist, dass die Güter an Deck befördert werden können.

5. Haben der Beförderer und der Absender ausdrücklich vereinbart, dass die Güter unter Deck befördert werden, so kann der Beförderer eine Beschränkung der Haftung für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung der Güter nicht beanspruchen, soweit dieser Verlust, diese Beschädigung oder diese verspätete Ablieferung auf die Beförderung der Güter an Deck zurückzuführen ist.

#### *Artikel 26*

##### *Beförderung vor oder nach der Seebeförderung*

Tritt während des Zeitraums der Verantwortlichkeit des Beförderers, jedoch ausschließlich vor dem Laden der Güter auf das Schiff oder ausschließlich nach dem Löschen der Güter von dem Schiff ein Verlust oder eine Beschädigung der Güter oder ein Ereignis oder Umstand ein, der zu ihrer verspäteten Ablieferung führt, so hat dieses Übereinkommen keinen Vorrang vor den Bestimmungen eines anderen internationalen Rechtsinstruments, die im Zeitpunkt dieses Verlusts, dieser Beschädigung oder dieses für die Verspätung ursächlichen Ereignisses oder Umstands

a) nach den Bestimmungen dieses internationalen Rechtsinstruments auf alle oder einen Teil der Tätigkeiten des Beförderers anzuwenden gewesen wären, wenn der Absender mit dem Beförderer in Bezug auf die betreffende Teilstrecke, auf der der Verlust oder die Beschädigung der Güter oder ein Ereignis oder Umstand, der für ihre verspätete Ablieferung ursächlich war, eingetreten ist, einen gesonderten und unmittelbaren Vertrag geschlossen hätte;

b) besondere Regelungen für die Haftung des Beförderers, Haftungsbeschränkung

b

*Artikel 30*

*Grundlage der Haftung des Absenders gegenüber dem Beförderer*

1. Der Absender haftet für einen dem Beförderer entstandenen Verlust oder Schaden, wenn der Beförderer nachweist, dass dieser Verlust oder Schaden durch eine Verletzung der Pflichten des Absenders nach diesem Übereinkommen verursacht wurde.
2. Außer bei einem Verlust oder Schaden, der durch eine Verletzung der Pflichten des Absenders nach Artikel 31 Absatz 2 und Artikel 32 verursacht wurde, ist der Absender von der Haftung ganz oder teilweise befreit, wenn die Ursache oder eine der Ursachen für den Verlust oder Schaden nicht auf sein Verschulden oder das Verschulden einer in Artikel 34 genannten Person zurückzuführen ist.
3. Ist der Absender nach diesem Artikel von der Haftung teilweise befreit, so haftet er nur für den Teil des Verlusts oder Schadens, der auf sein Verschulden oder das Verschulden einer in Artikel 34 genannten Person zurückzuführen ist.

*Artikel 31*

*Informationen für die Zusammenstellung der Angaben zum Vertrag*

1. Der Absender ist verpflichtet, dem Beförderer rechtzeitig sachlich richtige Informationen zu erteilen, die für die Zusammenstellung der Angaben zum Vertrag und die Ausstellung der Beförderungsdokumente oder elektronischen Beförderungsdokumente erforderlich sind, einschließlich der Angaben nach Artikel 36 Absatz 1, des Namens der in den Angaben zum Vertrag als Absender zu benennenden Partei, gegebenenfalls des Namens des Empfängers und gegebenenfalls des Namens der Person, an deren Order das Beförderungsdokument oder das elektronische Beförderungsdokument ausgestellt werden soll.
2. Der Absender wird so angesehen, als habe er zugesichert, dass die nach Absatz 1 erteilten Informationen im Zeitpunkt ihres Eingangs beim Beförderer sachlich richtig sind. Der Absender hat den Beförderer für Verluste oder Schäden zu entschädigen, die auf die sachliche Unrichtigkeit dieser Informationen zurückzuführen sind.

*Artikel 32*

*Besondere Vorschriften über gefährliche Güter*

Wenn Güter ihrer Art oder Beschaffenheit nach eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt sind oder nach vernünftigem Ermessen zu einer solchen Gefahr werden können, so

*a*

*Artikel 36*

*Angaben zum Vertrag*

1. Die Angaben zum Vertrag in dem in Artikel 35 bezeichneten Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument müssen die folgenden vom Absender bereitgestellten Informationen enthalten:

- a) eine für die Beförderung geeignete Beschreibung der Güter;
- b) die Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;
- c) die Anzahl der Packungen oder Stücke oder die Menge der Güter und
- d) das Gewicht der Güter, sofern es vom Absender angegeben wird.

2. Die Angaben zum Vertrag in dem in Artikel 35 bezeichneten Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument müssen außerdem Folgendes enthalten:

- a) einen Vermerk über den erkennbaren Zustand der

3. Ist in den Angaben zum Vertrag eine Aussage über den erkennbaren Zustand der Güter in dem Zeitpunkt, in dem der Beförderer oder eine ausführende Partei sie übernimmt, nicht enthalten, so werden die Angaben zum Vertrag angesehen, als enthielten sie die Aussage, dass die Güter in dem Zeitpunkt, in dem der Beförderer oder eine ausführende Partei sie übernimmt, in erkennbar gutem Zustand waren.

*Artikel 40*

*Vorbehalte zu den Informationen über die Güter in den Angaben zum Vertrag*

1. Der Beförderer muss zu den in Artikel 36 Absatz 1 genannten Informationen Vorbehalte machen, um deutlich zu machen, dass der Beförderer keine Verantwortung für die sachliche Richtigkeit der vom Absender angegebenen Informationen übernimmt,

a) wenn dem Beförderer tatsächlich bekannt ist, dass eine wesentliche Angabe in dem Beförderungsdokument oder dem elektronischen Beförderungsdokument falsch oder irreführend ist, oder

b) wenn der Beförderer hinreichende Gründe für die Annahme hat, dass eine wesentliche Angabe in dem Beförderungsdokument oder dem elektronischen Beförderungsdokument falsch oder irreführend ist.

2. Unbeschadet des Absatzes 1 kann der Beförderer zu den in Artikel 36 Absatz 1 genannten Informationen unter den Umständen und in der Weise Vorbehalte machen, wie in den Absätzen 3 und 4 vorgesehen, um deutlich zu machen, dass der Beförderer keine Verantwortung für die sachliche Richtigkeit der vom Absender angegebenen Informationen übernimmt.

3. Werden die Güter dem Beförderer oder einer ausführenden Partei nicht in einem geschlossenen Container oder Fahrzeug zur Beförderung übergeben oder werden sie in einem geschlossenen Container oder Fahrzeug übergeben und vom Beförderer oder einer ausführenden Partei tatsächlich besichtigt, so kann der Beförderer zu den in Artikel 36 Absatz 1 genannten Informationen Vorbehalte machen,

a) wenn der Beförderer keine praktisch durchführbaren oder wirtschaftlich vernünftigen Mittel zur Überprüfung der vom Absender angegebenen Informationen hatte; er kann in diesem Fall darauf hinweisen, welche Informationen er nicht überprüfen konnte; oder

b) wenn der Beförderer hinreichende Gründe für die Annahme hat, dass die vom Absender angegebenen Informationen sachlich unrichtig sind; er kann in diesem Fall die Informationen hinzufügen, von denen er aus begründetem Anlass annimmt, dass sie sachlich richtig sind.

4. Werden die Güter dem Beförderer oder einer ausführenden Partei in einem geschlossenen Container oder Fahrzeug zur Beförderung übergeben, so kann der Beförderer

a) zu den in Artikel 36 Absatz 1 Buchstabe a, b oder c genannten Informationen einen Vorbehalt machen,

i) wenn die Güter im Inneren des Containers oder Fahrzeugs weder vom Beförderer noch von einer ausführenden Partei tatsächlich besichtigt worden sind, und

ii) wenn weder der Beförderer noch eine ausführende Partei ansonsten tatsächliche Kenntnis vom Inhalt des Containers oder Fahrzeugs hat, bevor das Beförderungsdokument (en,ies.7(e)Ablenth)-5.47ief.9örderu)-5.6( )6ine

*Artikel 42*

*„Fracht vorausbezahlt“*

Enthalten die Angaben zum Vertrag den Vermerk „Fracht vorausbezahlt“ oder einen gleichartigen Vermerk, so kann der Beförderer gegenüber dem Inhaber oder dem Empfänger nicht behaupten, dass die Fracht nicht bezahlt worden ist. Dieser Artikel findet keine Anwendung, wenn der Inhaber oder der Empfänger auch der Absender ist.

**Kapitel 9**

**Ablieferung der Güter**

*Artikel 43*

*Annahmepflicht*

Sind die Güter an ihrem Bestimmungsort eingetroffen, hat

sender mitteilen und Weisungen für die Ablieferung der Güter anfordern;

c) der Beförderer, der die Güter auf Weisung des Absenders oder des dokumentären Absenders nach Buchstabe b abgeliefert, ist von seiner Pflicht, die Güter nach dem Frachtvertrag abzuliefern, befreit, gleichviel ob ihm das nicht übertragbare Beförderungsdokument zurückgegeben worden ist.

*Artikel 47*

*Ablieferung bei Ausstellung eines übertragbaren  
Beförderungsdokuments oder eines übertragbaren  
elektronischen Beförderungsdokuments*

1. Ist ein übertragbares Beförderungsdokument oder ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt worden, gilt Folgendes:

a) Der Inhaber des übertragbaren Beförderungsdokuments oder des übertragbaren elektronischen Beförderungsdokuments ist nach Ankunft der Güter am Bestimmungsort

b) die verfügungsberechtigte Partei, der Inhaber, der

*b)* die verfügungsberechtigte Partei muss zur Ausübung ihres Verfügungsrechts das Dokument vorlegen und sich ordnungsgemäß legitimieren. Wurden mehrere Originale des Dokuments ausgestellt, so müssen alle Originale vorgelegt werden; andernfalls kann das Verfügungsrecht nicht ausgeübt werden.

3. Wird ein übertragbares Beförderungsdokument ausgestellt, gilt Folgendes:

*a)* Der Inhaber oder, falls mehrere Originale des übertragbaren Beförderungsdokuments ausgestellt werden, der Inhaber aller Originale ist die verfügungsberechtigte Partei;

*b)* der Inhaber kann das Verfügungsrecht übertragen, indem er das übertragbare Beförderungsdokument nach Artikel 57 an eine andere Person überträgt. Wurden mehrere Originale dieses Dokuments ausgestellt, so müssen alle Originale an diese Person übertragen werden, um eine Übertragung des Verfügungsrechts zu bewirken; und

*c)* der Inhaber muss zur Ausübung des Verfügungsrechts dem Beförderer das übertragbare Beförderungsdokument vorlegen und sich, sofern der Inhaber eine der in Artikel 1 Nummer 10 Buchstabe a Ziffer i genannten Personen ist, ordnungsgemäß legitimieren. Wurden mehrere Originale des Dokuments ausgestellt, so müssen alle Originale vorgelegt werden; andernfalls kann das Verfügungsrecht nicht ausgeübt werden.

4. Wird ein übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt, gilt Folgendes:

*a)* Der Inhaber ist die verfügungsberechtigte Partei;

*b)* der Inhaber kann das Verfügungsrecht an eine andere Person übertragen, indem er das übertragbare elektronische Beförderungsdokument nach den in Artikel 9 Absatz 1 genannten Verfahren überträgt, und

*c)* der Inhaber muss, um das Verfügungsrecht auszu-

aubTJstrn 0 TD-.04.6c.00083 Tw[förde327(d).9(eA5.1(ng)2.4(lief)-5.3(um)-4.praxisi-)TJ-il)-4.



2. Kann der Beförderer trotz angemessener Bemühungen die verfügbare Partei nicht ausfindig machen oder kann die verfügbare Partei dem Beförderer keine ausreichenden Informationen, Weisungen oder Unterlagen bereitstellen, so hat sie der Absender bereitzustellen. Kann der Beförderer trotz angemessener Bemühung den Absender nicht ausfindig machen, so hat der dokumentäre Absender diese Informationen, Weisungen oder Unterlagen bereitzustellen.

*Artikel 56*

*Abweichung durch Vereinbarung*

Die Parteien des Frachtvertrags können die Wirkung von Artikel 50 Absatz 1 Buchstaben b und c, Artikel 50 Absatz 2 und Artikel 52 abändern. Die Parteien können ferner die Übertragbarkeit des Verfügungsrechts nach Artikel 51 Absatz 1 Buchstabe b einschränken oder ausschließen.

## **Kapitel 11**

### **Übertragung von Rechten**

*Artikel 57*

*Bei Ausstellung eines übertragbaren Beförderungsdokuments*

mögensschäden wegen Verspätung auf einen Betrag beschränkt, der dem Zweieinhalbfachen der für die verspäteten Güter zu zahlenden Fracht entspricht. Der nach diesem Artikel und nach Artikel 59 Absatz 1 zu zahlende Gesamtbetrag darf den nach Artikel 59 Absatz 1 für den vollständigen Verlust der betreffenden Güter festzusetzenden Höchstbetrag nicht übersteigen.

*Artikel 61*

*Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung*

1. Der Beförderer und die in Artikel 18 genannten Personen können sich nicht auf die in Artikel 59 oder im Frachtvertrag vorgesehene Haftungsbeschränkung berufen, wenn die Fracht, wenn (B)-7(eht)de-

*Artikel 67*

*Gerichtsstandsvereinbarungen*

1. Ein nach Artikel 66 Buchstabe b gewähltes Gericht ist nur dann für Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien ausschließlich zuständig, wenn die Parteien dies vereinbaren und die Gerichtsstandsvereinbarung

a) in einem Mengenvertrag enthalten ist, in dem Namen und Anschriften der Parteien klar bezeichnet sind und der entweder i) individuell ausgehandelt ist oder ii) einen deutlich erkennbaren Vermerk über das Vorliegen einer ausschließlichen Gerichtsstandsvereinbarung enthält und die Abschnitte des Mengenvertrags bezeichnet, in denen diese Vereinbarung enthalten ist, und

b) die Gerichte eines Vertragsstaats oder ein oder mehrere bestimmte Gerichte eines Vertragsstaats klar bezeichnet.

2. Eine Person, die nicht Partei des Mengenvertrags ist, ist durch eine nach Absatz 1 geschlossene ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung nur gebunden, wenn

a) das Gericht sich an einem der in Artikel 66 Buchstabe a bezeichneten Orte befindet,

b) diese Vereinbarung in dem Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument enthalten ist,

c) diese Person rechtzeitig und angemessen darüber unterrichtet wird, bei welchem Gericht die Klage anhängig zu machen ist und dass dieses Gericht ausschließlich zuständig ist, und

d) nach dem Recht des angerufenen Gerichts anerkannt ist, dass diese Person durch die ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung gebunden sein kann.

*Artikel 68*

*Klagen gegen die maritime ausführende Partei*

Der Kläger ist berechtigt, gegen die maritime ausführende Partei ein Gerichtsverfahren nach diesem Übereinkommen bei einem zuständigen Gericht anhängig zu machen, in dessen Zuständigkeitsbereich sich einer der folgenden Orte befindet:

a) der Sitz der maritimen ausführenden Partei oder

b) der Hafen, in dem die maritime ausführende Partei die Güter übernimmt, der Hafen, in dem die Güter von der maritimen ausführenden Partei abgeliefert werden, oder der Hafen, in dem die maritime ausführende Partei ihre Tätigkeiten in Bezug auf die Güter ausübt.

*Artikel 69*

*Keine weitere Grundlage für eine Zuständigkeit*

Vorbehaltlich der Artikel 71 und 72 können Gerichtsverfahren nach diesem Übereinkommen gegen den Beförderer oder eine maritime ausführende Partei nicht bei einem nicht nach Artikel 66 oder 68 bezeichneten Gericht anhängig gemacht werden.

*Artikel 70*

*Arrest und vorläufige Maßnahmen oder Schutzmaßnahmen*

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Zuständigkeit in Bezug auf vorläufige Maßnahmen oder Schutzmaßnahmen einschließlich Arrest. Ein Gericht in einem Staat, in dem eine vorläufige Maßnahme oder eine Schutzmaßnahme getroffen wurde, ist nur dann zur Entscheidung über die Sache selbst zuständig, wenn

a) die Anforderungen nach diesem Kapitel erfüllt sind oder

b) dies eine in diesem Staat geltende internationale Übereinkunft vorsieht.

*Artikel 71*

*Zusammenfassung und Verweisung von Klagen*

1. Soweit nicht eine ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung vorliegt, die nach Artikel 67 oder 72 bindend ist, kann, falls wegen ein und desselben Ereignisses sowohl gegen den Beförderer als auch gegen die maritime ausführende Partei eine einzige Klage anhängig gemacht wird, diese Klage nur bei einem Gericht anhängig gemacht werden, das sowohl in Artikel 66 als auch in Artikel 68 vorgesehen ist. Gibt es ein solches Gericht nicht, so kann diese Klage gegebenenfalls bei einem nach Artikel 68 Buchstabe b bezeichneten Gericht anhängig gemacht werden.

2. Soweit nicht eine ausschließliche Gerichtsstandsvereinbarung vorliegt, die nach Artikel 67 oder 72 bindend ist, hat ein Beförderer oder eine maritime ausführende Partei, die eine Klage auf Feststellung der Nichthaftung oder eine sonstige Klage anhängig macht, mit der einer Person das Recht genommen würde, ein zuständiges Gericht nach Artikel 66 oder 68 zu wählen, auf Antrag des Beklagten diese Klage zurückzunehmen, sobald der Beklagte ein nach Artikel 66 beziehungsweise 68 bezeichnetes Gericht gewählt hat, bei dem die Klage erneut erhoben werden kann.

*Artikel 72*

*Nach Entstehung einer Streitigkeit getroffene Vereinbarung und Zuständigkeit, wenn der Beklagte sich auf das Verfahren eingelassen hat*

1. Die streitenden Parteien können nach Entstehung der Streitigkeit jedes Gericht als zur Beilegung des Streites zuständiges Gericht vereinbaren.

2. Ein zuständiges Gericht, bei dem ein Beklagter sich auf ein Verfahren einlässt, ohne dessen Zuständigkeit nach für dieses Gericht geltenden Vorschriften zu bestreiten, ist zuständig.

*Artikel 73*

*Anerkennung und Vollstreckung*

1. Eine Entscheidung eines Gerichts in einem Vertragsstaat, das nach diesem Übereinkommen zuständig ist, ist in einem anderen Vertragsstaat nach Maßgabe seiner Rechtsvorschriften anzuerkennen und zu vollstrecken, wenn beide Staaten eine Erklärung nach Artikel 74 abgegeben haben.

2. Ein Gericht kann die Anerkennung und Vollstreckung versagen, wenn die nach seinem Recht vorgesehenen Gründe

für die Versagung der Anerkennung und Vollstreckung vorliegen.

3. Dieses Kapitel berührt nicht die Anwendung der Vorschriften einer Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, die Vertragspartei dieses Übereinkommens ist, über die Anerkennung oder Vollstreckung von Entscheidungen zwischen Mitgliedstaaten der Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, unabhängig davon, ob diese vor oder nach diesem Übereinkommen angenommen worden sind.

*Artikel 74*

*Anwendung von Kapitel 14*

Dieses Kapitel bindet nur Vertragsstaaten, die nach Artikel 91 erklären, dass sie durch dieses Kapitel gebunden sind.

**Kapitel 15**  
**Schiedsgerichtsbarkeit**

*Artikel 75*

*Schiedsvereinbarungen*

1. Vorbehaltlich dieses Kapitels können Parteien vereinbaren, dass jede Streitigkeit, die in Bezug auf die Beförderung von Gütern nach diesem Übereinkommen entsteht, einem Schiedsverfahren unterworfen wird.

2. Das Schiedsverfahren findet nach Wahl der Person, die einen Anspruch gegen den Beförderer geltend macht, an einem der folgenden Orte statt:

- a) einem in der Schiedsvereinbarung zu diesem Zweck bezeichneten Ort oder
- b) einem anderen Ort in einem Staat, in dem sich einer der folgenden Orte befindet:
  - i) der Sitz des Beförderers,
  - ii) der im Frachtvertrag vereinbarte Übernahmeort,
  - iii) der im Frachtvertrag vereinbarte Ablieferungsort oder
  - iv) der Hafen, in dem die Güter erstmals auf ein Schiff geladen werden, oder der Hafen, in dem die Güter zuletzt von einem Schiff gelöscht werden.

3. Die Bezeichnung des Schiedsorts in der Vereinbarung ist für Streitigkeiten zwischen den Parteien der Vereinbarung bindend, wenn die Vereinbarung in einem Mengenvertrag enthalten ist, in dem die Namen und Anschriften der Parteien klar bezeichnet sind und der entweder

- a) individuell ausgehandelt ist oder
- b) einen deutlich erkennbaren Vermerk über das Vorliegen einer Schiedsvereinbarung enthält und die Abschnitte des Mengenvertrags bezeichnet, in denen die Schiedsvereinbarung enthalten ist.

4. Ist eine Schiedsvereinbarung nach Absatz 3 geschlossen worden, so ist eine Person, die nicht Partei des Mengenvertrags ist, durch die Bezeichnung des Schiedsorts in dieser Vereinbarung nur dann gebunden, wenn

a) der in der Vereinbarung bezeichnete Schiedsort sich an einem der in Absatz 2 Buchstabe b genannten Orte befindet,

b) die Vereinbarung in dem Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument enthalten ist,

c) die Person, die gebunden sein soll, angemessen und rechtzeitig über den Schiedsort unterrichtet wird und

d) es nach dem anwendbaren Recht zulässig ist, dass diese Person durch die Schiedsvereinbarung gebunden ist.

5. Die Absätze 1, 2, 3 und 4 sind als Bestandteil jeder Schiedsklausel oder Schiedsvereinbarung anzusehen; jede mit diesen Absätzen nicht vereinbare Bestimmung einer solchen Klausel oder Vereinbarung ist nichtig.

*Artikel 76*

*Schiedsvereinbarung in der Nicht-Linienbeförderung*

1. Dieses Übereinkommen berührt nicht die Vollstreckbarkeit einer in einem Frachtvertrag in der Nicht-Linienbeförderung enthaltenen Schiedsvereinbarung, auf den dieses Übereinkommen

a) aufgrund von Artikel 7 oder

b) weil die Parteien dieses Übereinkommen von sich aus zum Bestandteil eines Frachtvertrags gemacht haben, der andernfalls diesem Übereinkommen nicht unterliegen würde, anzuwenden ist.

2. Eine Schiedsvereinbarung in einem Beförderungsdokument oder elektronischen Beförderungsdokument, auf das dieses Übereinkommen aufgrund von Artikel 7 anwendbar ist, unterliegt diesem Kapitel ungeachtet des Absatzes 1, es sei denn, dieses Beförderungsdokument oder elektronische Beförderungsdokument

a) benennt die Parteien und das Datum des Chartervertrags oder anderen Vertrags, der aufgrund von Artikel 6 von der Anwendung dieses Übereinkommens ausgeschlossen ist, und

b) bezieht die Klausel in dem Chartervertrag oder einem anderen Vertrag, der die Bestimmungen der Schiedsvereinbarung enthält, durch besondere Bezugnahme ein.

*Artikel 77*

*Nach Entstehung einer Streitigkeit getroffene Schiedsvereinbarung*

Die streitenden Parteien können ungeachtet dieses Kapitels und des Kapitels 14 nach Entstehung der Streitigkeit vereinbaren, diese an jedem beliebigen Ort beizulegen.

*Artikel 78*

*Anwendung von Kapitel 15*

Dieses Kapitel bindet nur Vertragsstaaten, die nach Artikel 91 erklären, dass sie durch dieses Kapitel gebunden sind.

## **Kapitel 16** **Gültigkeit von Vertragsbestimmungen**

### *Artikel 79*

#### *Allgemeine Bestimmungen*

1. Soweit in diesem Übereinkommen nicht etwas anderes bestimmt ist, ist jede Bestimmung in einem Frachtvertrag nichtig, soweit sie

a) die nach diesem Übereinkommen bestehenden Pflichten des Beförderers oder einer maritimen ausführenden Partei unmittelbar oder mittelbar ausschließt oder beschränkt;

b) die Haftung des Beförderers oder einer maritimen ausführenden Partei wegen Verletzung einer Pflicht nach diesem Übereinkommen unmittelbar oder mittelbar ausschließt oder beschränkt oder

c) vorsieht, dass dem Beförderer oder einer in Artikel 18 genannten Person ein Anspruch aus der Versicherung der Güter abgetreten wird.

2. Soweit in diesem Übereinkommen nicht etwas anderes bestimmt ist, ist jede Bestimmung in einem Frachtvertrag nichtig, soweit sie

a) die nach diesem Übereinkommen bestehenden Pflichten des Absenders, des Empfängers, der verfügungsberechtigten Partei, des Inhabers oder des dokumentären Absenders unmittelbar oder mittelbar ausschließt, beschränkt oder erweitert oder

b) die Haftung des Absenders, des Empfängers, der verfügungsberechtigten Partei, des Inhabers oder des dokumentären Absenders wegen Verletzung einer seiner Pflichten nach diesem Übereinkommen unmittelbar oder mittelbar ausschließt, beschränkt oder verschärft.

### *Artikel 80*

#### *Besondere Vorschriften für Mengenverträge*

1. Ungeachtet des Artikels 79 können im Verhältnis zwischen dem Beförderer und dem Absender in einem in den Anwendungsbereich dieses Übereinkommens fallenden Mengenvertrag mehr oder weniger Rechte und Pflichten sowie eine weitergehende oder geringere Haftung bestimmt werden, als in diesem Übereinkommen vorgesehen ist.

2. Eine Abweichung nach Absatz 1 ist nur bindend, wenn

a) der Mengenvertrag einen deutlich erkennbaren Vermerk enthält, dass er von diesem Übereinkommen abweicht;

b) der Mengenvertrag i) individuell ausgehandelt ist oder ii) deutlich erkennbar die Abschnitte des Mengenvertrags bezeichnet, in denen die Abweichungen enthalten sind;

c

für die Beförderung der Güter kein übertragbares Beförderungsdokument oder übertragbares elektronisches Beförderungsdokument ausgestellt.

## **Kapitel 17** **Nicht in diesem Übereinkommen geregelte Gegenstände**

### *Artikel 82*

#### *Internationale Übereinkommen über die Beförderung von Gütern mit anderen Verkehrsmitteln*

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung der folgenden internationalen Übereinkommen, die in dem Zeitpunkt in Kraft sind, in dem dieses Übereinkommen in Kraft tritt, einschließlich künftiger Änderungen dieser Übereinkommen, und in denen die Haftung des Beförderers für Verlust oder Beschädigung der Güter geregelt ist:

a) jedes Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf dem Luftweg, soweit ein solches Übereinkommen nach seinen Bestimmungen auf einen Teil des Frachtvertrags anzuwenden ist;

b) jedes Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf der Straße, soweit ein solches Übereinkommen nach seinen Bestimmungen auf die Beförderung von Gütern anzuwenden ist, die auf einem an Bord eines Schiffs beförderten straßengebundenen Frachtfahrzeug geladen bleiben;

c) jedes Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf der Schiene, soweit ein solches Übereinkommen nach seinen Bestimmungen auf die Beförderung von Gütern auf See in Ergänzung zur Beförderung auf der Schiene anzuwenden ist, oder

d) jedes Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen, soweit ein solches Übereinkommen nach seinen Bestimmungen auf eine Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf See anzuwenden ist.

### *Artikel 83*

#### *Globale Haftungsbeschränkung*

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung eines internationalen Übereinkommens oder nationalen Rechts, das die globale Beschränkung der Haftung der Schiffseigentümer regelt.

### *Artikel 84*

#### *Große Haverei*

Dieses Übereinkommen berührt nicht die Anwendung von Bestimmungen des Frachtvertrags oder des nat(k4t)5.5( d)-5.6(n)TJ-14.s übD.0004 Tr-14 Tw[3( deeschädig)ßer regelt.

*Artikel 89*

*Kündigung anderer Übereinkünfte*

1. Ein Staat, der dieses Übereinkommen ratifiziert, annimmt oder genehmigt oder ihm beitrifft und Vertragspartei des in Brüssel am 25. August 1924 unterzeichneten Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente, des am 23. Februar 1968 unterzeichneten Protokolls zur Änderung des in Brüssel am 25. August 1924 unterzeichneten Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente oder des in Brüssel am 21. Dezember 1979 unterzeichneten Protokolls zur Änderung des Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente in der durch das Änderungsprotokoll vom 23. Februar 1968 geänderten Fassung ist, muss zu demselben Zeitpunkt das betreffende Abkommen und das Protokoll oder die Protokolle dazu, deren Vertragspartei er ist, kündigen, indem er der Regierung von Belgien die Kündigung zusammen mit einer Erklärung notifiziert, dass die Kündigung mit dem Tag wirksam wird, an dem dieses Übereinkommen für ihn in Kraft tritt.

2. Ein Staat, der dieses Übereinkommen ratifiziert, annimmt oder genehmigt oder ihm beitrifft und Vertragspartei des am 31. März 1978 in Hamburg geschlossenen Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See ist, muss zu demselben Zeitpunkt das letztgenannte Übereinkommen kündigen, indem er dem Generalsekretär der Vereinten Nationen die Kündigung zusammen mit einer Erklärung notifiziert, dass die Kündigung mit dem Tag wirksam wird, an dem dieses Übereinkommen für ihn in Kraft tritt.

3. Für die Zwecke dieses Artikels werden dem Verwahrer nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens notifizierte Ratifikationen, Annahmen, Genehmigungen und Beitritte bezüglich dieses Übereinkommens durch Staaten, die Parteien der in den Absätzen 1 und 2 genannten Übereinkünfte sind, erst wirksam, wenn die gegebenenfalls erforderlichen Kündigungen dieser Übereinkünfte durch diese Staaten wirksam geworden sind. Der Verwahrer dieses Übereinkommens setzt sich mit der Regierung von Belgien als Verwahrer der in Absatz 1 genannten Übereinkünfte in Verbindung, um die hierfür notwendige Koordinierung sicherzustellen.

*Artikel 90*

*Vorbehalte*

Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

*Artikel 91*

*Verfahrensweise bei Erklärungen und deren Wirkungen*

1. Die nach den Artikeln 74 und 78 zulässigen Erklärungen können jederzeit abgegeben werden. Die nach Artikel 92 Absatz 1 und Artikel 93 Absatz 2 zulässigen Ersterklärungen sind bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt abzugeben. Andere Erklärungen zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

2. Erklärungen, die bei der Unterzeichnung abgegeben werden, bedürfen der Bestätigung bei der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.

3. Erklärungen und deren Bestätigungen bedürfen der Schriftform und sind dem Verwahrer förmlich zu notifizieren.

4. Eine Erklärung wird mit Inkrafttreten dieses Übereinkommens für den betreffenden Staat wirksam. Eine Erklärung, die dem Verwahrer nach diesem Inkrafttreten notifiziert wird, tritt hingegen am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von sechs Monaten nach ihrem Eingang beim Verwahrer folgt.

5. Ein Staat, der eine Erklärung nach diesem Übereinkommen abgibt, kann sie jederzeit durch eine an den Verwahrer gerichtete förmliche schriftliche Notifikation zurücknehmen. Die Rücknahme einer Erklärung oder ihre Änderung, soweit sie nach diesem Übereinkommen zulässig ist, wird am ersten Tag des Monats wirksam, der auf einen Zeitabschnitt von sechs Monaten nach Eingang der Notifikation beim Verwahrer folgt.

*Artikel 92*

*Wirkung in inländischen Gebietseinheiten*

1. Ein Vertragsstaat, der aus zwei oder mehr Gebietseinheiten besteht, in denen für die in diesem Übereinkommen geregelten Angelegenheiten unterschiedliche Rechtssysteme gelten, kann bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt erklären, dass dieses Übereinkommen auf alle seine Gebietseinheiten oder nur auf eine oder mehrere davon erstreckt wird; er kann seine Erklärung durch Abgabe einer neuen Erklärung jederzeit ändern.

2. Diese Erklärungen sind dem Verwahrer unter ausdrücklicher Bezeichnung der Gebietseinheiten zu notifizieren, auf die das Übereinkommen erstreckt wird.

3. Hat ein Vertragsstaat nach diesem Artikel erklärt, dass er dieses Übereinkommen auf eine oder mehrere, aber nicht auf alle seine Gebietseinheiten erstreckt, so wird ein Ort, der sich in einer Gebietseinheit befindet, auf die dieses Übereinkommen nicht erstreckt worden ist, für die Zwecke dieses Übereinkommens nicht angesehen, als befände er sich in einem Vertragsstaat.

4. Gibt ein Vertragsstaat keine Erklärung nach Absatz 1 ab, so erstreckt sich das Übereinkommen auf sein gesamtes Hoheitsgebiet.

*Artikel 93*

*Teilnahme von Organisationen der regionalen Wirtschaftsintegration*

1. Eine Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration, die von souveränen Staaten gebildet wird und für bestimmte in diesem Übereinkommen geregelte Angelegenheiten zuständig ist, kann dieses Übereinkommen ebenso unterzeichnen, ratifizieren, annehmen, genehmigen oder ihm beitreten. Die Organisation der regionalen Wirtschaftsorganisation hat in diesem Fall die Rechte und Pflichten eines Vertragsstaats in dem Umfang, in dem sie für Angelegenheiten zuständig ist, die in diesem Übereinkommen geregelt sind. Sofern in die-

gration nicht als weiterer Vertragsstaat zusätzlich zu ihren Mitgliedstaaten, die Vertragsstaaten sind.

2. Die Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration gibt bei der Unterzeichnung, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt gegenüber dem Verwahrer eine Erklärung ab, in der sie die durch dieses Übereinkommen geregelten Angelegenheiten bezeichnet, für die ihr von ihren Mitgliedstaaten die Zuständigkeit übertragen wurde. Die Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration noti-