

COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE

COMMISSION CENTRALE POUR LA NAVIGATION DU RHIN

COMMISSION DU DANUBE

**Convention de Budapest relative au contrat de
transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)**
en date, à Budapest, du 22 juin 2001

**Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die
Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)**
geschehen zu Budapest am 22. Juni 2001

**Budapest Convention on the Contract for the
Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)**
done at Budapest on 22 June 2001

**Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het
vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)**
gedaan te Boedapest, de 22ste juni 2001

**Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов
по внутренним водным путям (КПГВ)**
совершено в Будапеште 22 июня 2001 года



NATIONS UNIES

New York et Genève, 2003

Table des Matières	Page
Acte final de la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)	1 – 26
Schlussakte der diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI) Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)	27 – 52
Final Act of the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI) Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)	53 – 76
Slotakte van de Diplomatieke conferentie ter goedkeuring van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI) Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI)	77 – 102
Заключительный акт Дипломатической конференции по принятию Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ) Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ)	103 - 129

ACTE FINAL

DE LA CONFERENCE DIPLOMATIQUE D'ADOPTION DE LA CONVENTION DE BUDAPEST RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTERIEURE (CMNI)

1. La Conférence diplomatique, en vue de l'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), organisée sous les auspices communs de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), de la Commission du Danube (CD) et de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), s'est tenue à Budapest, à l'invitation du Gouvernement de la République de Hongrie, du 25 septembre au 3 octobre 2000.
2. Les Etats suivants ont été représentés à la Conférence par des plénipotentiaires: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, République Tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suisse.
3. Les Etats suivants ont participé à la Conférence en tant qu'observateurs: Belarus, Turquie.
4. La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube et la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe ont participé aux travaux de la Conférence.
5. L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) était représentée à la Conférence en qualité d'observateur.
6. Les organisations internationales non gouvernementales suivantes étaient représentées à la Conférence par des observateurs : l'Association Internationale du Registre des Bateaux du Rhin (IVR), « The International Union of Marine Insurance » (IUMI), l'Union Internationale de la Navigation Fluviale (UINF), le « Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen » (VBW).
7. La Conférence a élu comme Président de la Conférence M. Serge SEGURA (France) et comme Vice-Présidents MM. Árpád PRANDLER (Hongrie) et Alexandru Serban CUCU (Roumanie).
8. M. Walter MÜLLER (Suisse) a été élu rapporteur de la Conférence.
9. La Commission de vérification des pouvoirs était composée de : MM. Hellmuth STRASSER (Autriche), Président, Johannes KUNZ (Suisse) et Petr HRON (République Tchèque).

Conformément au Règlement intérieur de la Conférence, la Commission a examiné les pouvoirs des Représentants des Etats mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus et a fait rapport à la Conférence qui a constaté que les pouvoirs présentés étaient réguliers.

10. Le secrétariat exécutif de la Conférence était assuré conjointement par le secrétariat de la CCNR, le secrétariat de la CD et le secrétariat de la CEE-ONU. M. Albert BOUR (CCNR) a été désigné Secrétaire exécutif de la Conférence.
11. La Conférence a adopté l'ordre du jour présenté par le secrétariat exécutif (CMNI/CONF (00) 1 – ECE/TRANS/CMNI/CONF/1).
12. La Conférence a adopté le Règlement intérieur (CMNI/CONF (00) 1 – Ad. 1 – ECE/TRANS/CMNI/CONF/1/Add.1) proposé par le secrétariat exécutif.
13. Le Comité de rédaction était présidé par Mme Beate CZERWENKA (Allemagne).
14. La Conférence a fondé ses délibérations sur le texte du projet de Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) établi par le Comité préparatoire des experts gouvernementaux créé conjointement par la CCNR, la CD et la CEE-ONU (document CMNI/CONF (99) 2 – ECE/TRANS/CMNI/CONF/2).
15. A L'ISSUE DES DELIBERATIONS, LA CONFERENCE A ADOPTE A L'UNANIMITE LA CONVENTION DE BUDAPEST RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTERIEURE (CMNI) (DOCUMENT ANNEXE CMNI/CONF (99) 2/FINAL – ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL) EN ALLEMAND, ANGLAIS, FRANÇAIS ET RUSSE.
16. La Conférence a également adopté à l'unanimité une résolution annexée au présent Acte final.
17. La Convention sera déposée, conformément à son article 38, auprès du Gouvernement de la République de Hongrie, au siège du Ministère des Affaires étrangères de la République de Hongrie.

Le dépositaire adressera des copies certifiées conformes du présent Acte final ainsi que de la résolution annexée à tous les Gouvernements invités à la Conférence ainsi qu'à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube et la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe.

18. La Convention sera ouverte à la signature de tous les Etats pendant un an, au siège du dépositaire. Conformément à l'article 33 de la Convention, le délai de signature de la Convention débute à la date à laquelle le dépositaire constate que tous les cinq textes authentiques de la Convention sont disponibles.
19. Une cérémonie de signature pourra, le cas échéant, être organisée à ce moment à Budapest, à l'invitation du Gouvernement de la République de Hongrie, en coopération avec la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube et la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe.

EN FOI DE QUOI, les soussignés ont apposé leur signature au présent Acte final.

Fait à Budapest le trois octobre deux mille en un seul exemplaire original en langues allemande, anglaise, française et russe, qui sera déposé auprès du Gouvernement de la République de Hongrie.

Le Président :

Le Secrétaire exécutif :

Résolution adoptée par la Conférence

La Conférence diplomatique organisée conjointement par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube et la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure,

Rappelle avec reconnaissance l'aimable invitation de la République de Hongrie, qui a accueilli la Conférence à Budapest,

Exprime sa reconnaissance au Gouvernement de la République de Hongrie et à la ville de Budapest pour l'organisation de la Conférence diplomatique et l'hospitalité offerte,

Exprime ses plus vifs remerciements à la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Commission du Danube et la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe qui ont coopéré et déployé tous leurs efforts pour assurer le succès de la Conférence.

Exprime le souhait que ces trois organisations poursuivent leur coopération avec le dépositaire en vue du bon accomplissement des obligations prévues par la Convention.

**Convention de Budapest
relative au contrat de transport
de marchandises en navigation intérieure
(CMNI)***

* adoptée par la Conférence diplomatique organisée conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE-ONU qui s'est tenue à Budapest du 25 septembre au 3 octobre 2000.

Les Etats Contractants à la présente Convention,

Considérant les recommandations de l'Acte final de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe du 1er août 1975 en vue de l'harmonisation des régimes juridiques dans l'intérêt du développement des transports par les Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube en collaboration avec la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe,

Conscients de la nécessité et de l'utilité de fixer des règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises par navigation intérieure,

Ont décidé de conclure une Convention à cet effet et sont par conséquent convenus de ce qui suit:

CHAPITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 Définitions

Au sens de la présente Convention,

1. «contrat de transport» désigne tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures;
2. «transporteur» désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur;
3. «transporteur substitué» désigne toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur;
4. «expéditeur» désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur;
5. «destinataire» désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises;
6. «document de transport» désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d'un connaissement ou d'une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce;
7. «marchandises» ne comprend ni les bateaux remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme «marchandises» s'entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s'il est fourni par l'expéditeur;
8. l'expression «par écrit», à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence;

9. la loi d'un Etat applicable conformément à la présente Convention désigne les règles de droit en vigueur dans ledit Etat à l'exclusion des règles du droit international privé.

Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention est applicable à tout contrat de transport selon lequel le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés dans deux Etats différents dont au moins l'un est un Etat Partie à la présente Convention. Si le contrat prévoit un choix de plusieurs ports de déchargement ou de lieux de livraison, le port de déchargement ou le lieu de livraison dans lequel les marchandises ont été effectivement livrées sera déterminant.
2. Si le contrat de transport a pour objet un transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies d'eau intérieures et sur des eaux soumises à une réglementation maritime, la présente Convention est également applicable à ce contrat dans les conditions visées au paragraphe 1, sauf si
 - a) un connaissance maritime a été établi conformément au droit maritime applicable, ou si
 - b) la distance à parcourir sur les eaux soumises à une réglementation maritime est la plus longue.
3. La présente Convention est applicable quels que soient la nationalité, le lieu d'immatriculation, le port d'attache ou l'appartenance du bateau à la navigation maritime ou à la navigation intérieure et quels que soient la nationalité, le domicile, le siège ou le lieu de séjour du transporteur, de l'expéditeur ou du destinataire.

CHAPITRE II

DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES CONTRACTANTES

Article 3

Prise en charge, transport et livraison des marchandises

1. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.
2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau.
3. Le transporteur décide du bateau à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.
4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau ou type de bateau déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau ou type de bateau sans l'accord de l'expéditeur:

- a) qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou
 - b) si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau.
- 5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau.
 - 6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

Article 4 **Transporteur substitué**

- 1. Le contrat répondant à la définition de l'article 1 paragraphe 1 conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente Convention. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente Convention relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.
- 2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.
- 3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.
- 4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente Convention ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.
- 5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

Article 5 **Délai de livraison**

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

Article 6 **Obligations de l'expéditeur**

1. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.
2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:
 - a) dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises;
 - b) marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises;
 - c) nature, caractéristiques et propriétés des marchandises;
 - d) instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises;
 - e) autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.
4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

Article 7 **Marchandises dangereuses ou polluantes**

1. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 6 paragraphe 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.
2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.
3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.

4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.
5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

Article 8 Responsabilité de l'expéditeur

1. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que
 - a) les indications ou précisions visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphe 1, sont manquantes, inexactes ou incomplètes;
 - b) les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure;
 - c) les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.

2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 6 et 7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Article 9 Résiliation du contrat de transport par le transporteur

1. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 7 paragraphes 1 et 2.
2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:
 - a) un tiers du fret convenu, ou
 - b) en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Article 10
Livraison des marchandises

1. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 6 paragraphe 1, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.
2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

CHAPITRE III
DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 11
Nature et contenu

1. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente Convention un document de transport; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.
2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'Etat où le document de transport est émis.
3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport.
4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.
5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes:
 - a) les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur;
 - b) le destinataire des marchandises;

- c) le nom ou le numéro du bateau, si les marchandises sont prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau;
- d) le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison;
- e) la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale;
- f) les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport;
- g) l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes;
- h) les dispositions convenues relatives au fret;
- i) s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux;
- j) le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 1 paragraphe 6 de la présente Convention n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

Article 12

Inscription de réserves sur les documents de transport

1. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport
 - a) concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage;
 - b) concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages;
 - c) concernant l'état apparent des marchandises.
2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

Article 13 **Connaissance**

1. Les exemplaires originaux d'un connaissance constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.
2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissance présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.
3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissance à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.
4. Lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissance, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 11 paragraphe 3 et de l'article 12 paragraphe 2.

CHAPITRE IV **DROIT DE DISPOSER DES MARCHANDISES**

Article 14 **Titulaire du droit de disposer**

1. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.
2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,
 - a) s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;
 - b) s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissance, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

Article 15
Conditions de l'exercice du droit de disposer

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 14 paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:

- a) s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu;
- b) s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur;
- c) rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions;
- d) payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

CHAPITRE V
RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR

Article 16
Responsabilité pour préjudice

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.
2. La responsabilité du transporteur pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau ou après leur déchargement est régie par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport.

Article 17
Préposés et mandataires

1. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.
2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente Convention.
4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1.

Article 18 **Exonérations particulières de responsabilité**

1. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:
 - a) actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer;
 - b) manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;
 - c) transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur;
 - d) nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs;
 - e) absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux;
 - f) insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises;
 - g) opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables;
 - h) transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.
2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît, si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1 du présent article.

Article 19 **Calcul de l'indemnité**

1. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.
2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.
3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.
4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.
5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

Article 20 **Limites maximales de responsabilité**

1. Sous réserve de l'article 21 et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autre colis ou unité de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25 000 unités de compte pour les marchandises y contenues.
2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.
3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1 et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1 en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.

4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1 ne s'appliquent pas:
 - a) lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou
 - b) lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.
5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

Article 21

Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1.

Article 22

Application des exonérations et des limites de responsabilité

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente Convention ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

CHAPITRE VI DÉLAIS DE RÉCLAMATION

Article 23

Avis de dommage

1. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.
2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.

3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.
4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.
5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

Article 24 Prescription

1. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente Convention se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.
2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.
3. La suspension et l'interruption de la prescription sont régies par la loi de l'Etat applicable au contrat de transport. L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en oeuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.
4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente Convention pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1 et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'Etat où la procédure est engagée.
5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

CHAPITRE VII LIMITES DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE

Article 25 Clauses frappées de nullité

1. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 20 paragraphe 4, à aggraver la responsabilité, au sens de la présente Convention, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 23 et 24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, et sans préjudice de l'article 21, sont licites les clauses contractuelles stipulant que le transporteur ou le transporteur substitué ne répond pas des préjudices causés:
 - a) par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement;
 - b) par le feu ou une explosion à bord du bateau sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau;
 - c) par des défectuosités de son bateau ou d'un bateau loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

CHAPITRE VIII DISPOSITIONS SUPPLÉTIVES

Article 26 Avaries communes

La présente Convention n'affecte pas l'application des dispositions du contrat de transport ou du droit interne relatives au calcul du montant des dommages et des contributions obligatoires dans le cas d'une avarie commune.

Article 27 Autres dispositions applicables et dommages nucléaires

1. La présente Convention n'affecte pas les droits et obligations du transporteur résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux ou navires.

2. Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage en vertu des lois et règlements d'un Etat régissant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

Article 28 **Unité de compte**

L'unité de compte visée à l'article 20 de la présente Convention est le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 20 sont à convertir dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat Partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Article 29 **Dispositions nationales supplémentaires**

1. En l'absence de dispositions de la présente Convention, le contrat de transport est régi par la loi de l'Etat que les parties ont choisi.
2. A défaut de choix, le droit applicable est celui de l'Etat avec lequel le contrat de transport présente les liens les plus étroits.
3. Il est présumé que le contrat de transport présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel se trouve l'établissement principal du transporteur au moment de la conclusion du contrat, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat. Si le transporteur n'a pas d'établissement à terre et s'il a conclu le contrat de transport à bord de son bateau, il est présumé que le contrat présente les liens les plus étroits avec l'Etat dans lequel le bateau est enregistré ou dont il bat le pavillon, si le port de chargement ou le lieu de prise en charge, ou le port de déchargement ou le lieu de livraison ou l'établissement principal de l'expéditeur se trouve également dans cet Etat.
4. Le droit de l'Etat dans lequel les marchandises se trouvent régit la garantie réelle dont bénéficie le transporteur pour les créances visées à l'article 10 paragraphe 1.

CHAPITRE IX **DECLARATIONS RELATIVES AU CHAMP D'APPLICATION**

Article 30 **Transports sur certaines voies navigables**

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation ou de son adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas la présente Convention aux contrats relatifs à des transports dont le trajet emprunte certaines voies navigables situées sur son territoire, non soumises à un régime international relatif à la navigation et ne constituant pas une liaison entre de telles voies navigables internationales. Toutefois, une telle déclaration ne peut mentionner la totalité des voies navigables principales de cet Etat.

2. Si le contrat de transport a pour objet le transport de marchandises sans transbordement effectué à la fois sur des voies navigables non mentionnées dans la déclaration visée au paragraphe 1 du présent article et sur des voies navigables mentionnées dans cette déclaration, la présente Convention est également applicable à ce contrat sauf si la distance à parcourir sur ces dernières voies est la plus longue.
3. Lorsqu'une déclaration a été faite conformément au paragraphe 1 du présent article, tout autre Etat contractant peut déclarer qu'il n'appliquera pas non plus les dispositions de la présente Convention aux contrats visés dans cette déclaration. La déclaration faite conformément au présent paragraphe sera effective au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe 1, mais au plus tôt au moment de l'entrée en vigueur de la Convention pour l'Etat qui a fait une déclaration conformément au présent paragraphe.
4. Les déclarations visées aux paragraphes 1 et 3 du présent article peuvent être retirées, en tout ou en partie, à tout moment, par une notification à cet effet au depositaire, en indiquant la date à laquelle la réserve cessera d'avoir effet. Le retrait de ces déclarations n'a pas d'effet sur les contrats déjà conclus.

Article 31

Transports nationaux ou gratuits

Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer qu'il appliquera également la présente Convention

- a) aux contrats de transport selon lesquels le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison sont situés sur son propre territoire;
- b) en dérogation à l'article 1 paragraphe 1, à des transports gratuits.

Article 32

Réglementations régionales relatives à la responsabilité

1. Tout Etat peut, au moment de la signature de la présente Convention, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation, de son adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer que pour les transports de marchandises effectués entre des ports de chargement ou des lieux de prise en charge et des ports de déchargement ou des lieux de livraison situés soit tous deux sur son propre territoire soit sur son territoire et sur le territoire d'un Etat ayant fait la même déclaration, le transporteur ne répond pas des préjudices causés par un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau ou d'un pousseur ou remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3 paragraphe 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

2. La réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur entre deux Etats contractants au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention dans le deuxième Etat ayant fait la même déclaration. Si un Etat fait cette déclaration après que la Convention est entrée en vigueur pour lui, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 entre en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la notification de la déclaration au dépositaire. La réglementation relative à la responsabilité est uniquement applicable aux contrats de transport signés après son entrée en vigueur.
3. Une déclaration faite conformément au paragraphe 1 peut être retirée à tout moment par une notification au dépositaire. En cas de retrait, la réglementation relative à la responsabilité visée au paragraphe 1 cessera d'avoir effet au premier jour du mois suivant la notification ou à un moment ultérieur indiqué dans la notification. Le retrait ne s'applique pas aux contrats de transport signés avant que la réglementation relative à la responsabilité ait cessé d'avoir effet.

CHAPITRE X DISPOSITIONS FINALES

Article 33

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion

1. La présente Convention est ouverte pendant un an à la signature de tous les Etats au siège du dépositaire. Le délai de signature débute à la date à laquelle le dépositaire constate que tous les textes authentiques de la présente Convention sont disponibles.
2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention,
 - a) en la signant sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
 - b) en la signant sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ultérieure, puis en la ratifiant, l'acceptant ou l'approuvant;
 - c) en y adhérant au-delà de la date limite de la signature.
3. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion sont déposés auprès du dépositaire.

Article 34

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cinq Etats auront signé la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposé leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire.
2. Pour l'Etat qui signerait la présente Convention sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien déposerait les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire après l'entrée en vigueur de la présente Convention, celle-ci entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la signature sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ou bien du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

Article 35 Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par un Etat Partie à l'expiration du délai d'un an à compter de la date à laquelle elle est entrée en vigueur pour cet Etat.
2. La notification de dénonciation est déposée auprès du dépositaire.
3. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de dépôt de la notification de dénonciation ou après un délai plus long mentionné dans la notification de dénonciation.

Article 36 Révision et amendement

A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

Article 37 Révision des montants des limites et de l'unité de compte

1. Nonobstant les dispositions de l'article 36, lorsqu'une révision des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou le remplacement de l'unité définie à l'article 28 par une autre unité sont proposés, le dépositaire, à la demande d'un quart au moins des Etats Parties à la présente Convention, soumet la proposition à tous les membres de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe, de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin et de la Commission du Danube, ainsi qu'à tous les Etats contractants et convoque une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 20 paragraphe 1 ou de remplacer l'unité définie à l'article 28 par une autre unité.
2. La conférence est convoquée au plus tôt après un délai de six mois à compter du jour de la transmission de la proposition.
3. Tous les Etats contractants à la Convention sont en droit de participer à la conférence, qu'ils soient membres des organisations mentionnées au paragraphe 1 ou non.
4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants à la Convention représentés à la conférence et participant au vote, sous réserve que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention soient représentés lors du vote.
5. Lors de la consultation relative à l'amendement des montants fixés à l'article 20 paragraphe 1, la conférence tient compte des enseignements tirés des événements ayant entraîné des dommages et notamment de l'ampleur des dommages ainsi occasionnés, des modifications de la valeur monétaire et de l'incidence de l'amendement envisagé sur les frais d'assurance.
6.
 - a) La modification des montants conformément au présent article peut intervenir au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature et au plus tôt après un délai de cinq ans à compter du jour de l'entrée en vigueur d'une modification intervenue antérieurement, conformément au présent article.

- b) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant aux limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention, majorées de 6 pour cent par an, calculés suivant le principe des intérêts composés à partir du jour de l'ouverture de la présente Convention à la signature.
 - c) Un montant ne peut être augmenté au point de dépasser le montant correspondant au triple des limites maximales de responsabilité fixées par la présente Convention.
7. Le dépositaire notifie à tous les Etats contractants tout amendement adopté conformément au paragraphe 4. L'amendement est réputé accepté après un délai de dix-huit mois suivant le jour de la notification, à moins que durant ce délai un quart au moins des Etats qui étaient Etats contractants au moment de la décision relative à l'amendement aient informé le dépositaire qu'ils n'acceptent pas cet amendement; dans ce cas, l'amendement est rejeté et n'entre pas en vigueur.
 8. Un amendement réputé accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
 9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention conformément à l'article 35 au plus tard six mois avant l'entrée en vigueur de l'amendement. La dénonciation prend effet à l'entrée en vigueur de l'amendement.
 10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai de dix-huit mois prévu pour l'acceptation n'est pas écoulé, un Etat qui devient Etat contractant au cours de ce délai est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après ce délai est lié par un amendement accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas cités au présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement dès son entrée en vigueur ou dès que la présente Convention entre en vigueur pour cet Etat si celle-ci intervient ultérieurement.

Article 38 **Dépositaire**

1. La présente Convention sera déposée auprès du Gouvernement de la République de Hongrie.
2. Le dépositaire
 - a) communiquera à tous les Etats qui ont participé à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure la présente Convention dans la version linguistique officielle qui n'était pas encore disponible lors de la Conférence en vue de sa vérification;
 - b) informera tous les Etats visés à la lettre a) de toute proposition d'amendement au texte communiqué conformément à la lettre a);
 - c) constatera la date à laquelle toutes les versions linguistiques officielles de la présente Convention ont été mises en conformité et sont à considérer comme authentiques;
 - d) communiquera à tous les Etats visés à la lettre a) la date constatée conformément à la lettre c);

- e) remettra à tous les Etats ayant été invités à la Conférence diplomatique d'adoption de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure et à ceux ayant signé la présente Convention ou y ayant adhéré, des copies certifiées conformes de la présente Convention;
 - f) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré;
 - i) de toute signature nouvelle, de toute notification ainsi que de toute déclaration, avec indication de la date de la signature, de la notification ou de la déclaration;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
 - iii) de toute dénonciation de la présente Convention avec indication de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - iv) de tout amendement décidé conformément aux articles 36 et 37 de la présente Convention avec indication de la date d'entrée en vigueur;
 - v) de toute communication requise par une disposition de la présente Convention.
3. Après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le dépositaire transmet au Secrétariat des Nations Unies une copie certifiée conforme de la présente Convention en vue de l'enregistrement et de la publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

FAIT A Budapest le vingt-deux juin 2001 en un exemplaire original dont chacun des textes en allemand, anglais, français, néerlandais et russe font également foi.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.

SCHLUSSAKTE

DER DIPLOMATISCHEN KONFERENZ ZUR ANNAHME DES BUDAPESTER ÜBEREINKOMMENS ÜBER DEN VERTRAG ÜBER DIE GÜTERBEFÖRDERUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (CMNI)

1. Die Diplomatische Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI), die gemeinsam von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR), der Donaukommission (DK) und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) einberufen worden ist, hat auf Einladung der Regierung der Republik Ungarn vom 25. September bis 3. Oktober 2000 in Budapest stattgefunden.
2. Folgende Staaten waren auf der Konferenz durch Bevollmächtigte vertreten: Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Rumänien, Russische Föderation, Schweiz, Slowakei, Tschechische Republik, Ungarn.
3. Folgende Staaten haben an der Konferenz als Beobachter teilgenommen: Belarus, Türkei.
4. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, die Donaukommission und die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa waren an den Arbeiten der Konferenz beteiligt.
5. Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) war auf die Konferenz als Beobachter vertreten.
6. Folgende internationale Nichtregierungsorganisationen haben als Beobachter an der Konferenz teilgenommen: Internationale Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR), Internationaler Transport-Versicherungsverband (IUMI), Internationale Binnenschifffahrtsunion (IBU), Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstraßen (VBW).
7. Die Konferenz hat Herrn Serge SEGURA (Frankreich) zum Vorsitzenden und die Herren Árpád PRANDLER (Ungarn) und Alexandru Serban CUCU (Rumänien) zu Stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.
8. Herr Walter MÜLLER (Schweiz) ist zum Berichterstatter der Konferenz gewählt worden.
9. Der Kommission zur Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit der Vollmachten gehörten an: Herr Hellmuth STRASSER (Österreich), Vorsitzender, Herr Johannes KUNZ (Schweiz) und Herr Petr HRON (Tschechische Republik).

Die Kommission hat gemäß der Geschäftsordnung der Konferenz die Vollmachten der Vertreter der in Absatz 2 genannten Staaten geprüft und der Konferenz Bericht erstattet, die festgestellt hat, dass die vorgelegten Vollmachten ordnungsgemäß sind.

10. Das Exekutivsekretariat der Konferenz wurde gemeinsam vom Sekretariat der ZKR, vom Sekretariat der DK und vom Sekretariat der UN/ECE wahrgenommen.

Herr Albert BOUR (ZKR) wurde zum Exekutivsekretär der Konferenz bestimmt.

11. Die Konferenz hat die vom Exekutivsekretariat vorgeschlagene Tagesordnung genehmigt (CMNI/CONF (00) 1 - ECE/TRANS/CMNI/CONF/1).

12. Die Konferenz hat die vom Exekutivsekretariat vorgeschlagene Geschäftsordnung genehmigt (CMNI/CONF (00) 1 – Add. 1 – ECE/TRANS/CMNI/CONF/1/Add.1).

13. Den Redaktionsausschuss leitete Frau Beate CZERWENKA (Deutschland).

14. Die Konferenz hat bei ihren Beratungen den Textentwurf für das Übereinkommen über die Güterbeförderung auf Binnenwasserstraßen (CMNI) zugrunde gelegt, der von dem gemeinsam von ZKR, DK und UN-ECE eingesetzten Vorbereitungsausschuss der Regierungsexperten erarbeitet wurde (Dok. CMNI/CONF (99) 2 – ECE/TRANS/CMNI/CONF/2).

15. IM ANSCHLUSS AN IHRE BERATUNGEN HAT DIE KONFERENZ DAS BUDAPESTER ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN VERTRAG ÜBER DIE GÜTERBEFÖRDERUNG IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (CMNI) (BEIGEFÜGTES DOKUMENT CMNI/CONF (99) 2 ENDG. – ECE/TRANS/CMNI/CONF/2 ENDG.) IN DEUTSCH, ENGLISCH, FRANZÖSISCH UND RUSSISCH EINSTIMMIG ANGENOMMEN.

16. Die Konferenz hat auch einen Beschluss einstimmig angenommen, der dieser Schlussakte als Anlage beigefügt ist.

17. Das Übereinkommen wird gemäß Artikel 38 des Übereinkommens bei der Regierung der Republik Ungarn am Sitz des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten der Republik Ungarn hinterlegt.

Der Depositär übermittelt allen zur Konferenz eingeladenen Regierungen sowie der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, der Donaukommission und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa beglaubigte Abschriften dieser Schlussakte sowie des beigefügten Beschlusses.

18. Das Übereinkommen liegt für die Dauer eines Jahres für alle Staaten am Sitz des Depositars zur Unterzeichnung auf. Nach Artikel 33 des Übereinkommens beginnt die Frist für die Unterzeichnung des Übereinkommens an dem Tag, an dem der Depositär feststellt, dass alle fünf authentischen Texte des Übereinkommens vorliegen.

19. Zu diesem Zeitpunkt kann gegebenenfalls auf Einladung der Regierung der Republik Ungarn in Zusammenarbeit mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, der Donaukommission und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa eine Unterzeichnungszeremonie in Budapest organisiert werden.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterzeichneten diese Schlussakte unterzeichnet.

Geschehen zu Budapest, am 3. Oktober 2000 in einer Urschrift in deutscher, englischer, französischer und russischer Sprache, die bei der Regierung der Republik Ungarn hinterlegt wird.

Der Vorsitzende :

Der Exekutivsekretär :

Beschluss der Konferenz

Die gemeinsam von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, der Donaukommission und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa organisierte Diplomatische Konferenz zur Annahme des Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt,

würdigt die freundliche Einladung der Republik Ungarn zu der Konferenz in Budapest,

spricht der Regierung der Republik Ungarn und der Stadt Budapest für die Ausrichtung der Diplomatischen Konferenz und für ihre Gastfreundschaft ihre Anerkennung aus,

spricht der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, der Donaukommission und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa ihren aufrichtigen Dank für ihre Zusammenarbeit und für ihre Bemühungen um den Erfolg der Konferenz aus.

äußert den Wunsch, dass diese drei Organisationen zur Erfüllung der nach dem Übereinkommen vorgesehenen Verpflichtungen auch weiterhin mit dem Depositär zusammenarbeiten.

**Budapester Übereinkommen über
den
Vertrag über die Güterbeförderung
in der Binnenschifffahrt
(CMNI)***

* angenommen von der gemeinsam von der ZKR, der Donaukommission und der UNECE einberufenen diplomatischen Konferenz, die vom 25. September bis zum 3. Oktober 2000 in Budapest stattgefunden hat.

Die Vertragsstaaten dieses Übereinkommens -

in Erwägung der Empfehlungen der Schlussakte der Konferenz für die Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa vom 1. August 1975 für die Harmonisierung der Rechtsvorschriften im Interesse der Förderung des Verkehrs durch die Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Donaukommission in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa -

in Erkenntnis der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit einheitlicher Vorschriften über Verträge über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt -

haben beschlossen, zu diesem Zweck ein Übereinkommen zu schließen und haben demgemäß Folgendes vereinbart :

**KAPITEL I
ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

**Artikel 1
Begriffsbestimmungen**

In diesem Übereinkommen

1. bedeutet « Frachtvertrag » jeder Vertrag, gleichgültig wie er bezeichnet wird, in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern;
2. bedeutet « Frachtführer » jede Person, von der oder in deren Namen ein Frachtvertrag mit einem Absender abgeschlossen worden ist;
3. bedeutet « ausführender Frachtführer » jede andere Person als ein Bediensteter oder ein Beauftragter des Frachtführers, welcher der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise übertragen hat;
4. bedeutet « Absender » eine Person, von der oder in deren Namen oder für die ein Frachtvertrag mit einem Frachtführer abgeschlossen worden ist;
5. bedeutet « Empfänger » die zur Empfangnahme der Güter berechtigte Person;
6. bedeutet « Frachturkunde » eine Urkunde, durch die ein Frachtvertrag und die Übernahme oder das Verladen der Güter durch einen Frachtführer bewiesen wird und die in der Form eines Konnossementes oder eines Frachtbriefes oder jeder anderen im Handel gebräuchlichen Urkunde ausgestellt wird;
7. schließt der Begriff « Güter » weder geschleppte oder geschobene Schiffe noch Gepäck und Fahrzeuge der beförderten Personen ein; sind die Güter in einem Container, auf einer Palette oder in oder auf einem ähnlichen Beförderungsgerät zusammengefasst oder sind sie verpackt, so umfasst der Begriff « Güter » auch diese Beförderungsgeräte oder die Verpackung, falls sie vom Absender gestellt werden;

8. schließt der Begriff "schriftlich", sofern die betroffenen Personen nichts anderes vereinbart haben, den Fall ein, dass die Information in elektronischen, optischen oder ähnlich beschaffenen Kommunikationsmitteln enthalten ist, einschließlich, aber nicht hierauf begrenzt, Telegramm, Telekopie, Telex, elektronische Post oder elektronischer Datenaustausch (EDI), vorausgesetzt, die Information ist in der Weise verfügbar, dass sie für eine spätere Bezugnahme verwendet werden kann;
9. sind unter dem nach diesem Übereinkommen anzuwendenden Recht eines Staates die in diesem Staat geltenden Rechtsnormen unter Ausschluss derjenigen des Internationalen Privatrechts zu verstehen.

Artikel 2 Anwendungsbereich

- (1) Dieses Übereinkommen ist auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist. Sieht der Vertrag wahlweise mehrere Löschhäfen oder Ablieferungsorte vor, so ist der Löschhafen oder Ablieferungsort maßgebend, an dem die Güter tatsächlich abgeliefert wurden.
- (2) Hat der Frachtvertrag die Beförderung von Gütern ohne Umladung sowohl auf Binnenwasserstraßen als auch auf Gewässern, die einer Seeordnung unterliegen, zum Gegenstand, so ist dieses Übereinkommen auch auf diesen Vertrag unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 anzuwenden, es sei denn,
 - a) ein Seekonnossement ist nach dem anwendbaren Seerecht ausgestellt oder
 - b) die auf einer Seeordnung unterliegenden Gewässern zurückzulegende Strecke ist die größere.
- (3) Dieses Übereinkommen ist ohne Rücksicht auf die Staatszugehörigkeit, den Registerort oder Heimathafen des Schiffes oder dessen Einordnung als See- oder Binnenschiff sowie ohne Rücksicht auf die Staatsangehörigkeit, den Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers, Absenders oder Empfängers anzuwenden.

KAPITEL II RECHTE UND PFLICHTEN DER VERTRAGSPARTEIEN

Artikel 3 Übernahme, Beförderung und Ablieferung der Güter

- (1) Der Frachtführer hat die Güter zu befördern und fristgemäß am Ablieferungsort in demselben Zustand, in dem er sie erhalten hat, an den Empfänger abzuliefern.
- (2) Sofern nicht etwas anderes vereinbart wird, erfolgt die Übernahme der Güter und ihre Ablieferung im Schiff.

- (3) Der Frachtführer bestimmt das zu verwendende Schiff. Er hat vor und bei Antritt der Reise die gehörige Sorgfalt anzuwenden, damit das Schiff im Hinblick auf die zu befördernden Güter in ladetüchtigem Zustand, fahrtüchtig, gemäß den geltenden Bestimmungen ausgerüstet und bemannet ist und über die erforderlichen nationalen und internationalen Genehmigungen für die Beförderung der betroffenen Güter verfügt.
- (4) Der Frachtführer darf, wenn die Beförderung mit einem bestimmten Schiff oder Schiffstyp vereinbart ist, die Güter ohne Zustimmung des Absenders nur dann ganz oder teilweise in ein anderes Schiff oder in ein Schiff anderen Typs verladen oder umladen,
 - a) wenn Umstände wie etwa niedrige Wasserstände, Schiffszusammenstöße oder andere Schifffahrtshindernisse eintreten, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrags unvorhersehbar waren und die die Verladung oder Umladung der Güter zur Durchführung des Frachtvertrags erforderlich machen, und wenn der Frachtführer Weisungen des Absenders in angemessener Frist nicht erlangen kann, oder
 - b) wenn dies der Ortsübung in dem Hafen, in dem sich das Schiff befindet, entspricht.
- (5) Der Frachtführer hat, vorbehaltlich der Pflichten des Absenders, sicherzustellen, dass durch das Laden, Stauen und Befestigen der Güter die Sicherheit des Schiffes nicht gefährdet wird.
- (6) Der Frachtführer ist nur dann befugt, Güter auf Deck des Schiffes oder in offenen Schiffen zu befördern, wenn dies mit dem Absender vereinbart worden ist oder im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handels steht oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich ist.

Artikel 4 **Ausführender Frachtführer**

- (1) Der zwischen einem Frachtführer und einem ausführenden Frachtführer abgeschlossene Vertrag im Sinne der Definition von Artikel 1 Nummer 1 ist als ein Frachtvertrag im Sinne dieses Übereinkommens anzusehen. In Bezug auf diesen Frachtvertrag gelten alle den Absender betreffenden Bestimmungen für den Frachtführer und alle den Frachtführer betreffenden Bestimmungen für den ausführenden Frachtführer.
- (2) Hat der Frachtführer die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer übertragen, gleichviel, ob die Übertragung in Ausübung eines im Frachtvertrag eingeräumten Rechts oder nicht erfolgte, so haftet der Frachtführer dennoch für die gesamte Beförderung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens. Alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.
- (3) Der Frachtführer hat den Absender in jedem Fall zu unterrichten, wenn er die Ausführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Frachtführer überträgt.
- (4) Vereinbarungen mit dem Absender oder dem Empfänger, durch die der Frachtführer seine Haftung gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens erweitert, wirken gegen den ausführenden Frachtführer nur, soweit er ihnen ausdrücklich und schriftlich zugestimmt hat. Der ausführende Frachtführer kann alle Einwendungen geltend machen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen.

- (5) Wenn und soweit sowohl der Frachtführer als auch der ausführende Frachtführer haften, haften sie als Gesamtschuldner. Rückgriffsrechte zwischen ihnen werden durch die Bestimmungen dieses Artikels nicht berührt.

Artikel 5 Lieferfrist

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

Artikel 6 Pflichten des Absenders

- (1) Der Absender ist zur Zahlung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.
- (2) Der Absender hat dem Frachtführer vor Übergabe der Güter schriftlich folgende Angaben über die zu befördernden Güter zu machen:
- a) Maß, Zahl oder Gewicht und Stauungsfaktor der Güter;
 - b) Merkzeichen, die für die Unterscheidung der Güter erforderlich sind;
 - c) Natur, besondere Merkmale und Eigenschaften der Güter;
 - d) Weisungen für die zollrechtliche oder sonstige amtliche Behandlung der Güter;
 - e) weitere für die Aufnahme in die Frachturkunde erforderliche Angaben.

Der Absender hat dem Frachtführer ferner bei Übergabe der Güter alle vorgeschriebenen Begleitpapiere zu übergeben.

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

Artikel 7 Gefährliche oder umweltschädliche Güter

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

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

Artikel 8 Haftung des Absenders

- (1) Der Absender haftet, auch ohne dass ihn ein Verschulden trifft, für alle Schäden und Aufwendungen, die dem Frachtführer oder dem ausführenden Frachtführer dadurch entstanden sind, dass
 - a) die Angaben oder Hinweise nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absatz 1 fehlen, unrichtig oder unvollständig sind,
 - b) gefährliche oder umweltschädliche Güter nicht gemäß anwendbaren internationalen oder innerstaatlichen Vorschriften oder, mangels solcher Vorschriften, gemäß allgemein in der Binnenschifffahrt anerkannten Regeln und Gepflogenheiten gekennzeichnet oder etikettiert sind,
 - c) die erforderlichen Begleitpapiere fehlen, unrichtig oder unvollständig sind.

Der Frachtführer kann sich nicht auf die Haftung des Absenders berufen, wenn nachgewiesen wird, dass ihn selbst, seine Bediensteten oder Beauftragten ein Verschulden trifft. Gleiches gilt für den ausführenden Frachtführer.

- (2) Der Absender hat für die Erfüllung seiner Aufgaben und Pflichten nach den Artikeln 6 und 7 Handlungen und Unterlassungen von Personen, deren er sich dafür bedient, wie seine eigenen Handlungen und Unterlassungen zu vertreten, sofern diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

Artikel 9 Rücktrittsrecht des Frachtführers

- (1) Der Frachtführer kann vom Frachtvertrag zurücktreten, wenn der Absender seine Pflichten nach Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absätze 1 und 2 verletzt hat.
- (2) Macht der Frachtführer von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch, so kann er die Güter auf Kosten des Absenders wieder ausladen und wahlweise die Zahlung folgender Beträge verlangen:
 - a) ein Drittel der vereinbarten Fracht oder
 - b) neben etwaigen Liegegeldern eine Entschädigung in Höhe des Betrags der aufgewendeten Kosten und des entstandenen Schadens sowie, wenn die Reise bereits begonnen hat, die anteilige Fracht für den zurückgelegten Teil der Reise.

Artikel 10 Ablieferung der Güter

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

KAPITEL III FRACHTURKUNDEN

Artikel 11 Art und Inhalt

- (1) Der Frachtführer hat für jede unter dieses Übereinkommen fallende Beförderung von Gütern eine Frachturkunde auszustellen; ein Konnossement hat er nur auszustellen, wenn dies vom Absender verlangt und vor Verladung der Güter oder deren Übernahme zur Beförderung vereinbart worden ist. Das Fehlen einer Frachturkunde oder die Tatsache, dass diese unvollständig ist, berührt nicht die Gültigkeit des Frachtvertrags.
- (2) Die Originalausfertigung der Frachturkunde ist vom Frachtführer oder Schiffsführer oder von einer vom Frachtführer ermächtigten Person zu unterzeichnen. Der Frachtführer kann verlangen, dass der Absender das Original oder eine Kopie mitunterzeichnet. Die Unterschriften können handschriftlich, in Faksimile gedruckt, perforiert, gestempelt, mit Zeichen oder sonstigen mechanischen oder elektronischen Mitteln gefertigt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem die Urkunde ausgestellt wird, nicht verboten ist.

- (3) Die Frachturkunde dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrags sowie für die Übernahme der Güter durch den Frachtführer. Sie begründet insbesondere die Vermutung, dass die Güter so zur Beförderung übernommen worden sind, wie sie in der Urkunde beschrieben werden.
- (4) Handelt es sich bei der Frachturkunde um ein Konnossement, so ist dieses allein für das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger der Güter maßgebend. Für das Rechtsverhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrags maßgebend.
- (5) Die Frachturkunde enthält außer ihrer Bezeichnung folgende Angaben:
 - a) den Namen, Wohnsitz, Sitz oder Aufenthalt des Frachtführers und des Absenders;
 - b) den Empfänger der Güter;
 - c) den Namen oder die Nummer des Schiffes, wenn die Güter an Bord genommen sind, oder den Vermerk in der Frachturkunde, dass die Güter vom Frachtführer zur Beförderung übernommen, aber noch nicht an Bord des Schiffes verladen worden sind;
 - d) den Ladehafen oder Übernahmeort und den Löschhafen oder Ablieferungsort;
 - e) die übliche Bezeichnung der Art der Güter und ihrer Verpackung, und bei gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern ihre nach den anwendbaren Vorschriften vorgesehene, sonst ihre allgemeine Bezeichnung;
 - f) Maß, Zahl oder Gewicht sowie Merkzeichen der an Bord verladenen oder zur Beförderung übernommenen Güter;
 - g) gegebenenfalls den Vermerk, dass die Güter auf Deck oder in offenen Schiffen befördert werden dürfen oder müssen;
 - h) die vereinbarten Bestimmungen über die Fracht;
 - i) bei Frachtbriefen die Bezeichnung als Original oder Kopie; bei Konnossementen die Anzahl der Originalausfertigungen;
 - j) den Ort und Tag der Ausstellung.

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

Artikel 12

Vorbehalte in den Frachturen

- (1) Der Frachtführer ist berechtigt, in die Frachturkunde Vorbehalte aufzunehmen
 - a) bezüglich Maß, Zahl oder Gewicht der Güter, wenn er Grund zur Annahme hat, dass die Angaben des Absenders unrichtig sind, oder wenn er keine ausreichende Möglichkeit hat, diese Angaben nachzuprüfen, insbesondere weil ihm die Güter nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen worden sind, oder weil ohne ausdrückliche Vereinbarung das Maß oder Gewicht durch Eichaufnahme festgestellt worden ist;

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

Artikel 13 Konnossement

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

KAPITEL IV VERFÜGUNGSRECHT

Artikel 14 Verfügungsberechtigter

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

- b) bei Beförderungen unter Verwendung eines Konnossements, sobald der Absender alle Originalausfertigungen in seinem Besitz einer anderen Person übergeben hat und nicht mehr darüber verfügt.
- (3) Der Absender kann durch einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief von dessen Ausstellung an auf sein Verfügungsrecht zugunsten des Empfängers verzichten.

Artikel 15 **Voraussetzungen für die Ausübung des Verfügungsrechts**

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

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

KAPITEL V **HAFTUNG DES FRACHTFÜHRERS**

Artikel 16 **Haftung für Schäden**

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

Artikel 17 **Bedienstete und Beauftragte**

- (1) Der Frachtführer haftet für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und Beauftragten, deren er sich bei der Ausführung des Frachtvertrags bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen gehandelt haben.

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

Artikel 18 **Besondere Haftungsausschlussgründe**

- (1) Der Frachtführer und der ausführende Frachtführer sind von ihrer Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung auf einen der nachstehenden Umstände oder eine der nachstehenden Gefahren zurückzuführen ist :
 - a) Handlungen oder Unterlassungen des Absenders, Empfängers oder Verfügungsberechtigten;
 - b) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Löschen der Güter durch den Absender oder Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
 - c) Beförderung der Güter auf Deck oder in offenen Schiffen, wenn diese Art der Beförderung mit dem Absender vereinbart war, im Einklang mit den Gebräuchen des betreffenden Handelsstandes oder aufgrund geltender Vorschriften erforderlich war;
 - d) natürliche Beschaffenheit der Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund (an Raumgehalt oder Gewicht) oder durch Ungeziefer oder Nagetiere ausgesetzt sind;
 - e) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
 - f) ungenügende oder unzulängliche Kennzeichnung der Güter;
 - g) erfolgte oder versuchte Hilfeleistung oder Rettung auf schiffbaren Gewässern.
 - h) Beförderung lebender Tiere, es sei denn, der Frachtführer hat die im Frachtvertrag vereinbarten Maßnahmen oder Weisungen missachtet.
- (2) Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden aus diesem Umstand oder dieser Gefahr entstanden ist. Beweist der Geschädigte, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einem der in Absatz 1 genannten Umstände oder einer der in Absatz 1 genannten Gefahren entstanden ist, entfällt diese Vermutung.

Artikel 19 **Berechnung der Entschädigung**

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

Artikel 20 **Haftungshöchstbetrag**

- (1) Vorbehaltlich des Artikels 21 und des Absatzes 4 dieses Artikels haftet der Frachtführer in keinem Falle und aus welchem Rechtsgrund er auch in Anspruch genommen wird für höhere Beträge als 666,67 Rechnungseinheiten für jede Packung oder andere Ladungseinheit oder 2 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des in der Frachturkunde erwähnten Gewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Handelt es sich bei der Packung oder anderen Ladungseinheit um einen Container und werden in der Frachturkunde nicht Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt angegeben, so tritt an die Stelle des Betrages von 666,67 Rechnungseinheiten der Betrag von 1.500 Rechnungseinheiten für den Container ohne die darin verstauten Güter und zusätzlich der Betrag von 25.000 Rechnungseinheiten für die in dem Container verstauten Güter.
- (2) Wird ein Container, eine Palette oder ein ähnliches Beförderungsgerät benutzt, um Güter zusammenzufassen, so gelten die Packungen oder anderen Ladungseinheiten, die in der Frachturkunde als in oder auf diesem Beförderungsgerät verpackt angegeben sind, als Packungen oder Ladungseinheiten. Anderenfalls gelten die Güter in oder auf einem solchen Beförderungsgerät als eine einzige Ladungseinheit. In den Fällen, in denen das Beförderungsgerät selbst verlorengegangen oder beschädigt worden ist, wird dieses Gerät als solches, wenn es nicht dem Frachtführer gehört oder sonst von ihm gestellt wird, als eine besondere Ladungseinheit angesehen.

- (3) Für Schäden wegen verspäteter Ablieferung haftet der Frachtführer nur bis zum einfachen Betrag der Fracht. Die Schadenersatzleistungen nach Absatz 1 dieses Artikels und Satz 1 dieses Absatzes dürfen aber zusammen den Betrag nicht übersteigen, der sich nach Absatz 1 für vollständigen Verlust der Güter ergeben würde, hinsichtlich derer die Haftung entstanden ist.
- (4) Die in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge gelten nicht, wenn
 - a) in der Frachturkunde die Natur und der höhere Wert der Güter oder des Beförderungsgeräts ausdrücklich angegeben sind und der Frachtführer diese Angaben nicht widerlegt hat oder
 - b) die Parteien höhere Haftungshöchstbeträge ausdrücklich vereinbart haben.
- (5) Der Gesamtbetrag, der für den gleichen Schaden vom Frachtführer, ausführenden Frachtführer und deren Bediensteten und Beauftragten als Ersatz zu leisten ist, darf die in diesem Artikel vorgesehenen Haftungshöchstbeträge nicht übersteigen.

Artikel 21

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

- (1) Der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer kann sich nicht auf die in diesem Übereinkommen vorgesehenen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass er selbst den Schaden durch eine Handlung oder Unterlassung verursacht hat, die in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
- (2) Die für den Frachtführer oder ausführenden Frachtführer handelnden Bediensteten und Beauftragten können sich ebenfalls nicht auf die in diesem Übereinkommen oder im Frachtvertrag vereinbarten Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen berufen, wenn nachgewiesen wird, dass sie den Schaden in einer in Absatz 1 beschriebenen Weise verursacht haben.

Artikel 22

Anwendung der Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen

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

KAPITEL VI FRISTEN FÜR DIE GELTENDMACHUNG VON ANSPRÜCHEN

Artikel 23 Schadensanzeige

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

Artikel 24 Verjährung

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

- (5) Verjährte Ansprüche können nicht auf dem Wege der Widerklage oder Einrede geltend gemacht werden.

KAPITEL VII SCHRANKEN DER VERTRAGSFREIHEIT

Artikel 25 Nichtige Abreden

- (1) Jede vertragliche Vereinbarung mit dem Zweck, die Haftung des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers, ihrer Bediensteten oder Beauftragten nach diesem Übereinkommen auszuschließen, zu beschränken oder vorbehaltlich des Artikels 20 Absatz 4 zu erhöhen, die Beweislast für diese Haftung umzukehren oder die Anzeige- und Verjährungsfristen nach den Artikeln 23 und 24 zu verkürzen, ist nichtig. Jede Abrede mit dem Zweck, dem Frachtführer Ansprüche aus der Versicherung der Güter abzutreten, ist ebenfalls nichtig.
- (2) Ungeachtet des Absatzes 1 und unbeschadet des Artikels 21 sind vertragliche Bestimmungen zulässig, in denen festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet, die
- a) durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;
 - b) durch Feuer oder Explosion an Bord des Schiffes verursacht werden, ohne dass nachgewiesen wird, dass das Feuer oder die Explosion durch ein Verschulden des Frachtführers, des ausführenden Frachtführers oder ihrer Bediensteten oder Beauftragten oder durch einen Mangel des Schiffes verursacht wurde;
 - c) auf vor Beginn der Reise bestehende Mängel seines oder eines gemieteten oder gecharterten Schiffes zurückzuführen sind, wenn er beweist, dass die Mängel trotz Anwendung gehöriger Sorgfalt vor Beginn der Reise nicht zu entdecken waren.

KAPITEL VIII ERGÄNZENDE BESTIMMUNGEN

Artikel 26 Große Haverei

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

Artikel 27 Andere anwendbare Vorschriften und Nuklearschäden

- (1) Dieses Übereinkommen ändert nicht die Rechte und Pflichten des Frachtführers, wie sie in internationalen Übereinkommen oder innerstaatlichem Recht über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Binnen- oder Seeschiffen niedergelegt sind.
- (2) Der Frachtführer ist von der Haftung nach diesem Übereinkommen für einen Schaden, der durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde, befreit, wenn nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Kernanlage oder eine andere befugte Person für den Schaden haftet.

Artikel 28 Rechnungseinheit

Die in Artikel 20 dieses Übereinkommens genannte Rechnungseinheit ist das vom Internationalen Währungsfonds festgelegte Sonderziehungsrecht. Die in Artikel 20 genannten Beträge werden in die Landeswährung eines Staates entsprechend dem Wert dieser Währung am Tage des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag umgerechnet. Der Wert, im Verhältnis zum Sonderziehungsrecht, der Landeswährung eines Vertragsstaates wird nach der Bewertungsmethode berechnet, die der Internationale Währungsfonds am betreffenden Tag tatsächlich in seinen eigenen Operationen und Transaktionen anwendet.

Artikel 29 Ergänzendes nationales Recht

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

- (4) Eine dingliche Sicherung der Ansprüche des Frachtführers nach Artikel 10 Absatz 1 bestimmt sich nach dem Recht des Staates, in dem sich die Güter befinden.

KAPITEL IX ERKLÄRUNGEN ZUM ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 30 Beförderungen auf bestimmten Wasserstraßen

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

Artikel 31 Nationale oder unentgeltliche Beförderungen

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

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

Artikel 32
Regionale Haftungsvorschriften

- (1) Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens, der Ratifikation, der Annahme, der Genehmigung oder dem Beitritt oder jederzeit danach erklären, dass bei Beförderungen von Gütern zwischen Ladehäfen oder Übernahmeorten und Löschhäfen oder Ablieferungsorten, von denen entweder beide in seinem Hoheitsgebiet oder die einen in seinem Hoheitsgebiet sowie die anderen in dem Hoheitsgebiet eines Staates liegen, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, der Frachtführer nicht für Schäden haftet, die durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich die Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.
- (2) Die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 tritt zwischen zwei Vertragsstaaten mit dem Inkrafttreten des Übereinkommens für den zweiten Staat, der dieselbe Erklärung abgegeben hat, in Kraft. Hat ein Staat die Erklärung abgegeben, nachdem für ihn das Übereinkommen in Kraft getreten ist, so tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf einen Zeitabschnitt von drei Monaten nach dem Zeitpunkt folgt, zu dem die Erklärung dem Depositar notifiziert wurde. Die Haftungsvorschrift findet nur auf Frachtverträge Anwendung, die nach ihrem Inkrafttreten geschlossen werden.
- (3) Eine nach Absatz 1 abgegebene Erklärung kann jederzeit durch eine Notifikation an den Depositar zurückgenommen werden. Im Falle der Rücknahme tritt die Haftungsvorschrift nach Absatz 1 am ersten Tag des der Notifikation folgenden Monats oder an einem späteren, in der Notifikation genannten Zeitpunkt außer Kraft. Auf Frachtverträge, die vor dem Außerkrafttreten der Haftungsvorschrift geschlossen wurden, wirkt sich die Rücknahme nicht aus.

KAPITEL X
SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 33
Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung, Beitritt

- (1) Dieses Übereinkommen liegt für ein Jahr am Sitz des Depositars für alle Staaten zur Unterzeichnung auf. Die Zeichnungsfrist beginnt an dem Tag, an dem der Depositar feststellt, dass alle authentischen Texte des Übereinkommens vorliegen.
- (2) Jeder Staat kann Vertragspartei dieses Übereinkommens werden,
 - a) indem er es ohne Vorbehalt der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet,
 - b) indem er es vorbehaltlich der späteren Ratifikation, Annahme oder Genehmigung unterzeichnet und danach ratifiziert, annimmt oder genehmigt,
 - c) indem er ihm nach Ablauf der Zeichnungsfrist beitrifft.
- (3) Die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde wird beim Depositar hinterlegt.

Artikel 34 Inkrafttreten

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

Artikel 35 Kündigung

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

Artikel 36 Revision und Änderung

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

Artikel 37 Änderung der Haftungshöchstbeträge und der Rechnungseinheit

- (1) Unbeschadet des Artikels 36 hat der Depositär, wenn ein Vorschlag zur Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder zur Ersetzung der in Artikel 28 festgelegten Einheit durch eine andere Einheit unterbreitet wird, auf Ersuchen von mindestens einem Viertel der Vertragsparteien dieses Übereinkommens allen Mitgliedern der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und der Donaukommission sowie allen Vertragsstaaten den Vorschlag zu unterbreiten und eine Konferenz einzuberufen, deren ausschließlicher Zweck die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge oder die Ersetzung der in Artikel 28 genannten Rechnungseinheit durch eine andere Einheit ist.
- (2) Die Konferenz ist frühestens sechs Monate nach dem Tag der Übermittlung des Vorschlags einzuberufen.

- (3) Alle Vertragsstaaten des Übereinkommens sind berechtigt, an der Konferenz teilzunehmen, gleichviel, ob sie Mitglieder der in Absatz 1 genannten Organisationen sind oder nicht.
- (4) Änderungen werden mit Zweidrittelmehrheit der Vertragsstaaten des Übereinkommens beschlossen, die in der Konferenz anwesend sind und an der Abstimmung teilnehmen, vorausgesetzt, dass mindestens die Hälfte der Vertragsstaaten des Übereinkommens bei der Abstimmung anwesend sind.
- (5) Bei der Beratung über die Änderung der in Artikel 20 Absatz 1 angeführten Beträge berücksichtigt die Konferenz die aus den Schadensereignissen gewonnenen Erfahrungen und insbesondere den Umfang der daraus entstandenen Schäden, die Geldwertveränderungen sowie die Auswirkungen der in Aussicht genommenen Änderung auf die Versicherungskosten.
- (6)
 - a) Eine Änderung der Beträge aufgrund dieses Artikels darf frühestens fünf Jahre nach dem Tag, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, und frühestens fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens einer früheren Änderung aufgrund dieses Artikels beraten werden.
 - b) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der den in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträgen, zuzüglich 6 v.H. pro Jahr, errechnet nach dem Zinseszinsprinzip von dem Tag an, an dem dieses Übereinkommen zur Unterzeichnung aufgelegt wurde, entspricht.
 - c) Ein Betrag darf nicht so weit erhöht werden, dass er den Betrag übersteigt, der dem Dreifachen der in dem Übereinkommen festgesetzten Haftungshöchstbeträge entspricht.
- (7) Der Depositar notifiziert allen Vertragsstaaten jede nach Absatz 4 beschlossene Änderung. Die Änderung gilt nach Ablauf einer Frist von achtzehn Monaten nach dem Tag der Notifikation als angenommen, sofern nicht innerhalb dieser Frist mindestens ein Viertel der Staaten, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Änderung Vertragsstaaten waren, dem Depositar mitgeteilt hat, dass sie die Änderung nicht annehmen; in diesem Fall ist die Änderung abgelehnt und tritt nicht in Kraft.
- (8) Eine nach Absatz 7 als angenommen geltende Änderung tritt achtzehn Monate nach ihrer Annahme in Kraft.
- (9) Alle Vertragsstaaten sind durch die Änderung gebunden, sofern sie nicht dieses Übereinkommen nach Artikel 35 spätestens sechs Monate vor Inkrafttreten der Änderung kündigen. Die Kündigung wird mit Inkrafttreten der Änderung wirksam.
- (10) Ist eine Änderung beschlossen worden, die Frist von achtzehn Monaten für ihre Annahme jedoch noch nicht abgelaufen, so ist ein Staat, der während dieser Frist Vertragsstaat wird, durch die Änderung gebunden, falls sie in Kraft tritt. Ein Staat, der nach Ablauf dieser Frist Vertragsstaat wird, ist durch eine Änderung, die nach Absatz 7 angenommen worden ist, gebunden. In den in diesem Absatz genannten Fällen ist ein Staat durch eine Änderung gebunden, sobald diese Änderung in Kraft tritt oder sobald dieses Übereinkommen für diesen Staat in Kraft tritt, falls dieser Zeitpunkt später liegt.

Artikel 38
Depositär

- (1) Dieses Übereinkommen wird bei der Regierung der Republik Ungarn hinterlegt.
- (2) Der Depositär
 - a) übermittelt allen Staaten, die an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt teilgenommen haben, das Übereinkommen in der offiziellen sprachlichen Fassung, die auf der Konferenz noch nicht vorgelegen hat, zwecks Überprüfung dieser Fassung;
 - b) unterrichtet alle in Buchstabe a) genannten Staaten über eingegangene Änderungsvorschläge zu dem nach Buchstabe a) übersandten Text;
 - c) stellt den Tag fest, an dem alle sprachlichen Fassungen dieses Übereinkommens abgestimmt sind und als authentisch anzusehen sind;
 - d) teilt allen in Buchstabe a) genannten Staaten den nach Buchstabe c) festgestellten Tag mit;
 - e) übermittelt allen Staaten, die eine Einladung zur Teilnahme an der Diplomatischen Konferenz zur Annahme des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt erhalten haben, und denjenigen, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder die ihm beigetreten sind, beglaubigte Abschriften des Übereinkommens;
 - f) unterrichtet alle Staaten, die dieses Übereinkommen unterzeichnet haben oder ihm beigetreten sind,
 - i) von jeder weiteren Unterzeichnung, jeder Notifikation und jeder dabei abgegebenen Erklärung unter Angabe des Zeitpunkts der Unterzeichnung, Notifikation oder Erklärung;
 - ii) vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Übereinkommens;
 - iii) von jeder Kündigung dieses Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie wirksam wird;
 - iv) von jeder nach den Artikeln 36 und 37 beschlossenen Änderung des Übereinkommens unter Angabe des Zeitpunkts, zu dem sie in Kraft tritt;
 - v) von jeder Mitteilung auf Grund einer Bestimmung dieses Übereinkommens.
- (3) Nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens übermittelt der Depositär dem Sekretariat der Vereinten Nationen eine beglaubigte Abschrift dieses Übereinkommens zur Registrierung und Veröffentlichung nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen.

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

ZU URKUND DESSEN haben die bevollmächtigten Unterzeichneten, hierzu von ihren Regierungen gehörig befugt, dieses Übereinkommen unterzeichnet.

FINAL ACT

OF THE DIPLOMATIC CONFERENCE FOR THE ADOPTION OF THE BUDAPEST CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAY (CMNI)

1. The Diplomatic Conference for the adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI), organized under the joint auspices of the Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR), the Danube Commission (DC) and the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), was held in Budapest at the invitation of the Government of the Republic of Hungary from 25 September to 3 October 2000.
2. The following States were represented at the Conference by plenipotentiaries: Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, France, Germany, Hungary, Luxembourg, Netherlands, Romania, Russian Federation, Slovakia, Switzerland.
3. The following States participated in the Conference as observers: Belarus, Turkey.
4. The Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe participated in the works of the Conference.
5. The Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF) was represented at the Conference as an observer.
6. The following international non-governmental organizations participated in the Conference as observers: International Association for the Rhine Ships Register (IVR), International Union for Inland Navigation (UINF), International Union of Marine Insurance (IUMI), "Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen" (VBW).
7. The Conference elected Mr. Serge SEGURA (France) as President of the Conference, Mr. Árpád PRANDLER (Hungary) and Mr. Alexandru Serban CUCU (Romania) as Vice-Presidents.
8. Mr. Walter MÜLLER (Switzerland) was elected Rapporteur of the Conference.
9. The Credentials Committee was composed of Mr. Hellmuth STRASSER (Austria), Chairman, Mr. Johannes KUNZ (Switzerland) and Mr. Petr HRON (Czech Republic).

In accordance with the rules of procedure of the Conference, the Credentials Committee examined the credentials of the representatives of the States referred to in paragraph 2 above and reported to the Conference, which noted that the credentials had been submitted in due form.

10. The executive secretariat of the Conference was ensured jointly by the secretariat of CCNR, the secretariat of DC and the secretariat of UNECE. Mr. Albert BOUR (CCNR), was designated the executive secretary of the Conference.
11. The Conference adopted the agenda submitted by the executive secretariat (CMNI/CONF(00)1-ECE/TRANS/CMNI/CONF/1).
12. The Conference adopted the rules of procedure (CMNI/CONF(00)1-Add.1-ECE/TRANS/CMNI/CONF/1/Add.1) proposed by the executive secretariat.
13. The Drafting Committee was chaired by Ms. Beate CZERWENKA (Germany).
14. The Conference based its discussions on the text of the draft Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI) prepared by the Preparatory Committee of governmental experts established jointly by CCNR, the Danube Commission and UNECE (document CMNI/CONF(99)2-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2).
15. FOLLOWING THE DEBATE, THE CONFERENCE ADOPTED UNANIMOUSLY THE BUDAPEST CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAY (CMNI) (ANNEXED DOCUMENT CMNI/CONF(99)2/FINAL-ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL) IN ENGLISH, FRENCH, GERMAN AND RUSSIAN.
16. The Conference also adopted unanimously a resolution annexed to this Final Act.
17. In accordance with its article 38 the Convention will be deposited with the Government of the Republic of Hungary with the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Hungary.

The depositary will send certified true copies of this Final Act and of the resolution annexed thereto to all Governments which were invited to the Conference, as well as to the Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe.
18. The Convention will be open for signature by all States for one year at the headquarters of the depositary. In accordance with article 33 of the Convention, the period for signature of the Convention will start on the day when the depositary states that all the five authentic texts of the Convention are available.
19. Circumstances permitting, a ceremony of signature can then be organized in Budapest, at the invitation of the Government of the Republic of Hungary, in cooperation with the Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned have subscribed their signatures below to this Final Act.

Done at Budapest this third day of October two thousand in a single original copy in the English, French, German and Russian languages, which will be deposited with the Government of the Republic of Hungary.

The President:

The Executive Secretary:

Resolution adopted by the Conference

The Diplomatic Conference organized jointly by the Central Commission for the Navigation of the Rhine, the Danube Commission and the United Nations Economic Commission for Europe for the adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway,

Recalling gratefully the amicable invitation of the Republic of Hungary, which acted as host to the Conference in Budapest,

Acknowledging its gratitude to the Government of the Republic of Hungary and the city of Budapest for the organization of the Diplomatic Conference and for their hospitality,

Expresses its sincere thanks to the Central Commission for Navigation of the Rhine, to the Danube Commission and to the United Nations Economic Commission for Europe for their cooperation and for the efforts they have made in assuring the success of the Conference,

Wishes that these three organizations continue their cooperation with the depositary having in mind the due fulfillment of the obligations set out in the Convention,

**Budapest Convention on the Contract
for the Carriage of Goods
by Inland Waterway
(CMNI)***

* Adopted by the Diplomatic Conference Organized Jointly by CCNR, the Danube Commission and UNECE, held in Budapest from 25 September to 3 October 2000.

The States Parties to this Convention,

Considering the recommendations of the Final Act of the Conference on Security and Cooperation in Europe of 1 August 1975 for the harmonization of legal regimes with a view to the development of transport by member States of the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission in collaboration with the United Nations Economic Commission for Europe,

Having recognized the necessity and desirability of establishing by common agreement certain uniform rules concerning contracts for the carriage of goods by inland waterway,

Have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

**CHAPTER I
GENERAL PROVISIONS**

**Article 1
Definitions**

In this Convention,

1. "Contract of carriage" means any contract, of any kind, whereby a carrier undertakes against payment of freight to carry goods by inland waterway;
2. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage has been concluded with a shipper;
3. "Actual carrier" means any person, other than a servant or an agent of the carrier, to whom the performance of the carriage or of part of such carriage has been entrusted by the carrier;
4. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage has been concluded with a carrier;
5. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods;
6. "Transport document" means a document which evidences a contract of carriage and the taking over or loading of goods by a carrier, made out in the form of a bill of lading or consignment note or of any other document used in trade;
7. "Goods" does not include either towed or pushed vessels or the luggage or vehicles of passengers; where the goods are consolidated in a container, on a pallet or in or on a similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper;
8. "In writing" includes, unless otherwise agreed between the parties concerned, the transmission of information by electronic, optical or similar means of communication, including, but not limited to, telegram, facsimile, telex, electronic mail or electronic data interchange (EDI), provided the information is accessible so as to be usable for subsequent reference.
9. The law of a State applicable in accordance with this Convention means the rules of law in force in that State other than its rules of private international law.

Article 2
Scope of application

1. This Convention is applicable to any contract of carriage according to which the port of loading or the place of taking over of the goods and the port of discharge or the place of delivery of the goods are located in two different States of which at least one is a State Party to this Convention. If the contract stipulates a choice of several ports of discharge or places of delivery, the port of discharge or the place of delivery to which the goods have actually been delivered shall determine the choice.
2. This Convention is applicable if the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods, without transshipment, both on inland waterways and in waters to which maritime regulations apply, under the conditions set out in paragraph 1, unless:
 - (a) a maritime bill of lading has been issued in accordance with the maritime law applicable, or
 - (b) the distance to be travelled in waters to which maritime regulations apply is the greater.
3. This Convention is applicable regardless of the nationality, place of registration or home port of the vessel or whether the vessel is a maritime or inland navigation vessel and regardless of the nationality, domicile, registered office or place of residence of the carrier, the shipper or the consignee.

CHAPTER II
RIGHTS AND OBLIGATIONS OF THE CONTRACTING PARTIES

Article 3
Taking over, carriage and delivery of the goods

1. The carrier shall carry the goods to the place of delivery within the specified time and deliver them to the consignee in the condition in which they were handed over to him.
2. Unless otherwise agreed, the taking over and delivery of the goods shall take place on board the vessel.
3. The carrier shall decide which vessel is to be used. He shall be bound, before and at the beginning of the voyage, to exercise due diligence to ensure that, taking into account the goods to be carried, the vessel is in a state to receive the cargo, is seaworthy and is manned and equipped as prescribed by the regulations in force and is furnished with the necessary national and international authorizations for the carriage of the goods in question.
4. Where it has been agreed that the carriage shall be performed by a specific vessel or type of vessel, the carrier shall be entitled to load or transship the goods in whole or in part on to another vessel or on to another type of vessel without the consent of the shipper, only:
 - (a) in circumstances, such as low water or collision or any other obstacle to navigation, which were unforeseeable at the time when the contract of carriage was concluded and in which the loading or transshipment of the goods is necessary in order to perform the contract of carriage, and when the carrier is unable to obtain within an appropriate period of time instructions from the shipper, or

- (b) when it is in accordance with the practice prevailing in the port where the vessel is located.
- 5. Except as provided by the obligations incumbent on the shipper, the carrier shall ensure that the loading, stowage and securing of the goods do not affect the safety of the vessel.
- 6. The carrier is entitled to carry the goods on deck or in open vessels only if it has been agreed with the shipper or if it is in accordance with the usage of the particular trade or is required by the statutory regulations.

Article 4 Actual carrier

- 1. A contract complying with the definition set out in article 1, paragraph 1, concluded between a carrier and an actual carrier constitutes a contract of carriage within the meaning of this Convention. For the purpose of such contract, all the provisions of this Convention concerning the shipper shall apply to the carrier and those concerning the carrier to the actual carrier.
- 2. Where the carrier has entrusted the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him.
- 3. The carrier shall in all cases inform the shipper when he entrusts the performance of the carriage or part thereof to an actual carrier.
- 4. Any agreement with the shipper or the consignee extending the carrier's responsibility according to the provisions of this Convention affects the actual carrier only to the extent that he has agreed to it expressly and in writing. The actual carrier may avail himself of all the objections invocable by the carrier under the contract of carriage.
- 5. If and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between them.

Article 5 Delivery time

The carrier shall deliver the goods within the time limit agreed in the contract of carriage or, if no time limit has been agreed, within the time limit which could reasonably be required of a diligent carrier, taking into account the circumstances of the voyage and unhindered navigation.

Article 6 Obligations of the shipper

- 1. The shipper shall be required to pay the amounts due under the contract of carriage.
- 2. The shipper shall furnish the carrier in writing, before the goods are handed over, with the following particulars concerning the goods to be carried:
 - (a) dimensions, number or weight and stowage factor of the goods;

- (b) marks necessary for identification of the goods;
- (c) nature, characteristics and properties of the goods;
- (d) instructions concerning the Customs or administrative regulations applying to the goods;
- (e) other necessary particulars to be entered in the transport document.

The shipper shall also hand over to the carrier, when the goods are handed over, all the required accompanying documents.

3. If the nature of the goods so requires, the shipper shall, bearing in mind the agreed transport operation, pack the goods in such a way as to prevent their loss or damage between the time they are taken over by the carrier and their delivery and so as to ensure that they do not cause damage to the vessel or to other goods. According to what has been agreed with a view to carriage, the shipper shall also make provision for appropriate marking in conformity with the applicable international or national regulations or, in the absence of such regulations, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation.
4. Subject to the obligations to be borne by the carrier, the shipper shall load and stow the goods and secure them in accordance with inland navigation practice unless the contract of carriage specifies otherwise.

Article 7 Dangerous and polluting goods

1. If dangerous or polluting goods are to be carried, the shipper shall, before handing over the goods, and in addition to the particulars referred to in article 6, paragraph 2, inform the carrier clearly and in writing of the danger and the risks of pollution inherent in the goods and of the precautions to be taken.
2. Where the carriage of the dangerous or polluting goods requires an authorization, the shipper shall hand over the necessary documents at the latest when handing over the goods.
3. Where the continuation of the carriage, the discharge or the delivery of the dangerous or polluting goods are rendered impossible owing to the absence of an administrative authorization, the shipper shall bear the costs for the return of the goods to the port of loading or a nearer place, where they may be discharged and delivered or disposed of.
4. In the event of immediate danger to life, property or the environment, the carrier shall be entitled to unload the goods, to render them innocuous or, provided that such a measure is not disproportionate to the danger they represent, to destroy them, even if, before they were taken over, he was informed or was apprised by other means of the nature of the danger or the risks of pollution inherent in the goods.
5. Where the carrier is entitled to take the measures referred to in paragraphs 3 or 4 above, he may claim compensation for damages.

Article 8
Liability of the shipper

1. The shipper shall, even if no fault can be attributed to him, be liable for all the damages and costs incurred by the carrier or the actual carrier by reason of the fact that:
 - (a) the particulars or information referred to in articles 6, paragraph 2, or 7, paragraph 1, are missing, inaccurate or incomplete;
 - (b) the dangerous or polluting goods are not marked or labelled in accordance with the applicable international or national regulations or, if no such regulations exist, in accordance with rules and practices generally recognized in inland navigation;
 - (c) the necessary accompanying documents are missing, inaccurate or incomplete.

The carrier may not avail himself of the liability of the shipper if it is proven that the fault is attributable to the carrier himself, his servants or agents. The same applies to the actual carrier.

2. The shipper shall be responsible for the acts and omissions of persons of whose services he makes use to perform the tasks and meet the obligations referred to in articles 6 and 7, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

Article 9
Termination of the contract of carriage by the carrier

1. The carrier may terminate the contract of carriage if the shipper has failed to perform the obligations set out in article 6, paragraph 2, or article 7, paragraphs 1 and 2.
2. If the carrier makes use of his right of termination, he may unload the goods at the shipper's expense and claim optionally the payment of any of the following amounts:
 - (a) one third of the agreed freight; or
 - (b) in addition to any demurrage charge, a compensation equal to the amount of costs incurred and the loss caused, as well as, should the voyage have already begun, a proportional freight for the part of the voyage already performed.

Article 10
Delivery of the goods

1. Notwithstanding the obligation of the shipper under article 6, paragraph 1, the consignee who, following the arrival of the goods at the place of delivery, requests their delivery, shall, in accordance with the contract of carriage, be liable for the freight and other charges due on the goods, as well as for his contribution to any general average. In the absence of a transport document, or if such document has not been presented, the consignee shall be liable for the freight agreed with the shipper if it corresponds to market practice.
2. The placing of the goods at the disposal of the consignee in accordance with the contract of carriage or with the usage of the particular trade or with the statutory regulations applicable at the port of discharge shall be considered a delivery. The imposed handing over of the goods to an authority or a third party shall also be considered a delivery.

**CHAPTER III
TRANSPORT DOCUMENTS**

**Article 11
Nature and content**

1. For each carriage of goods governed by this Convention the carrier shall issue a transport document; he shall issue a bill of lading only if the shipper so requests and if it has been so agreed before the goods were loaded or before they were taken over for carriage. The lack of a transport document or the fact that it is incomplete shall not affect the validity of the contract of carriage.
2. The original of the transport document must be signed by the carrier, the master of the vessel or a person authorized by the carrier. The carrier may require the shipper to countersign the original or a copy. The signature may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols or made by any other mechanical or electronic means, if this is not prohibited by the law of the State where the transport document was issued.
3. The transport document shall be prima facie evidence, save proof to the contrary, of the conclusion and content of the contract of carriage and of the taking over of the goods by the carrier. In particular, it shall provide a basis for the presumption that the goods have been taken over for carriage as they are described in the transport document.
4. When the transport document is a bill of lading, it alone shall determine the relations between the carrier and the consignee. The conditions of the contract of carriage shall continue to determine the relations between carrier and shipper.
5. The transport document, in addition to its denomination, contains the following particulars:
 - (a) the name, domicile, registered office or place of residence of the carrier and of the shipper;
 - (b) the consignee of the goods;
 - (c) the name or number of the vessel, where the goods have been taken on board, or particulars in the transport document stating that the goods have been taken over by the carrier but not yet loaded on the vessel;
 - (d) the port of loading or the place where the goods were taken over and the port of discharge or the place of delivery;
 - (e) the usual name of the type of goods and their method of packaging and, for dangerous or polluting goods, their name according to the requirements in force or, if there is no such name, their general name;
 - (f) the dimensions, number or weight as well as the identification marks of the goods taken on board or taken over for the purpose of carriage;
 - (g) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck or on board open vessels;
 - (h) the agreed provisions concerning freight;

- (i) in the case of a consignment note, the specification as to whether it is an original or a copy; in the case of a bill of lading, the number of originals;
- (j) the place and date of issue.

The legal character of a transport document in the sense of article 1, paragraph 6, of this Convention is not affected by the absence of one or more of the particulars referred to in this paragraph.

Article 12 **Reservations in transport documents**

1. The carrier is entitled to include in the transport document reservations concerning:
 - (a) The dimensions, number or weight of the goods, if he has grounds to suspect that the particulars supplied by the shipper are inaccurate or if he had no reasonable means of checking such particulars, especially because the goods have not been counted, measured or weighed in his presence or because, without explicit agreement, the dimensions or weights have been determined by draught measurement;
 - (b) Identification marks which are not clearly and durably affixed on the goods themselves or, if the goods are packed, on the receptacles or packagings;
 - (c) The apparent condition of the goods.
2. If the carrier fails to note the apparent condition of the goods or does not enter reservations in that respect, he is deemed to have noted in the transport document that the goods were in apparent good condition.
3. If, in accordance with the particulars set out in the transport document, the goods are placed in a container or in the holds of the vessel and sealed by other persons than the carrier, his servants or his agents, and if neither the container nor the seals are damaged or broken when they reach the port of discharge or the place of delivery, it shall be presumed that the loss or damage to the goods did not occur during carriage.

Article 13 **Bill of lading**

1. The originals of a bill of lading shall be documents of title issued in the name of the consignee, to order or to bearer.
2. At the place of destination, the goods shall be delivered only in exchange for the original of the bill of lading submitted initially; thereafter, further delivery cannot be claimed against other originals.
3. When the goods are taken over by the carrier, handing over the bill of lading to a person entitled thereby to receive the goods has the same effects as the handing over of the goods as far as the acquisition of rights to the goods is concerned.
4. If the bill of lading has been transferred to a third party, including the consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein, proof to the contrary of the presumption set out in article 11, paragraph 3, and article 12, paragraph 2, shall not be admissible.

**CHAPTER IV
RIGHT TO DISPOSE OF THE GOODS**

**Article 14
Holder of the right of disposal**

1. The shipper shall be authorized to dispose of the goods; in particular, he may require the carrier to discontinue the carriage of the goods, to change the place of delivery or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the transport document.
2. The shipper's right of disposal shall cease to exist once the consignee, following the arrival of the goods at the scheduled place of delivery, has requested delivery of the goods and,
 - (a) where carriage is under a consignment note, once the original has been handed over to the consignee;
 - (b) where carriage is under a bill of lading, once the shipper has relinquished all the originals in his possession by handing them over to another person.
3. By an appropriate entry in the consignment note, the shipper may, when the consignment note is issued, waive his right of disposal to the consignee.

**Article 15
Conditions for the exercise of the right of disposal**

The shipper or, in the case of article 14, paragraphs 2 and 3, the consignee, must, if he wishes to exercise his right of disposal:

- (a) where a bill of lading is used, submit all originals prior to the arrival of the goods at the scheduled place of delivery;
- (b) where a transport document other than a bill of lading is used, submit this document, which shall include the new instructions given to the carrier;
- (c) compensate the carrier for all costs and damage incurred in carrying out instructions;
- (d) pay all the agreed freight in the event of the discharge of the goods before arrival at the scheduled place of delivery, unless the contract of carriage provides otherwise.

**CHAPTER V
LIABILITY OF THE CARRIER**

**Article 16
Liability for loss**

1. The carrier shall be liable for loss resulting from loss or damage to the goods caused between the time when he took them over for carriage and the time of their delivery, or resulting from delay in delivery, unless he can show that the loss was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which he could not have averted.

2. The carrier's liability for loss resulting from loss or damage to the goods caused during the time before the goods are loaded on the vessel or the time after they have been discharged from the vessel shall be governed by the law of the State applicable to the contract of carriage.

Article 17
Servants and agents

1. The carrier shall be responsible for the acts and omissions of his servants and agents of whose services he makes use during the performance of the contract of carriage, when such persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.
2. When the carriage is performed by an actual carrier in accordance with article 4, the carrier is also responsible for the acts and omissions of the actual carrier and of the servants and agents of the actual carrier acting within the scope of their employment.
3. If an action is brought against the servants and agents of the carrier or the actual carrier, such persons, if they prove that they acted within the scope of their employment, are entitled to avail themselves of the exonerations and limits of liability which the carrier or the actual carrier is entitled to invoke under this Convention.
4. A pilot designated by an authority and who cannot be freely selected shall not be considered to be a servant or agent within the meaning of paragraph 1.

Article 18
Special exonerations from liability

1. The carrier and the actual carrier shall be exonerated from their liability when the loss, damage or delay are the result of one of the circumstances or risks listed below:
 - (a) acts or omissions of the shipper, the consignee or the person entitled to dispose of the goods;
 - (b) handling, loading, stowage or discharge of the goods by the shipper, the consignee or third parties acting on behalf of the shipper or the consignee;
 - (c) carriage of the goods on deck or in open vessels, where such carriage has been agreed with the shipper or is in accordance with the practice of the particular trade, or if it is required by the regulations in force;
 - (d) nature of the goods which exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage (in volume or weight), or the action of vermin or rodents;
 - (e) lack of or defective condition of packaging in the case of goods which, by their nature, are exposed to loss or damage when not packed or when the packaging is defective;
 - (f) insufficiency or inadequacy of marks identifying the goods;
 - (g) rescue or salvage operations or attempted rescue or salvage operations on inland waterways;
 - (h) carriage of live animals, unless the carrier has not taken the measures or observed the instructions agreed upon in the contract of carriage.

2. When, in the circumstances of the case, damage could be attributed to one or more of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of the present article, it is presumed to have been caused by such a circumstance or risk. This presumption does not apply if the injured party proves that the loss suffered does not result, or does not result exclusively, from one of the circumstances or risks listed in paragraph 1 of this article.

Article 19

Calculation of compensation

1. Where the carrier is liable for total loss of goods, the compensation payable by him shall be equal to the value of the goods at the place and on the day of delivery according to the contract of carriage. Delivery to a person other than the person entitled is deemed to be a loss.
2. In the event of partial loss or damage to goods, the carrier shall be liable only to the extent of the loss in value.
3. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to their market price or, if there is no commodity exchange price or market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality at the place of delivery.
4. In respect of goods which by reason of their nature are exposed to wastage during carriage, the carrier shall be held liable, whatever the length of the carriage, only for that part of the wastage which exceeds normal wastage (in volume or weight) as determined by the parties to the contract of carriage or, if not, by the regulations or established practice at the place of destination.
5. The provisions of this article shall not affect the carrier's right concerning the freight as provided by the contract of carriage or, in the absence of special agreements in this regard, by the applicable national regulations or practices.

Article 20

Maximum limits of liability

1. Subject to article 21 and paragraph 4 of the present article, and regardless of the action brought against him, the carrier shall under no circumstances be liable for amounts exceeding 666.67 units of account per package or other shipping unit, or 2 units of account per kilogram of weight, specified in the transport document, of the goods lost or damaged, whichever is the higher. If the package or other shipping unit is a container and if there is no mention in the transport document of any package or shipping unit consolidated in the container, the amount of 666.67 units of account shall be replaced by the amount of 1,500 units of account for the container without the goods it contains and, in addition, the amount of 25,000 units of account for the goods which are in the container.
2. Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the transport document as packed in or on such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid, the goods in or on such article of transport are deemed one shipping unit. In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. In the event of loss due to delay in delivery, the carrier's liability shall not exceed the amount of the freight. However, the aggregate liability under paragraph 1 and the first sentence of the present paragraph shall not exceed the limitation which would be established under paragraph 1 for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.
4. The maximum limits of liability mentioned in paragraph 1 do not apply:
 - (a) where the nature and higher value of the goods or articles of transport have been expressly specified in the transport document and the carrier has not refuted those specifications, or
 - (b) where the parties have expressly agreed to higher maximum limits of liability.
5. The aggregate of the amounts of compensation recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents for the same loss shall not exceed overall the limits of liability provided for in this article.

Article 21
Loss of right to limit liability

1. The carrier or the actual carrier is not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage if it is proved that he himself caused the damage by an act or omission, either with the intent to cause such damage, or recklessly and with the knowledge that such damage would probably result.
2. Similarly, the servants and agents acting on behalf of the carrier or the actual carrier are not entitled to the exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage, if it is proved that they caused the damage in the manner described in paragraph 1.

Article 22
Application of the exonerations and limits of liability

The exonerations and limits of liability provided for in this Convention or in the contract of carriage apply in any action in respect of loss or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage, whether the action is founded in contract, in tort or on some other legal ground.

CHAPTER VI
CLAIMS PERIOD

Article 23
Notice of damage

1. The acceptance without reservation of the goods by the consignee is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods in the same condition and quantity as when they were handed over to him for carriage.
2. The carrier and the consignee may require an inspection of the condition and quantity of the goods on delivery in the presence of the two parties.

3. Where the loss or damage to the goods is apparent, any reservation on the part of the consignee must be formulated in writing specifying the general nature of the damage, no later than the time of delivery, unless the consignee and the carrier have jointly checked the condition of the goods.
4. Where the loss or damage to the goods is not apparent, any reservation on the part of the consignee must be notified in writing specifying the general nature of the damage, no later than 7 consecutive days from the time of delivery; in such case, the injured party shall show that the damage was caused while the goods were in the charge of the carrier.
5. No compensation shall be payable for damage resulting from delay in delivery except when the consignee can prove that he gave notice of the delay to the carrier within 21 consecutive days following delivery of the goods and that this notice reached the carrier.

Article 24
Limitation of actions

1. All actions arising out of a contract governed by this Convention shall be time-barred after one year commencing from the day when the goods were, or should have been, delivered to the consignee. The day on which the limitation period commences is not included in the period.
2. The person against whom an action is instituted may at any time during the limitation period extend that period by a declaration in writing to the injured party. This period may be further extended by one or more further declarations.
3. The suspension and interruption of the limitation period are governed by the law of the State applicable to the contract of carriage. The filing of a claim in proceedings to apportion limited liability for all claims arising from an event having led to damage shall interrupt the limitation.
4. Any action for indemnity by a person held liable under this Convention may be instituted even after the expiry of the limitation period provided for in paragraphs 1 and 2 of the present article, if proceedings are instituted within a period of 90 days commencing from the day on which the person instituting the action has settled the claim or has been served with process, or if proceedings are instituted within a longer period as provided by the law of the State where proceedings are instituted.
5. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

**CHAPTER VII
LIMITS OF CONTRACTUAL FREEDOM**

**Article 25
Nullity of contractual stipulations**

1. Any contractual stipulation intended to exclude or to limit or, subject to the provisions of article 20, paragraph 4, to increase the liability, within the meaning of this Convention, of the carrier, the actual carrier or their servants or agents, to shift the burden of proof or to reduce the periods for claims or limitations referred to in articles 23 and 24 shall be null and void. Any stipulation assigning a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier is also null and void.
2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of the present article and without prejudice to article 21, contractual stipulations shall be authorized specifying that the carrier or the actual carrier is not liable for losses arising from:
 - (a) an act or omission by the master of the vessel, the pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or in the formation or dissolution of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result;
 - (b) fire or an explosion on board the vessel, where it is not possible to prove that the fire or explosion resulted from a fault of the carrier or the actual carrier or their servants or agents or a defect of the vessel;
 - (c) the defects existing prior to the voyage of his vessel or of a rented or chartered vessel if he can prove that such defects could not have been detected prior to the start of the voyage despite due diligence.

**CHAPTER VIII
SUPPLEMENTARY PROVISIONS**

**Article 26
General average**

Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage or national law regarding the calculation of the amount of damages and contributions payable in the event of general average.

**Article 27
Other applicable provisions and nuclear damage**

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of inland navigation or maritime vessels.

2. The carrier shall be relieved of liability under this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or other authorized person is liable for such damage pursuant to the laws and regulations of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Article 28
Unit of account

The unit of account referred to in article 20 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 20 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value, in terms of the Special Drawing Rights, of a national currency of a Contracting State is to be calculated in accordance with the method of evaluation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions.

Article 29
Additional national provisions

1. In cases not provided for in this Convention, the contract of carriage is governed by the law of the State agreed by the Parties.
2. In the absence of such agreement, the law of the State with which the contract of carriage is most closely connected is to be applied.
3. It is to be presumed that the contract of carriage is most closely connected with the State in which the principal place of business of the carrier is located at the time when the contract was concluded, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State. Where the carrier has no place of business on land and concludes the contract of carriage on board his vessel, it is to be presumed that the contract is most closely connected with the State in which the vessel is registered or whose flag it flies, if the port of loading or the place where the goods are taken over, or the port of discharge or the place of delivery or the shipper's principal place of business is also located in that State.
4. The law of the State where the goods are located governs the real guarantee granted to the carrier for claims set out in article 10, paragraph 1.

CHAPTER IX
DECLARATIONS CONCERNING THE SCOPE OF APPLICATION

Article 30
Carriage by way of specific inland waterways

1. Each State may, at the time of signing this Convention or of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it will not apply this Convention to contracts relating to carriage by way of specific inland waterways situated on its territory and to which international rules of navigation do not apply and which do not constitute a link between such international waterways. However, such a declaration may not mention all main waterways of that State.

2. Where the purpose of the contract of carriage is the carriage of goods without transshipment both on waterways not mentioned in the declaration referred to in paragraph 1 of this article and on waterways mentioned in this declaration, this Convention equally applies to this contract, unless the distance to be travelled on the latter waterways is the longer.
3. When a declaration has been made according to paragraph 1, any other Contracting State may declare that it will not apply either the provisions of this Convention to the contracts referred to in this declaration. The declaration made in accordance with the present paragraph shall take effect at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to paragraph 1, but at the earliest at the time of entry into force of the Convention for the State which has made a declaration according to the present paragraph.
4. The declarations referred to in paragraphs 1 and 3 of this article may be withdrawn in whole or in part, at any time, by notification to the depositary to that effect, indicating the date on which they shall cease to have effect. The withdrawal of these declarations shall not have any effect on contracts already concluded.

Article 31

National transport or transport free of charge

Each State may, at the time of the signature of this Convention, of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that it will also apply this Convention:

- (a) to contracts of carriage according to which the port of loading or the place of taking over and the port of discharge or the place of delivery are located in its own territory;
- (b) by derogation from article 1, paragraph 1, to carriage free of charge.

Article 32

Regional provisions concerning liability

1. Each State may, at the time of signature of this Convention, or of its ratification, its approval, its acceptance, its accession thereto or at any time thereafter, declare that in respect of the carriage of goods between ports of loading or places where goods are taken over and ports of discharge or places of delivery, of which either both are situated on its own territory or one is situated on its own territory and the other on the territory of a State which has made the same declaration, the carrier shall not be liable for damage caused by an act or omission by the master of the vessel, pilot or any other person in the service of the vessel, pusher or tower during navigation or during the formation of a pushed or towed convoy, provided that the carrier complied with the obligations set out for the crew in article 3, paragraph 3, unless the act or omission results from an intention to cause damage or from reckless conduct with the knowledge that such damage would probably result.

2. The provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force between two Contracting States when this Convention enters into force in the second State which has made the same declaration. If a State has made this declaration following the entry into force of the Convention for that State, the provision concerning liability referred to in paragraph 1 shall enter into force on the first day of the month following a period of three months as from the notification of the declaration to the depositary. The provision concerning liability shall be applicable only to contracts of carriage signed after its entry into force.
3. A declaration made in accordance with paragraph 1 may be withdrawn at any time by notification to the depositary. In the event of withdrawal, the provisions concerning liability referred to in paragraph 1 shall cease to have effect on the first day of the month following the notification or at a subsequent time indicated in the notification. The withdrawal shall not apply to contracts of carriage signed before the provisions concerning liability have ceased to have effect.

CHAPTER X FINAL PROVISIONS

Article 33 Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention shall be open for signature by all States for one year at the headquarters of the depositary. The period for signature shall start on the day when the depositary states that all authentic texts of this Convention are available.
2. States may become Parties to this Convention:
 - (a) by signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) by signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval;
 - (c) by accession after the deadline set for signature.
3. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the depositary.

Article 34 Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date on which five States have signed this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited their instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

2. For each State which signs this Convention without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary after the entry into force of this Convention, the same shall enter into force on the first day of the month following the expiration of a period of three months as from the date of signing without any reservation as to ratification, acceptance or approval, or the deposit of the instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.

Article 35 Denunciation

1. This Convention may be denounced by a State Party on the expiration of a period of one year following the date on which it entered into force for that State.
2. Notification of denunciation shall be deposited with the depositary.
3. The denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of a period of one year as from the date of deposit of the notification of denunciation or after a longer period referred to in the notification of denunciation.

Article 36 Review and amendment

At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

Article 37 Revision of the amounts for limitation of liability and unit of account

1. Notwithstanding the provisions of article 36, when a revision of the amount specified in article 20, paragraph 1, or the substitution of the unit defined in article 28 by another unit is proposed, the depositary shall, when not less than one fourth of the States Parties to this Convention so request, submit the proposal to all members of the United Nations Economic Commission for Europe, the Central Commission for the Navigation of the Rhine and the Danube Commission and to all Contracting States and shall convene a conference for the sole purpose of altering the amount specified in article 20, paragraph 1, or of substituting the unit defined in article 28 by another unit.
2. The conference shall be convened at the earliest six months after the day on which the proposal was transmitted.
3. All Contracting States to this Convention are entitled to participate in the conference, whether or not they are members of the organizations referred to in paragraph 1.
4. The amendments shall be adopted by a majority of two thirds of the Contracting States to the Convention represented at the conference and taking part in the vote, provided that not less than one half of the Contracting States to this Convention are represented when the vote is taken.

5. During the consultation concerning the amendment of the amount specified in article 20, paragraph 1, the conference shall take account of the lessons drawn from the events having led to damage and in particular the amount of damage resulting therefrom, changes in monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
6.
 - (a) The amendment of the amount in accordance with this article may take effect at the earliest five years after the day on which this Convention was opened for signature and at the earliest five years after the day on which an amendment made previously in accordance with this article entered into force.
 - (b) An amount may not be so increased as to exceed the amount of the maximum limits of liability specified by this Convention, increased by six per cent per annum, calculated according to the principle of compound interest as from the day on which this Convention was opened for signature.
 - (c) An amount may not be so increased as to exceed the triple of the maximum limits of liability specified by this Convention.
7. The depositary shall notify all Contracting States of any amendment adopted in accordance with paragraph 4. The amendment is deemed to have been accepted after a period of eighteen months following the day of notification, unless during such period not less than one fourth of the States which were Contracting States at the time of the decision concerning the amendment have informed the depositary that they will not accept that amendment; in such case, the amendment is rejected and does not enter into force.
8. An amendment which is deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
9. All Contracting States are bound by the amendment unless they denounce this Convention in accordance with article 35 not later than six months before the amendment enters into force. The denunciation takes effect when the amendment enters into force.
10. When an amendment has been adopted but the scheduled eighteen-month period for acceptance has not elapsed, a State which becomes a Contracting State during that period is bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period is bound by an amendment accepted in accordance with paragraph 7. In the cases cited in the present paragraph, a State is bound by an amendment as soon as it enters into force or as soon as this Convention enters into force for that State if this takes place subsequently.

Article 38 Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Government of the Republic of Hungary.
2. The depositary shall:
 - (a) communicate to all States which participated in the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway, for checking, the present Convention in the official language version which was not available at the time of the Conference;

- (b) inform all States referred to under subparagraph (a) above of any proposal for the amendment of the text communicated in accordance with subparagraph (a) above;
 - (c) establish the date on which all official language versions of this Convention have been brought into conformity with each other and are to be considered authentic;
 - (d) communicate to all States referred to in subparagraph (a) above the date established in accordance with subparagraph (c) above;
 - (e) communicate to all States which were invited to the Diplomatic Conference for the Adoption of the Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway and to those which have signed this Convention or acceded thereto, certified true copies of this Convention;
 - (f) inform all States which have signed this Convention or acceded to it:
 - (i) of any new signature, notification or declaration made, indicating the date of the signature, notification or declaration;
 - (ii) of the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) of any denunciation of this Convention and of the date on which such denunciation is to take effect;
 - (iv) of any amendment adopted in accordance with articles 36 and 37 of this Convention and of the date of entry into force of such amendment;
 - (v) of any communication required under a provision of this Convention.
3. After the entry into force of this Convention, the depositary shall transmit to the Secretariat of the United Nations a certified true copy of this Convention for registration and publication, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

DONE AT Budapest on the twenty-second of June 2001 in a single original copy of which the Dutch, English, French, German and Russian texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized thereto by their Governments, have signed this Convention.

SLOTAKTE

VAN DE DIPLOMATIEKE CONFERENTIE TER GOEDKEURING VAN HET VERDRAG VAN BOEDAPEST INZAKE DE OVEREENKOMST VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE BINNENWATEREN (CMNI)

1. De Diplomatieke Conferentie ter goedkeuring van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), die gezamenlijk door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), de Donaucommissie (DC) en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE/VN) bijeengeroepen werd, heeft op uitnodiging van de Regering van de Republiek Hongarije van 25 september tot 3 oktober 2000 in Boedapest plaatsgevonden.
2. De volgende staten waren op de Conferentie door gevolmachtigden vertegenwoordigd: België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Roemenië, Russische Federatie, Slowakije, Tsjechische Republiek, Zwitserland.
3. De volgende staten hebben als waarnemer aan de Conferentie deelgenomen: Republiek Belarus, Turkije.
4. De Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Donaucommissie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties waren bij de werkzaamheden van de Conferentie betrokken.
5. De Intergouvernementele Organisatie voor het Internationale Spoorwegvervoer (OTIF) was op de Conferentie als waarnemer vertegenwoordigd.
6. De volgende internationale niet-gouvernementele organisaties hebben als waarnemer aan de Conferentie deelgenomen: de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR), „The International Union of Marine Insurance“ (IUMI), de Internationale Binnenvaartunie (IBU), de „Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen“ (VBW).
7. De Conferentie heeft de heer Serge SEGURA (Frankrijk) tot voorzitter en de heren Árpád PRANDLER (Hongarije) en Alexandru Serban CUCU (Roemenië) tot ondervoorzitters verkozen.
8. De heer Walter MÜLLER (Zwitserland) werd tot rapporteur van de Conferentie verkozen.
9. De Commissie belast met het onderzoek van de geloofsbrieven bestond uit: de heer Hellmuth STRASSER (Oostenrijk), Voorzitter, de heer Johannes KUNZ (Zwitserland) en de heer Petr HRON (Tsjechische Republiek).

De Commissie heeft overeenkomstig het Intern Reglement van de Conferentie de geloofsbrieven van de vertegenwoordigers van in lid 2 genoemde staten onderzocht en verslag uitgebracht aan de Conferentie, die de voorgelegde geloofsbrieven in orde heeft bevonden.

10. Het uitvoerend secretariaat van de Conferentie werd gezamenlijk gevoerd door het Secretariaat van de CCR, het Secretariaat van de DC en het Secretariaat van de ECE/VN.

De heer Albert BOUR (CCR) werd verkozen tot uitvoerend secretaris van de Conferentie.

11. De Conferentie heeft de door het uitvoerend secretariaat voorgestelde agenda aangenomen (CMNI/CONF (00) 1 - ECE/TRANS/CMNI/CONF/1).

12. De Conferentie heeft het door het uitvoerend secretariaat voorgestelde intern reglement aangenomen (CMNI/CONF (00) 1 – Add. 1 – ECE/TRANS/CMNI/CONF/1/Add.1).

13. Het Redactiecomité werd voorgezeten door Mevrouw Beate CZERWENKA (Duitsland).

14. De Conferentie is bij haar beraadslagingen uitgegaan van de ontwerp tekst voor het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI), die door het gezamenlijk door CCR, DC en ECE/VN ingestelde voorbereidend comité van regeringsdeskundigen werd opgesteld (Doc. CMNI/CONF (99) 2 – ECE/TRANS/CMNI/CONF/2).

15. IN VERVOLG OP HAAR BERAADSLAGINGEN HEEFT DE CONFERENTIE HET VERDRAG VAN BOEDAPEST INZAKE DE OVEREENKOMST VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE BINNENWATEREN (CMNI) (BIJGEVOEGD DOCUMENT CMNI/CONF (99) 2 DEF. – ECE/TRANS/CMNI/CONF/2 DEF.) IN DE DUITSE, ENGELSE, FRANSE EN RUSSISCHE TAAL MET EENPARIGHEID VAN STEMMEN GOEDGEKEURD.

16. De Conferentie heeft eveneens met eenparigheid van stemmen een besluit genomen, dat deze slotakte als bijlage is bijgevoegd.

17. Het Verdrag wordt krachtens Artikel 38 van het Verdrag bij de regering van de Republiek Hongarije, te weten bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken van de Republiek Hongarije neergelegd.

De depositaris verstrekt alle voor de Conferentie uitgenodigde regeringen, alsmede de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Donaucommissie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties een eensluidend gewaarmerkt afschrift van deze Slotakte, alsmede van het bijgevoegde besluit.

18. Het Verdrag zal gedurende één jaar bij de depositaris liggen ter ondertekening door alle staten. Krachtens Artikel 33 van het Verdrag begint de termijn voor de ondertekening van het Verdrag op de dag waarop de depositaris vaststelt dat de vijf gelijkelijk authentieke verdragsteksten allemaal beschikbaar zijn.

19. Op dat moment kan eventueel, op uitnodiging van de regering van de Republiek Hongarije, in samenwerking met de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Donaucommissie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties een plechtige ondertekening in Boedapest worden georganiseerd.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden hun handtekening onder deze Slotakte hebben gesteld.

Deze Slotakte, opgesteld in één exemplaar in de Duitse, Engelse, Franse en Russische taal, zal bij de regering van de Republiek Hongarije worden neergelegd.

Gedaan te Boedapest, op drie oktober tweeduizend.

De Voorzitter :

De uitvoerend Secretaris:

Besluit van de Conferentie

De gezamenlijk door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Donaucommissie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties georganiseerde Diplomatieke Conferentie ter goedkeuring van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren,

spreekt haar waardering uit voor de vriendelijke uitnodiging van de Republiek Hongarije ter gelegenheid van de Conferentie in Boedapest,

betuigt de regering van de Republiek Hongarije en de stad Boedapest haar erkentelijkheid voor de organisatie van de Diplomatieke Conferentie en de geboden gastvrijheid,

betuigt de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de Donaucommissie en de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties haar oprechte dank voor hun samenwerking en hun inspanningen om te komen tot een succesvolle bekroning van de Conferentie.

uit de wens dat deze drie organisaties bij het nakomen van de in het Verdrag gestipuleerde verplichtingen de samenwerking met de depositaris zullen voortzetten.

**Verdrag van Boedapest inzake de
overeenkomst voor het vervoer
van goederen over de binnenwateren
(CMNI)***

* Aangenomen door de gezamenlijk door de CCR, de Donaucommissie en de ECE/VN georganiseerde Diplomatieke Conferentie, die van 25 september tot 3 oktober 2000 te Boedapest heeft plaatsgevonden.

De Staten die Partij zijn bij dit Verdrag,

Overwegende de aanbevelingen in de slotakte van de Conferentie inzake veiligheid en samenwerking in Europa van 1 augustus 1975 voor de harmonisering van rechtsvoorschriften ten behoeve van de ontwikkeling van het verkeer door de lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Donaucommissie, in samenwerking met de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties,

Erkennende de noodzaak en doelmatigheid uniforme voorschriften vast te stellen inzake overeenkomsten voor het vervoer van goederen over de binnenwateren,

Hebben besloten met dit doel een verdrag te sluiten en zijn overeengekomen als volgt :

**HOOFDSTUK I
ALGEMENE BEPALINGEN**

**Artikel 1
Begripsomschrijvingen**

Voor de toepassing van dit Verdrag:

1. wordt verstaan onder “vervoerovereenkomst”, elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;
2. wordt verstaan onder “vervoerder”, een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;
3. wordt verstaan onder “ondervoerder”, een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;
4. wordt verstaan onder “afzender”, een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;
5. wordt verstaan onder “geadresseerde”, de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;
6. wordt verstaan onder “vervoersdocument”, een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;
7. wordt onder “goederen” niet begrepen gesleepte of geduwde vaartuigen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder “goederen” eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;

8. wordt verstaan onder "schriftelijk", tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot, telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;
9. dient onder het overeenkomstig dit Verdrag toepasselijke recht van een Staat te worden verstaan, de in deze Staat geldende rechtsnormen met uitzondering van de rechtsnormen van het internationale privaatrecht.

Artikel 2 Toepassingsgebied

1. Dit Verdrag is van toepassing op iedere vervoerovereenkomst waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en loshaven of plaats van aflevering zijn gelegen in twee verschillende Staten waarvan er ten minste één Partij is bij dit Verdrag. Indien de overeenkomst een keuze biedt tussen meerdere loshavens of plaatsen van aflevering, is de loshaven of de plaats waar de goederen feitelijk zijn afgeleverd, bepalend.
2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op het vervoer van goederen zonder overslag, zowel over de binnenwateren als over de wateren die onder maritieme reglementeringen vallen, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing overeenkomstig de in het eerste lid bepaalde voorwaarden, tenzij:
 - a. in overeenstemming met het toepasselijke zeerecht een zeecognossement is opgesteld, dan wel
 - b. de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.
3. Dit Verdrag is van toepassing ongeacht de nationaliteit, plaats van registratie of thuishaven van het schip en ongeacht het feit of het schip een zeeschip of een binnenschip is en ongeacht de nationaliteit, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder, de afzender of de geadresseerde.

HOOFDSTUK II RECHTEN EN VERPLICHTINGEN VAN DE OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN

Artikel 3 Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

1. De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.
2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het schip.

3. De vervoerder bepaalt welk schip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het schip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.
4. Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald schip of een bepaald type schip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander schip of een ander type schip,
 - a. bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of
 - b. wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het schip zich bevindt.
5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het schip niet in gevaar brengt.
6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimten indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

Artikel 4 **Ondervervoerder**

1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 1, eerste lid, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder dient te worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van dit Verdrag. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.
2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van dit Verdrag die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.
3. De vervoerder dient de afzender in elk geval te informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.

4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, is alleen bindend voor de ondervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.
5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

Artikel 5 Afleveringstermijn

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

Artikel 6 Verplichtingen van de afzender

1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.
2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:
 - a. afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;
 - b. markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;
 - c. aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;
 - d. instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;
 - e. andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het schip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien draagt de afzender, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.
4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Artikel 7 **Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen**

1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 6, tweede lid, bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.
2. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschaft de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.
3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.
4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.
5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in het derde of vierde lid bedoelde maatregelen te nemen.

Artikel 8 **Aansprakelijkheid van de afzender**

1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schaden en kosten die voor de vervoerder of ondervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:
 - a. de in artikel 6, tweede lid, of artikel 7, eerste lid, bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;
 - b. de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;
 - c. de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervoerder.

2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 6 en 7, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

Artikel 9

Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 6, tweede lid, of in artikel 7, eerste en tweede lid, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.
2. Indien de vervoerder gebruikmaakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:
 - a. een derde van de overeengekomen vracht; of
 - b. naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

Artikel 10

Aflevering van de goederen

1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 6, eerste lid, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van avarij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.
2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

HOOFDSTUK III VERVOERSDOCUMENTEN

Artikel 11

Aard en inhoud

1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop dit Verdrag van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.

2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procédé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.
3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.
4. Indien het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.
5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:
 - a. de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;
 - b. de geadresseerde van de goederen;
 - c. de naam of het nummer van het schip, indien de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het schip zijn geladen;
 - d. de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;
 - e. de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;
 - f. de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;
 - g. de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimten kunnen of moeten worden vervoerd;
 - h. de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;
 - i. in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;
 - j. de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 1, zesde lid, van dit Verdrag niet aan.

Artikel 12 **Vorbehouden in de vervoersdocumenten**

1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument vorbehouden op te nemen:
 - a. betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschaftte gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van scheepsmeting;
 - b. betreffende de identificatiemarkeringen, indien deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, indien de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;
 - c. betreffende de zichtbare staat van de goederen.
2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen vorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.
3. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het schip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

Artikel 13 **Cognossement**

1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.
2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.
3. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.
4. Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 11, derde lid, en artikel 12, tweede lid, niet tegen hem worden ingeroepen.

HOOFDSTUK IV HET RECHT OM OVER DE GOEDEREN TE BESCHIKKEN

Artikel 14 Beschikkingsgerechtigde

1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.
2. Het beschikkingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,
 - a. bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;
 - b. bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.
3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingsrecht.

Artikel 15 Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht

De afzender of, in de gevallen van artikel 14, tweede en derde lid, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikkingsrecht wenst uit te oefenen,

- a. wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;
- b. wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;
- c. aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden te vergoeden;
- d. bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht te betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

HOOFDSTUK V AANSPRAKELIJKHEID VAN DE VERVOERDER

Artikel 16 Aansprakelijkheid voor schade

1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voorzover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.
2. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het schip of na het ogenblik van lossing, wordt geregeld door het op de vervoerovereenkomst toepasselijke recht van een Staat.

Artikel 17 Ondergeschikten en lasthebbers

1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.
2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervoerder als bedoeld in artikel 4, is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.
3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervoerder zich krachtens dit Verdrag kan beroepen.
4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van het eerste lid.

Artikel 18 Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

1. De vervoerder en de ondervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid, indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:
 - a. het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;

- b. het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;
 - c. het vervoer van goederen op het dek of in open ruimen, indien dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;
 - d. de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;
 - e. het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;
 - f. onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;
 - g. hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;
 - h. vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.
2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in het eerste lid van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

Artikel 19 **Berekening van de schadevergoeding**

- 1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.
- 2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.
- 3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.
- 4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.
- 5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebrek aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

Artikel 20

Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd artikel 21 en het vierde lid van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666,67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666,67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.
2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, indien deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.
3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge het eerste lid van dit artikel en de eerste volzin van dit lid verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.
4. De in het eerste lid genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:
 - a. indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of
 - b. indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.
5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

Artikel 21

Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

1. De vervoerder of de ondervoerder kan geen aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

2. De voor de vervoerder of ondervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in dit Verdrag of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.

Artikel 22

Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

De in dit Verdrag voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

HOOFDSTUK VI

TERMIJN VOOR HET INSTELLEN VAN VORDERINGEN

Artikel 23

Mededeling van schade

1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.
2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.
3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.
4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.
5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

Artikel 24 Verjaring

1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop dit Verdrag van toepassing is, verjaren na één jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.
2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.
3. Op de stuiting en schorsing van de verjaring is het recht van de Staat van toepassing, dat op de vervoerovereenkomst van toepassing is. De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.
4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge dit Verdrag aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.
5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

HOOFDSTUK VII BEPERKING VAN DE CONTRACTUELE VRIJHEID

Artikel 25 Nietige bedingen

1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 20, vierde lid, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van dit Verdrag van de vervoerder, de ondervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 23 en 24 bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.
2. Onverminderd het in het eerste lid van dit artikel bepaalde, en zonder afbreuk te doen aan artikel 21, zijn contractuele bedingen toegestaan waarin wordt vastgelegd dat de vervoerder of de ondervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt:
 - a. door een handelen of nalaten van de schipper van het schip, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duwkonvooi of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;

- b. door brand of een explosie aan boord van het schip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het schip is veroorzaakt;
- c. door gebreken aan zijn schip of aan een gehuurd of gecharterd schip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

HOOFDSTUK VIII AANVULLENDE BEPALINGEN

Artikel 26 Avarij-grosse

Dit Verdrag doet geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de vervoerovereenkomst of van de nationale wetgeving met betrekking tot de berekening van de schade en van de verplichte bijdragen in geval van avarij-grosse.

Artikel 27 Andere toepasselijke regelgeving en kernschade

1. Dit Verdrag laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.
2. De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is krachtens de wetten en voorschriften van een Staat die de aansprakelijkheid op het gebied van de kernenergie regelen.

Artikel 28 Rekeneenheid

De in artikel 20 van dit Verdrag bedoelde rekeeneenheid is het door het Internationale Monetaire Fonds vastgestelde bijzondere trekkingsrecht. De in artikel 20 genoemde bedragen worden geconverteerd in de nationale munteenheid van een Staat op basis van de waarde van die munteenheid op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de nationale munteenheid van een Verdragsluitende Staat, wordt berekend volgens de waarderingsmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Artikel 29
Aanvullend nationaal recht

1. Bij gebrek aan bepalingen in dit Verdrag wordt de vervoerovereenkomst beheerst door het recht van de door de partijen gekozen Staat.
2. Bij gebrek aan een dergelijke keuze is het recht van de Staat van toepassing waarmee de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft.
3. Vermoed wordt dat de vervoerovereenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin de vervoerder op het tijdstip van het sluiten van de overeenkomst zijn hoofdvestiging heeft, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt. Indien de vervoerder geen vestiging aan land heeft en hij de vervoerovereenkomst aan boord van zijn schip gesloten heeft, wordt vermoed dat de overeenkomst de nauwste banden heeft met de Staat waarin het schip is geregistreerd of onder de vlag waarvan het vaart, indien zich in deze Staat ook de laadhaven of plaats van inontvangstneming of de loshaven of de plaats van aflevering of de hoofdvestiging van de afzender bevindt.
4. De zakelijke zekerheid waarop de vervoerder aanspraak kan maken voor vorderingen uit hoofde van artikel 10, eerste lid, wordt bepaald door het recht van de Staat waar de goederen zich bevinden.

HOOFDSTUK IX
VERKLARINGEN TEN AANZIEN VAN HET TOEPASSINGSGBIED

Artikel 30
Vervoer over bepaalde waterwegen

1. Elke Staat kan, op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij dit Verdrag niet toepast op overeenkomsten inzake vervoer waarbij gebruik wordt gemaakt van bepaalde waterwegen gelegen op zijn grondgebied, waarop geen internationaal scheepvaartregime van toepassing is en die geen verbinding vormen tussen dergelijke internationale waterwegen. In een dergelijke verklaring mogen echter niet alle hoofdwaterwegen van deze Staat worden genoemd.
2. Indien de vervoerovereenkomst betrekking heeft op vervoer van goederen zonder overslag zowel over waterwegen die niet worden genoemd in de verklaring als bedoeld in het eerste lid, als over waterwegen die wel worden genoemd in deze verklaring, is dit Verdrag ook op deze overeenkomst van toepassing, tenzij de op de laatstbedoelde waterwegen af te leggen afstand de langste is.
3. Indien een verklaring overeenkomstig het eerste lid wordt afgelegd, kan elke andere Verdragsluitende Staat verklaren dat ook hij de bepalingen van dit Verdrag niet toepast op de in de verklaring genoemde overeenkomsten. De verklaring overeenkomstig dit lid wordt van kracht met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die de verklaring overeenkomstig het eerste lid heeft afgelegd, echter op zijn vroegst met de inwerkingtreding van het Verdrag voor de Staat die een verklaring overeenkomstig dit lid heeft afgelegd.

4. De verklaringen bedoeld in het eerste en derde lid kunnen op elk tijdstip geheel of gedeeltelijk worden ingetrokken door middel van een kennisgeving hiertoe aan de depositaris, onder vermelding van de datum waarop de verklaringen ophouden van kracht te zijn. De intrekking van deze verklaringen heeft geen gevolgen voor reeds gesloten overeenkomsten.

Artikel 31

Nationaal vervoer of vervoer om niet

Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag, bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat hij dit Verdrag eveneens toepast:

- a. op vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen zijn grondgebied zijn gelegen;
- b. in afwijking van artikel 1, eerste lid, op vervoer om niet.

Artikel 32

Regionale regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening van dit Verdrag of bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, verklaren dat ten aanzien van het vervoer van goederen tussen laadhavens of plaatsen van inontvangstneming en loshavens of plaatsen van aflevering die ofwel beide zijn gelegen op zijn grondgebied of waarvan de ene is gelegen op zijn grondgebied en de andere op het grondgebied van een Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd, de vervoerder niet aansprakelijk is voor schade veroorzaakt door het handelen of nalaten van de schipper, de loods of elke andere persoon in dienst van het schip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3, derde lid, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.
2. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid treedt tussen twee Verdragsluitende Staten in werking op het tijdstip van inwerkingtreding van dit Verdrag in de tweede Staat die dezelfde verklaring heeft afgelegd. Indien een Staat deze verklaring heeft afgelegd nadat het Verdrag voor hem in werking is getreden, treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden vanaf het tijdstip waarop de depositaris in kennis werd gesteld van de verklaring. De regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid is alleen van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten na de inwerkingtreding hiervan.
3. Een overeenkomstig het eerste lid afgelegde verklaring kan te allen tijde worden ingetrokken door middel van een kennisgeving aan de depositaris. In geval van intrekking treedt de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid bedoeld in het eerste lid, buiten werking op de eerste dag van de maand die volgt op de kennisgeving of op een later tijdstip genoemd in de kennisgeving. De intrekking is niet van toepassing op vervoerovereenkomsten die zijn gesloten voordat de regelgeving met betrekking tot de aansprakelijkheid buiten werking treedt.

HOOFDSTUK X SLOTBEPALINGEN

Artikel 33

Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring, toetreding

1. Dit Verdrag staat gedurende één jaar op de zetel van de depositaris voor alle Staten open ter ondertekening. De termijn voor ondertekening begint op de dag waarop de depositaris vaststelt dat alle authentieke teksten van het Verdrag aanwezig zijn.
2. Elke Staat kan Partij worden bij dit Verdrag:
 - a. door het te ondertekenen zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;
 - b. door het te ondertekenen onder voorbehoud van latere bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, en door het vervolgens te bekrachtigen, te aanvaarden of goed te keuren;
 - c. door na afloop van de termijn voor ondertekening tot het Verdrag toe te treden.
3. De akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding worden nedergelegd bij de depositaris.

Artikel 34

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden, te rekenen vanaf de datum waarop vijf Staten dit Verdrag zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of hun akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris hebben nedergelegd.
2. Voor een Staat die dit Verdrag na inwerkingtreding zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring heeft ondertekend of zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding bij de depositaris heeft nedergelegd, treedt dit Verdrag in werking op de eerste dag van de maand volgend op een termijn van drie maanden na ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of na nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding.

Artikel 35

Opzegging

1. Dit Verdrag kan door een Staat die Partij is worden opgezegd na één jaar, te rekenen vanaf de datum waarop het Verdrag voor de desbetreffende Staat in werking is getreden.
2. De betekening van de opzegging geschiedt door middel van nederlegging van een akte bij de depositaris.
3. De opzegging wordt van kracht de eerste dag van de maand volgend op een termijn van één jaar, te rekenen vanaf de datum van nederlegging van de akte of na een hierin vermelde langere termijn.

Artikel 36 **Herziening en wijzigingen**

Op verzoek van ten minste een derde van de Verdragsluitende Staten, roept de depositaris een conferentie van de Verdragsluitende Staten bijeen met het doel dit Verdrag te herzien of te wijzigen.

Artikel 37 **Herziening van de maximum bedragen van aansprakelijkheid en van de rekeneenheid**

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 36, doet de depositaris, wanneer een voorstel tot wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen of tot vervanging van de in artikel 28 vastgestelde eenheid door een andere eenheid wordt ingediend, op verzoek van ten minste een vierde van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag het voorstel toekomen aan alle leden van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart en de Donaucommissie alsmede alle Verdragsluitende Staten en roept de depositaris een conferentie bijeen die uitsluitend tot doel heeft de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen te wijzigen of de in artikel 28 genoemde rekeneenheid te vervangen door een andere rekeneenheid.
2. De conferentie wordt op haar vroegst zes maanden na de dag van indiening van het voorstel bijeengeroepen.
3. Alle Verdragsluitende Staten bij dit Verdrag zijn bevoegd aan de conferentie deel te nemen, ongeacht of zij lid zijn van de in het eerste lid genoemde organisaties.
4. Besluiten tot wijziging worden genomen met tweederde meerderheid van de Verdragsluitende Staten bij het Verdrag die bij de conferentie aanwezig zijn en deelnemen aan de stemming, mits ten minste de helft van de Verdragsluitende Staten bij de stemming aanwezig zijn.
5. Bij de beraadslaging over de wijziging van de in artikel 20, eerste lid, genoemde bedragen houdt de conferentie rekening met de uit schadegevallen afkomstige ervaringen en in het bijzonder met de omvang van de daaruit ontstane schade, waardeveranderingen van valuta alsmede de gevolgen van de voorziene wijziging voor de kosten van verzekering.
6.
 - a. Een wijziging van de bedragen op grond van dit artikel kan op zijn vroegst vijf jaar na de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld en op zijn vroegst vijf jaar na de dag van inwerkingtreding van een eerdere wijziging op grond van dit artikel in behandeling worden genomen.
 - b. Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen plus 6 procent per jaar, berekend volgens het principe van rente op rente vanaf de dag waarop dit Verdrag ter ondertekening werd opengesteld.
 - c. Een bedrag mag niet zodanig verhoogd worden dat het hoger wordt dan het bedrag dat overeenkomt met het drievoudige van de in het Verdrag vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen.

7. De depositaris stelt alle Verdragsluitende Staten in kennis van elke wijziging waartoe overeenkomstig het vierde lid besloten is. De wijziging geldt na afloop van een termijn van achttien maanden na de datum van de kennisgeving als zijnde aangenomen, tenzij binnen deze termijn ten minste een vierde van de Staten die ten tijde van de beslissing inzake de wijziging Verdragsluitende Staten waren, de depositaris hebben medegedeeld dat zij de wijziging niet aannemen; in dit geval is de wijziging afgewezen en wordt zij niet van kracht.
8. Een wijziging die overeenkomstig het zevende lid als zijnde aangenomen geldt, treedt achttien maanden na de aanneming ervan in werking.
9. Alle Verdragsluitende Staten worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit Verdrag overeenkomstig artikel 35 uiterlijk zes maanden voor de inwerkingtreding van de wijziging opzeggen. De opzegging wordt van kracht met de inwerkingtreding van de wijziging.
10. Indien tot een wijziging is besloten en de termijn van achttien maanden voor de aanneming ervan niet is verstreken, wordt een Staat die tijdens deze termijn een Verdragsluitende Staat wordt, door de wijziging gebonden, indien deze in werking treedt. Een Staat die na deze termijn Verdragsluitende Staat wordt, wordt door een overeenkomstig het zevende lid aanvaarde wijziging gebonden. In de in dit lid genoemde gevallen wordt een Staat door een wijziging gebonden, zodra deze wijziging in werking treedt of zodra dit Verdrag voor deze Staat in werking treedt, indien dit later is.

Artikel 38 **Depositaris**

1. Dit Verdrag wordt nedergelegd bij de regering van de Republiek Hongarije.
2. De depositaris:
 - a. doet alle Staten die hebben deelgenomen aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, dit Verdrag toekomen in de officiële taalversie die op de Conferentie nog niet voorhanden was, ter controle van deze versie;
 - b. brengt alle onder letter a genoemde Staten op de hoogte van ingediende voorstellen tot wijziging van de overeenkomstig letter a toegezonden tekst;
 - c. stelt de dag vast waarop alle taalversies van dit Verdrag onderling moeten zijn afgestemd en dienen te worden beschouwd als zijnde authentiek;
 - d. deelt alle onder letter a genoemde Staten de overeenkomstig letter c vastgestelde dag mee;
 - e. doet alle Staten die een uitnodiging hebben ontvangen voor deelname aan de Diplomatieke Conferentie ter aanneming van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren, en die welke dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden gewaarmerkte afschriften toekomen van dit Verdrag;
 - f. brengt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of ertoe zijn toegetreden op de hoogte van:

- i. elke nieuwe ondertekening, elke kennisgeving en elke daarbij afgelegde verklaring onder vermelding van de datum van de ondertekening, kennisgeving of verklaring;
 - ii. de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;
 - iii. elke opzegging van dit Verdrag onder vermelding van de datum waarop deze van kracht wordt;
 - iv. elke wijziging waartoe overeenkomstig de artikelen 36 en 37 van dit Verdrag is besloten, onder vermelding van de datum van inwerkingtreding;
 - v. elke mededeling op grond van een bepaling van dit Verdrag.
3. Na de inwerkingtreding van dit Verdrag doet de depositaris het Secretariaat van de Verenigde Naties een gewaarmerkt afschrift van dit Verdrag toekomen ter registratie en publicatie in overeenstemming met artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties.

GEDAAN te Boedapest, de 22ste juni 2001 in een enkel exemplaar, zijnde de Duitse, Engelse, Franse, Nederlandse en Russische teksten gelijkelijk authentiek.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekende gevolmachtigden, daartoe door hun regeringen naar behoren gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ

ДИПЛОМАТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ПО ПРИНЯТИЮ БУДАПЕШТСКОЙ КОНВЕНЦИИ О ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (КПВГ)

1. Дипломатическая конференция по принятию Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПВГ), организованная совместно Центральной комиссией судоходства по Рейну (ЦКСР), Дунайской Комиссией (ДК) и Европейской Экономической Комиссией Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), состоялась по приглашению правительства Венгерской Республики в Будапеште с 25 сентября по 3 октября 2000 г.
2. Следующие государства были представлены на Конференции полномочными представителями: Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Люксембург, Нидерланды, Российская Федерация, Румыния, Словакия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швейцария.
3. Следующие государства приняли участие в работе Конференции в качестве наблюдателей: Беларусь и Турция.
4. Центральная комиссия судоходства по Рейну, Дунайская Комиссия и Европейская Экономическая Комиссия Организации Объединенных Наций приняли участие в работе Конференции.
5. Межправительственная организация международного железнодорожного транспорта (ОТИФ) была представлена на Конференции в качестве наблюдателя.
6. Следующие международные неправительственные организации были представлены на Конференции наблюдателями: Международная ассоциация рейнских судовых регистров (МАРСР), Международный союз морского страхования (МСМС), Международный союз речного судоходства (МРС) и "Verein für Europäische Binnenschifffahrt und Wasserstrassen (VBW)".
7. Конференция избрала в качестве Председателя Конференции г-на Сержа СЕГЮРА (Франция) и в качестве заместителей Председателя – г-на Арпада ПРАНДЛЕРА (Венгрия) и г-на Александру Шербан КУКУ (Румыния).
8. Докладчиком Конференции был избран г-н Вальтер МЮЛЛЕР (Швейцария).
9. Комиссия по проверке полномочий была сформирована в составе г-на Гельмута ШТРАССЕРА, Председателя (Австрия), г-на Йоганеса КУНЦА (Швейцария) и г-на Петра ХРОНА (Чешская Республика).

В соответствии с правилами процедуры Конференции Комиссия рассмотрела полномочия представителей государств, упомянутых выше в пункте 2, и представила Конференции доклад, на основе которого она признала представленные полномочия действительными.

10. Работа исполнительного секретариата Конференции обеспечивалась совместно секретариатом ЦКСР, секретариатом ДК и секретариатом ЕЭК ООН. Г-н Альберт БУР (ЦКСР) был назначен исполнительным секретарем Конференции.
11. Конференция утвердила свою повестку дня на основе проекта, представленного исполнительным секретариатом (CMNI/CONF(00)1 - ECE/TRANS/CMNI/CONF/1).
12. Конференция приняла правила внутренней процедуры (CMNI/CONF(00)1-Add.1 - ECE/TRANS/CMNI/CONF/1/Add.1) по предложению исполнительного секретариата.
13. Редакционная комиссия работала под председательством г-жи Беате ЧЕРВЕНКА (Германия).
14. Конференция провела обсуждение на основе текста проекта Конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям (КПГВ), разработанного Подготовительным комитетом правительственных экспертов, созданным совместно ЦКСР, Дунайской Комиссией и ЕЭК ООН (документ CMNI/CONF(99)2 - ECE/TRANS/CMNI/CONF/2).
15. ПО ИТОГАМ ОБСУЖДЕНИЙ КОНФЕРЕНЦИЯ ЕДИНОГЛАСНО ПРИНЯЛА БУДАПЕШТСКУЮ КОНВЕНЦИЮ О ДОГОВОРЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ (КПГВ) (ПРИЛАГАЕМЫЙ ДОКУМЕНТ (CMNI/CONF(99)2/FINAL - ECE/TRANS/CMNI/CONF/2/FINAL) НА АНГЛИЙСКОМ, НЕМЕЦКОМ, РУССКОМ И ФРАНЦУЗСКОМ ЯЗЫКАХ.
16. Конференция также единогласно приняла резолюцию, прилагаемую к настоящему Заключительному акту.
17. В соответствии с ее статьей 38 Конвенция будет сдана на хранение Правительству Венгерской Республики по месту пребывания Министерства иностранных дел Венгерской Республики.

Депозитарий направит заверенные подлинные копии настоящего Заключительного акта, а также резолюцию, приложенную к нему, всем правительствам, которые были приглашены принять участие в работе Конференции, а также Центральной комиссии судоходства по Рейну, Дунайской Комиссии и Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций.

18. Конвенция будет открыта для подписания всеми государствами в течение одного года в месте пребывания депозитария. В соответствии со статьей 34 Конвенции срок подписания Конвенции начинается с даты, когда депозитарий заявит о том, что все 5 аутентичных текстов Конвенции имеются в наличии.

19. Церемония подписания Конвенции будет, по возможности, проведена в этот момент в Будапеште по приглашению Правительства Венгерской Республики совместно с Центральной комиссией судоходства по Рейну, Дунайской Комиссией и Европейской Экономической Комиссией Организации Объединенных Наций.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся представители подписали настоящий Заключительный акт.

Совершено в Будапеште третьего октября двухтысячного года в одном экземпляре на английском, немецком, русском и французском языках, который будет сдан на хранение Правительству Венгерской Республики.

Председатель:

Исполнительный секретарь:

Резолюция, принятая Конференцией

Дипломатическая конференция, организованная совместно Центральной комиссией судоходства по Рейну, Дунайской Комиссией и Европейской Экономической Комиссией Организации Объединенных Наций для принятия Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям,

Отмечает с признательностью любезное приглашение Венгерской Республики, принявшей у себя Конференцию в Будапеште,

Выражает признательность Правительству Венгерской Республики и городу Будапешту за организацию Дипломатической конференции и за проявленное ими гостеприимство,

Выражает благодарность Центральной комиссии судоходства по Рейну, Дунайской Комиссии и Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций за сотрудничество и усилия, направленные на обеспечение успешной работы Конференции,

Выражает надежду на то, что три вышеуказанные организации будут продолжать сотрудничество с депозитарием с целью надлежащего выполнения обязательств, предусмотренных Конвенцией.

**Будапештская конвенция
о договоре перевозки грузов
по внутренним водным путям
(КПГВ)***

* Принята Дипломатической конференцией, организованной совместно ЦКСР, Дунайской Комиссией и ЕЭК ООН, которая состоялась в Будапеште с 25 сентября по 3 октября 2000 года.

Государства - участники настоящей Конвенции,

Учитывая рекомендации, содержащиеся в Заключительном акте Совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе от 1 августа 1975 года, относительно согласования правовых режимов в интересах развития перевозок государствами - членами Центральной комиссии судоходства по Рейну и Дунайской Комиссии в сотрудничестве с Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций,

Сознавая необходимость и желательность установления посредством соглашения некоторых единообразных правил, касающихся договора перевозки грузов по внутренним водным путям,

Решили заключить с этой целью Конвенцию и согласились о нижеследующем:

ГЛАВА I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1 Определения

По смыслу настоящей Конвенции

1. "договор перевозки" означает любой договор, независимо от его квалификации, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз по внутренним водным путям;
2. "перевозчик" означает любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем был заключен договор перевозки;
3. "фактический перевозчик" означает любое лицо, иное, чем служащий или агент перевозчика, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки или части этой перевозки;
4. "грузоотправитель" означает любое лицо, которым или от имени или от лица которого был заключен договор перевозки с перевозчиком;
5. "грузополучатель" означает лицо, уполномоченное на получение груза;
6. "транспортный документ" означает документ, подтверждающий договор перевозки груза и прием или погрузку груза на судно перевозчиком, составленный в виде коносамента или накладной, или в виде любого другого используемого в коммерческой практике документа;
7. термин "груз" не охватывает буксируемые или толкаемые суда и не включает багаж и транспортные средства пассажиров; когда товары объединены в контейнере, на поддоне или в либо на подобном приспособлении для транспортировки или когда они упакованы, "груз" включает такое приспособление для транспортировки или упаковку, если они предоставлены грузоотправителем;

8. выражение "письменная форма" охватывает, если только заинтересованные лица не договорились об ином, положение, при котором информация передается с помощью электронного, оптического или любого другого аналогичного средства связи, включая телеграф, телефакс, телекс, электронную почту или электронный обмен данными (ЭОД), но не ограничиваясь ими, при условии, что эта информация доступна для последующего использования в качестве исходной информации;
9. "законодательство государства, применимое в соответствии с настоящей Конвенцией", означает действующие в данном государстве правовые нормы, иные чем его правила, относящиеся к международному частному праву.

Статья 2

Область применения

1. Настоящая Конвенция применяется к любому договору перевозки, в соответствии с которым порт погрузки или место приема груза и порт разгрузки или порт сдачи груза расположены в двух различных государствах, из которых по крайней мере одно является государством - участником настоящей Конвенции. Если договор предусматривает возможность выбора между несколькими портами разгрузки или местами сдачи, то таким портом или местом сдачи является порт разгрузки или сдачи, в котором фактически был сдан груз.
2. Если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, настоящая Конвенция также применяется к этому договору при соблюдении условий, предусмотренных в пункте 1, за исключением тех случаев, когда
 - a) в соответствии с применимым морским законодательством был составлен морской коносамент, или когда
 - b) расстояние, которое предстоит пройти по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, является более длинным.
3. Настоящая Конвенция применяется независимо от национальной принадлежности, места регистрации, порта приписки судна или того факта, является ли оно судном морского плавания или внутреннего плавания, и независимо от национальной принадлежности, domicilia, места нахождения или места пребывания перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя.

ГЛАВА II ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН ДОГОВОРА

Статья 3 Прием, перевозка и сдача груза

1. Перевозчик обязан перевезти груз в надлежащие сроки и сдать его в месте сдачи грузополучателю в том же состоянии, в каком груз им был получен.
2. В случае отсутствия договоренности об ином, прием груза и его сдача производятся на борту судна.
3. Перевозчик определяет, какое судно он будет использовать. Он обязан до и в начале рейса проявить должную заботливость, с тем чтобы обеспечить, учитывая характер подлежащего перевозке груза, чтобы судно было в состоянии принять груз, было пригодным для плавания, оснащено и укомплектовано экипажем, как это предписано действующими правилами, и чтобы на нем имелись национальные и международные разрешения, необходимые для перевозки соответствующего груза.
4. Если оговорено, что перевозка должна осуществляться на определенном судне или типе судна, перевозчик может грузить или перегружать груз полностью или частично на другое судно или другой тип судна без согласия грузоотправителя только в следующих случаях:
 - a) при наступлении таких обстоятельств, как низкий уровень воды, столкновение либо любые другие препятствия, влияющие на судоходство, которые невозможно было предвидеть в момент заключения договора и которые для осуществления договора перевозки требуют погрузки или перегрузки груза, и если перевозчик не может получить в течение разумного периода времени указания от грузоотправителя, или
 - b) когда это соответствует обычаям порта, в котором находится судно.
5. При условии соблюдения грузоотправителем своих обязательств перевозчик должен обеспечить, чтобы погрузка, укладка и крепление груза не влияли на безопасность судна.
6. Перевозчик имеет право перевозить грузы на палубе или в открытых трюмах только в том случае, если это было оговорено с грузоотправителем или соответствует обычаям данной отрасли торговли, либо требуется действующими предписаниями.

Статья 4 Фактический перевозчик

1. Договор, соответствующий определению, указанному в пункте 1 статьи 1, и заключенный между перевозчиком и фактическим перевозчиком, является договором перевозки по смыслу настоящей Конвенции. Для целей такого договора все положения настоящей Конвенции, относящиеся к грузоотправителю, применяются к перевозчику, а положения, относящиеся к перевозчику, применяются к фактическому перевозчику.

2. В тех случаях, когда перевозчик поручил осуществление перевозки или ее части фактическому перевозчику, даже если это допустимо по условиям договора перевозки, перевозчик тем не менее остается ответственным за всю перевозку в соответствии с положениями настоящей Конвенции. Все положения настоящей Конвенции, регулирующие ответственность перевозчика, применяются также к ответственности фактического перевозчика в отношении осуществляемой им перевозки.
3. Перевозчик во всех случаях информирует грузоотправителя, если он поручает осуществление перевозки или ее части фактическому перевозчику.
4. Любое соглашение с грузоотправителем или грузополучателем, расширяющее ответственность перевозчика в соответствии с положениями настоящей Конвенции, распространяется на фактического перевозчика только в объеме, на который он дал явно выраженное согласие в письменной форме. Фактический перевозчик может ссылаться на любые возражения, которые могут быть выдвинуты перевозчиком на основе договора перевозки.
5. В тех случаях и в той мере, в которой перевозчик и фактический перевозчик несут ответственность, их ответственность является солидарной. Ничто в настоящей статье не умаляет права регрессного требования в отношениях между ними.

Статья 5 Срок сдачи

Перевозчик должен сдать груз в срок, оговоренный в договоре перевозки, или, если этот срок не был оговорен, в срок, который было бы разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом обстоятельств рейса и беспрепятственного судоходства.

Статья 6 Обязанности грузоотправителя

1. Грузоотправитель должен оплатить суммы, причитающиеся в силу договора перевозки.
2. Грузоотправитель обязан до передачи груза перевозчику представить ему в письменной форме следующие данные о грузе, подлежащем перевозке:
 - a) размеры, количество мест или вес и удельный погрузочный объем груза;
 - b) маркировку, необходимую для идентификации груза;
 - c) характер, особенности и свойства груза;
 - d) указания, касающиеся таможенного или административного режима, применимого к грузу;
 - e) другие необходимые сведения, которые указываются в транспортном документе.

Кроме того, грузоотправитель должен передать перевозчику, во время передачи груза, все необходимые сопроводительные документы.

3. Грузоотправитель должен, если этого требует характер груза, с учетом согласованных транспортных операций, упаковать груз таким образом, чтобы предупредить его потерю или повреждение с момента его принятия перевозчиком и до сдачи и исключить возможность причинения им ущерба судну или другому грузу. Кроме того, грузоотправитель должен с учетом оговоренной перевозки предусмотреть надлежащую маркировку в соответствии с применимыми международными или национальными предписаниями, либо, в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями.
4. При условии соблюдения перевозчиком своих обязательств грузоотправитель должен погрузить, уложить и закрепить груз в соответствии с практикой судоходства на внутренних водных путях, если в договоре перевозки не указано иное.

Статья 7

Опасный и загрязняющий окружающую среду груз

1. В случае перевозки опасного или загрязняющего окружающую среду груза грузоотправитель должен до передачи груза и в дополнение к сведениям, предусмотренным в пункте 2 статьи 6, четко информировать перевозчика в письменной форме об опасных свойствах груза и присущих ему рисках загрязнения, а также о мерах предосторожности, которые следует принять.
2. Если для перевозки опасного или загрязняющего окружающую среду груза требуется разрешение, то грузоотправитель передает необходимые документы не позднее чем в момент передачи груза.
3. Если продолжение перевозки, разгрузка или сдача опасного или загрязняющего окружающую среду груза невозможны из-за отсутствия административного разрешения, расходы, вызванные возвращением груза в порт погрузки или в ближайшее место, где он может быть выгружен и сдан или уничтожен, возлагаются на грузоотправителя.
4. При наличии непосредственной опасности для жизни, имущества или окружающей среды перевозчик вправе выгрузить или обезвредить груз, либо, если эта мера соответствует степени опасности, которую представляет собой груз, уничтожить его, даже если до принятия груза перевозчик был проинформирован или каким-либо иным образом узнал об опасном характере или загрязняющих характеристиках этого груза.
5. Перевозчик может требовать возмещения убытков, если он вправе принимать меры, предусмотренные выше в пункте 3 или 4.

Статья 8

Ответственность грузоотправителя

1. Грузоотправитель, даже если никакая ошибка не может быть вменена ему в вину, несет ответственность за убытки и издержки, понесенные перевозчиком или фактическим перевозчиком в силу того факта, что:
 - а) сведения или информация, предусмотренные в пункте 2 статьи 6 или в пункте 1 статьи 7, отсутствуют, являются неточными или неполными,

- b) опасный или загрязняющий окружающую среду груз не был замаркирован или обозначен в соответствии с применимыми международными или национальными предписаниями, либо в случае отсутствия таких предписаний, в соответствии с общепринятыми во внутреннем судоходстве правилами и обычаями,
- c) необходимые сопроводительные документы отсутствуют, являются неточными или неполными.

Перевозчик не может ссылаться на ответственность грузоотправителя, если установлено, что это вина самого перевозчика, его агентов или служащих. Это же правило применяется к фактическому перевозчику.

- 2. Грузоотправитель отвечает за действия или бездействие лиц, которых он нанимает для решения задач и выполнения обязательств, предусмотренных в статьях 6 и 7, как за свои собственные действия или бездействие, если эти лица действуют в пределах своих служебных обязанностей.

Статья 9 Расторжение договора перевозки перевозчиком

- 1. Перевозчик может расторгнуть договор перевозки, если грузоотправитель не выполнил свои обязательства, предусмотренные в пункте 2 статьи 6 или в пунктах 1 и 2 статьи 7.
- 2. Если перевозчик использует свое право на расторжение договора, он может выгрузить груз за счет грузоотправителя и претендовать на выплату следующих сумм:
 - a) одной трети оговоренного фрахта, или
 - b) в дополнение к расходам за простой компенсацию, равную сумме стоимости дополнительных расходов и потерь, а также в случае, когда рейс уже начался, фрахт пропорционально фактически пройденному расстоянию.

Статья 10 Сдача грузов

- 1. Несмотря на обязанность грузоотправителя в соответствии с пунктом 1 статьи 6, грузополучатель, который после прибытия груза в место сдачи требует его сдачи, несет ответственность в соответствии с договором перевозки за уплату фрахта и других сборов, связанных с грузом, а также за участие в покрытии убытков по общей аварии. В случае отсутствия транспортного документа или если он не был предоставлен, грузополучатель несет ответственность за уплату фрахта, оговоренного с грузоотправителем, если его размер соответствует рыночной ставке.
- 2. Предоставление груза в распоряжение грузополучателя в соответствии с договором перевозки или обычаем данной отрасли торговли или в соответствии с административными правилами, применимыми в порту выгрузки, рассматривается в качестве сдачи. Обязательная передача груза властям или третьей стороне также рассматривается в качестве сдачи.

ГЛАВА III ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Статья 11 Характер и содержание

1. Перевозчик выдает для каждой перевозки груза, регулируемой настоящей Конвенцией, транспортный документ; он должен выдать коносамент только по просьбе грузоотправителя и если это было оговорено до погрузки груза или до его принятия к перевозке. Отсутствие транспортного документа или его неполное оформление не влияет на действительность договора перевозки.
2. Оригинал транспортного документа подписывается перевозчиком или капитаном судна либо лицом, уполномоченным перевозчиком. Перевозчик может потребовать, чтобы грузоотправитель скрепил подписью оригинал или копию документа. Подпись может быть проставлена от руки, в виде факсимильной печати, пробита или проштемпелевана, проставлена в виде символов или нанесена при помощи любого другого механического или электронного средства, если это не запрещается законодательством государства, где выдается транспортный документ.
3. Транспортный документ удостоверяет, при отсутствии доказательств противного, заключение и содержание договора перевозки, а также принятие груза к перевозке перевозчиком. В частности, он является основой для презумпции, что груз принят к перевозке в состоянии, описанном в транспортном документе.
4. В том случае, когда транспортным документом является коносамент, он один определяет отношения между перевозчиком и грузополучателем. Условия договора перевозки по-прежнему определяют отношения между перевозчиком и грузоотправителем.
5. Транспортный документ, помимо своего наименования, содержит следующие данные:
 - a) наименование, домициль, место нахождения или место пребывания перевозчика и грузоотправителя;
 - b) наименование грузополучателя;
 - c) название или номер судна, если груз погружен на борт, либо указание в транспортном документе, что груз был принят перевозчиком, но еще не погружен на борт судна;
 - d) порт погрузки или место приема груза и порт выгрузки либо место сдачи;
 - e) обычное наименование типа груза и характер его упаковки и, в случае опасного или загрязняющего окружающую среду груза, его обозначение в соответствии с действующими предписаниями или, в случае отсутствия такого обозначения, его общее наименование;
 - f) размеры, количество мест или вес, а также идентификационная маркировка груза, принятого на борт или принятого к перевозке;

- g) в соответствующих случаях указание о том, что груз должен или может перевозиться на палубе или в открытых трюмах;
- h) согласованные положения, касающиеся фрахта;
- i) в случае накладной - точное указание того, являются ли она оригиналом или копией; в случае коносамента - количество экземпляров оригинала;
- j) место и дата выдачи.

Отсутствие одного или нескольких данных, содержащихся в данном пункте, не влияет на юридический характер транспортного документа по смыслу пункта 6 статьи 1 настоящей Конвенции.

Статья 12 **Оговорки в транспортных документах**

1. Перевозчик вправе вносить в транспортный документ оговорки относительно:
 - a) размеров, количества мест или веса груза, если он имеет основания подозревать, что указанные грузоотправителем сведения неточны, или если отсутствуют достаточные средства для проверки этих сведений, в частности в том случае, когда этот груз не был пересчитан, обмерен или взвешен в его присутствии, либо когда без конкретной договоренности об этом размеры или вес были определены на основании данных судна;
 - b) не являющейся четкой и нестираемой идентификационной маркировки, наносимой на сам груз, или, в случае тары, на емкости или упаковку;
 - c) внешнего состояния груза.
2. В том случае, если перевозчик не указывает внешнее состояние груза или не вносит оговорку по этому поводу, считается, что он указал в транспортном документе, что внешнее состояние груза хорошее.
3. В том случае, когда в соответствии с данными, содержащимися в транспортном документе, груз был помещен в контейнер или в трюмы судна, опломбированные иными лицами, чем перевозчик, его служащие или агенты, и если ни контейнер, ни пломбы не повреждены и не нарушены, когда груз достиг порта разгрузки или места сдачи, считается, что потеря груза или ущерб не имели места в ходе перевозки.

Статья 13 **Коносамент**

1. Оригиналы коносамента представляют собой ценные бумаги, выдаваемые на имя грузополучателя, ордерные или на предъявителя.
2. В месте сдачи груз сдается только против передачи первого из предъявленных оригиналов коносамента, впоследствии сдача груза не может быть потребована против передачи других оригиналов.

3. В том случае, когда груз находится в распоряжении перевозчика, передача коносамента лицу, управомоченному согласно коносаменту получить груз, влечет те же последствия, что и передача груза в том, что касается прав на получение груза.
4. В том случае, когда коносамент был передан третьей стороне, включая грузополучателя, которая действовала добросовестно, полагаясь на содержащееся в коносаменте описание груза, доказывание противного в отношении презумпции, предусмотренной в пункте 3 статьи 11 и в пункте 2 статьи 12, не допускается.

ГЛАВА IV ПРАВО РАСПОРЯЖЕНИЯ ГРУЗОМ

Статья 14 Обладатель права распоряжения

1. Грузоотправитель имеет право распоряжаться грузом; в частности, он может потребовать, чтобы перевозчик прекратил перевозку груза, чтобы он изменил место сдачи или сдал груз не тому получателю, который указан в транспортном документе.
2. Грузоотправитель теряет предоставленное ему право распоряжаться грузом с того момента, когда грузополучатель после прибытия груза в предусмотренное место доставки, потребовал сдать груз, и:
 - a) в случае перевозки по накладной, с момента передачи грузополучателю оригинала;
 - b) в случае перевозки по коносаменту, с момента передачи грузоотправителем всех имеющихся у него оригиналов другому лицу.
3. Посредством соответствующего указания в накладной грузоотправитель может в момент выдачи последней отказаться от своего права распоряжения в пользу грузополучателя.

Статья 15 Условия осуществления права распоряжения

Грузоотправитель или, в случаях, предусмотренных в пунктах 2 и 3 статьи 14, грузополучатель для осуществления своего права распоряжения должен:

- a) в случае, когда был выдан коносамент, представить все оригиналы коносаментов до прибытия груза в предусмотренное место сдачи;
- b) в случае, когда был выдан иной транспортный документ, кроме коносамента, представить этот документ, который должен содержать новые указания для перевозчика;
- c) возместить перевозчику все расходы и убытки, понесенные в связи с выполнением указаний;
- d) в случае выгрузки груза до прибытия в предусмотренное место сдачи оплатить полную сумму оговоренного фрахта, если в договоре перевозки не было оговорено иное.

ГЛАВА V ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Статья 16 Ответственность за ущерб

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза, происшедших после его принятия к перевозке до его сдачи, либо в результате превышения срока сдачи, если он не докажет, что ущерб обусловлен обстоятельствами, которых заботливый перевозчик не мог избежать и последствия которых он не мог предотвратить.
2. Ответственность перевозчика за ущерб, причиненный в результате утраты или повреждения груза в течение времени до погрузки груза на судно или после того, когда груз был выгружен с судна, определяется в соответствии с законодательством государства, применимым к договору перевозки.

Статья 17 Служащие и агенты

1. Перевозчик отвечает за действия и бездействие своих служащих и агентов, которых он использует во время выполнения договора перевозки, в той же степени, что и за свои собственные действия и бездействие, если эти лица действуют в пределах своих служебных обязанностей.
2. В том случае, когда перевозка осуществляется фактическим перевозчиком в соответствии со статьей 4, перевозчик также отвечает за действия и бездействие фактического перевозчика, его служащих и агентов, действующих в пределах своих служебных обязанностей.
3. В том случае, когда предъявлен иск к служащим и агентам перевозчика или фактического перевозчика, эти лица, доказав, что они действовали в пределах своих служебных обязанностей, имеют право ссылаться на такие же освобождения от ответственности и на те же пределы ответственности, на которые может ссылаться перевозчик или фактический перевозчик в силу настоящей Конвенции.
4. Лоцман, который назначается компетентным органом и которого нельзя свободно выбрать, не считается служащим или агентом по смыслу пункта 1.

Статья 18 Особые случаи освобождения от ответственности

1. Перевозчик и фактический перевозчик освобождаются от ответственности, если утрата, повреждение или задержка являются результатом одного из перечисленных ниже обстоятельств или рисков:
 - a) действия или бездействие грузоотправителя, грузополучателя или лица, уполномоченного распоряжаться грузом;
 - b) перемещения, погрузки, укладки или выгрузки груза грузоотправителем или грузополучателем либо третьими лицами, действующими по поручению грузоотправителя или грузополучателя;

- c) перевозки груза на палубе или в открытых трюмах, если это было оговорено с грузоотправителем или соответствует обычаям данной отрасли торговли, либо требуется действующими предписаниями;
 - d) характера определенных видов груза, с которым связаны полная или частичная утрата или повреждение, в частности от поломки, ржавчины, внутренней порчи, усушки, утечки, естественной убыли при транспортировке (по объему или по весу) или от воздействия паразитов либо грызунов;
 - e) отсутствия или дефектов упаковки, когда груз в силу своего характера подвержен потере или повреждению при отсутствии упаковки или наличия в ней дефектов;
 - f) недостаточной или неточной идентификационной маркировки груза;
 - g) проведения операций или попытки проведения операций по спасанию жизни или имущества на внутренних водных путях;
 - h) перевозки живых животных кроме тех случаев, когда перевозчиком не были приняты соответствующие меры или не были соблюдены инструкции, согласованные в договоре перевозки.
2. Если, с учетом фактических обстоятельств, ущерб был нанесен в результате одного или нескольких обстоятельств или рисков, перечисленных в пункте 1 настоящей статьи, считается, что этот ущерб был вызван таким обстоятельством или риском. Эта презумпция теряет силу, если пострадавшая сторона докажет, что нанесенный ущерб не является или не является исключительно результатом одного из обстоятельств или одного из рисков, перечисленных в пункте 1 настоящей статьи.

Статья 19 **Сумма возмещения**

1. В том случае, когда перевозчик несет ответственность за полную утрату груза, причитающаяся с него сумма возмещения равняется стоимости груза в месте и в день его сдачи в соответствии с договором перевозки. Сдача груза неуправомоченному лицу рассматривается в качестве его утраты.
2. В случае частичной утраты или повреждения груза перевозчик несет ответственность лишь в той степени, в которой стоимость груза понизилась.
3. Стоимость груза определяется в соответствии с его стоимостью на бирже, а при ее отсутствии - в зависимости от рыночной цены, а за неимением и того, и другого - согласно обычной стоимости груза того же характера и качества в месте сдачи.
4. В случае груза, который уже в силу своего характера подвержен убыли при транспортировке, перевозчик, независимо от продолжительности перевозки, несет ответственность только за ту долю убыли, которая превышает естественную убыль (по объему или весу), оговоренную сторонами договора перевозки, или, при отсутствии такой договоренности, предписанную правилами и практикой, действующими в месте назначения.
5. Положения настоящей статьи не затрагивают право перевозчика на получение фрахта, предусмотренного договором перевозки, либо, в случае отсутствия конкретного соглашения по этому вопросу, применимыми национальными правилами или практикой.

Статья 20 **Максимальные пределы ответственности**

1. При условии соблюдения статьи 21 и пункта 4 настоящей статьи и несмотря ни на какие иски, предъявляемые перевозчику, он ни в коем случае не несет ответственность в сумме, превышающей 666,67 расчетных единиц на каждое грузовое место или другую единицу отгрузки либо две расчетные единицы за каждый килограмм указанного в транспортном документе веса утраченного или поврежденного груза в зависимости от того, какая сумма больше. Если грузовым местом или иной единицей отгрузки является контейнер и если в транспортном документе не указано количество грузовых мест или единиц отгрузки как упакованных в контейнере, сумма 666,67 расчетных единиц заменяется на сумму 1500 расчетных единиц за контейнер, не содержащий груза, и, дополнительно, сумму 25000 расчетных единиц за грузы, которые были помещены в контейнер.
2. Когда для объединения груза используется контейнер, поддон или подобное приспособление для транспортировки, в качестве грузового места или другой единицы отгрузки рассматривается любое грузовое место или единица отгрузки, указанные в транспортном документе как находящиеся в или на этом приспособлении для транспортировки. За указанным исключением груз, находящийся в или на этом приспособлении для транспортировки, рассматривается в качестве одной единицы отгрузки. В тех случаях, когда утрачено или повреждено само приспособление для транспортировки, это приспособление, если оно не является собственностью перевозчика и не предоставлено им, рассматривается в качестве отдельной единицы отгрузки.
3. В случае ущерба, вызванного задержкой сдачи груза, перевозчик несет ответственность лишь в размере, не превышающем величину фрахта. Однако общая сумма возмещения, причитающаяся на основании пункта 1 и первого предложения настоящего пункта, не может превышать предельную величину, которая применяется на основании пункта 1 в случае полной утраты груза, в отношении которого возникла такая ответственность.
4. Максимальные пределы ответственности, предусмотренные в пункте 1, не применяются:
 - а) если характер и более высокая стоимость такого груза или приспособления для транспортировки были прямо указаны в транспортном документе и перевозчик не оспорил эти данные, или
 - б) если стороны четко оговорили более высокие максимальные пределы ответственности.
5. Общая сумма, которая может быть взыскана с перевозчика, фактического перевозчика и их служащих и агентов за нанесение одного и того же ущерба, не должна в совокупности превышать пределы ответственности, предусмотренные настоящей статьей.

Статья 21

Утрата права на ограничение ответственности

1. Перевозчик или фактический перевозчик не может ссылаться на освобождения от ответственности и ее пределы, предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки, если доказано, что ущерб причинен в результате его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.
2. Равным образом служащие и агенты, действующие по поручению перевозчика или фактического перевозчика, не могут ссылаться на освобождения от ответственности и ее пределы, предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки, если доказано, что они причинили ущерб указанным в пункте 1 способом.

Статья 22

Применение положений об освобождении от ответственности и пределах ответственности

Предусмотренные настоящей Конвенцией или в договоре перевозки освобождения от ответственности и ее пределы применимы при любом иске по поводу утраты, повреждения или задержки сдачи груза, на который распространяется договор перевозки, независимо от того, основан ли этот иск на деликтной или договорной ответственности, либо на ином правовом основании.

ГЛАВА VI

ПРЕТЕНЗИОННЫЙ СРОК

Статья 23

Уведомление об ущербе

1. Безоговорочное принятие груза грузополучателем является, если не доказано иное, доказательством сдачи перевозчиком груза в том состоянии и в том количестве, в котором он ему был передан для перевозки.
2. Перевозчик и грузополучатель могут потребовать проведения проверки состояния и количества грузов в момент его сдачи в присутствии обеих сторон.
3. Если утрата или повреждение груза являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть заявлена в письменной форме с указанием общего характера повреждения не позднее момента сдачи груза, если она не была сделана ранее, при проведении совместного осмотра сторонами.
4. Если утрата или повреждение груза не являются очевидными, то любая оговорка грузополучателя должна быть заявлена в письменной форме с указанием общего характера повреждения не позднее чем через семь календарных дней с момента сдачи, причем потерпевшая сторона в этом случае должна доказать, что повреждение было нанесено в то время, когда этот груз находился в распоряжении перевозчика.

5. Никакая компенсация не полагается за ущерб, вызванный задержкой сдачи груза, если грузополучатель не докажет, что перевозчику было сделано уведомление о задержке в течение 21 календарного дня с момента сдачи груза и что это уведомление дошло до перевозчика.

Статья 24 Исковая давность

1. Любые иски, связанные с договором, положения которого регулируются настоящей Конвенцией, погашаются за давностью по истечении одного года, начиная с того дня, когда груз был сдан или должен был быть сдан грузополучателю. День, с которого начинается исковая давность, в этот срок не включается.
2. Лицо, которому был предъявлен иск, может в любой момент в течение срока исковой давности продлить этот срок путем соответствующего заявления, сделанного в письменной форме потерпевшему. Данный срок может быть вновь продлен посредством одного или нескольких других заявлений.
3. Приостановление и перерыв течения срока исковой давности регулируются законодательством государства, которое применяется к договору перевозки. Предъявление требования во время рассмотрения процедуры разбирательства с целью применения права на ограничение ответственности в отношении всех требований, вытекающих из события, которое повлекло за собой ущерб, прерывает исковую давность.
4. Иск о возмещении может быть предъявлен любым лицом, признанным ответственным в силу настоящей Конвенции, даже по истечении срока исковой давности, предусмотренного в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, если этот процесс начинается в течение 90 дней начиная с дня, когда лицо, предъявляющее требование, его урегулировало или когда ему в установленном порядке была вручена повестка о возбуждении против него разбирательства, либо в пределах более продолжительного срока, предусмотренного законодательством государства, в котором проводится разбирательство.
5. Право на иск, погашенное за давностью, не может быть использовано в форме встречного иска или зачета требования.

ГЛАВА VII ПРЕДЕЛЫ СВОБОДЫ ЗАКЛЮЧЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ УСЛОВИЙ ДОГОВОРА

Статья 25 Оговорки, признаваемые недействительными

1. Любое положение договора, предусматривающее исключение, ограничение или, при условии соблюдения положений пункта 4 статьи 20, усиление по смыслу настоящей Конвенции ответственности перевозчика, фактического перевозчика или их служащих или агентов, перемещение бремени доказывания или сокращение срока предъявления претензии и действия предписания, предусмотренного в статьях 23 и 24, признается недействительным. Признается также недействительной оговорка, предусматривающая передачу в пользу перевозчика прав страхования груза.

2. Независимо от положений пункта 1 настоящей статьи и без ущерба для статьи 21 правомерными положениями договора являются те, которые предусматривают, что перевозчик или фактический перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный:
- a) действием или бездействием капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир, совершенным в ходе плавания или во время формирования либо расформирования толкаемого или буксируемого состава, при условии, что перевозчик выполнил обязательство в отношении укомплектования экипажа, предусмотренное в пункте 3 статьи 3 настоящей Конвенции, если только это действие или бездействие не были совершены с намерением нанести ущерб либо по грубой неосторожности;
 - b) пожаром или взрывом на борту судна, если нельзя доказать, что пожар или взрыв являются результатом ошибки собственно перевозчика или фактического перевозчика, или их служащих и агентов, или дефектов судна;
 - c) в результате имевшихся до начала рейса дефектов его судна или взятого внаем или фрахтованного судна, если он докажет, что эти дефекты не могли быть обнаружены до начала рейса, несмотря на проявленную должную заботливость.

ГЛАВА VIII ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 26 Общая авария

Настоящая Конвенция не препятствует применению положений договора перевозки или внутреннего законодательства, касающихся распределения убытков по общей аварии.

Статья 27 Другие применимые положения и ядерный ущерб

1. Настоящая Конвенция никоим образом не затрагивает права и обязанности перевозчика, предусмотренные международными конвенциями или положениями внутреннего законодательства по вопросам ограничения ответственности собственников речных или морских судов.
2. Перевозчик освобождается от ответственности, налагаемой на него на основании настоящей Конвенции, если ущерб был причинен ядерным инцидентом, в частности, если оператор ядерной установки или другое уполномоченное лицо несет ответственность за этот ущерб в силу законодательства государства, регулирующего ответственность в области ядерной энергии.

Статья 28

Расчетная единица

Расчетная единица, упоминаемая в статье 20 настоящей Конвенции, является единицей специального права заимствования, как она определена Международным валютным фондом. Суммы, указанные в статье 20, переводятся в национальную валюту государства в соответствии со стоимостью этой валюты на дату судебного решения или на дату, оговоренную сторонами. Стоимость национальной валюты Договаривающегося государства в единицах специальных прав заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом, по состоянию на соответствующую дату для его собственных операций и расчетов.

Статья 29

Дополнительные национальные положения

1. При отсутствии надлежащих положений в настоящей Конвенции договор перевозки регулируется законодательством государства, выбранного по согласию сторон.
2. При отсутствии соглашения применяется законодательство государства, с которым договор перевозки наиболее тесно связан.
3. Предполагается, что договор перевозки наиболее тесно связан с государством, в котором находилось основное предприятие перевозчика в момент заключения договора, если в этом государстве находится также порт погрузки или место приема груза, или порт разгрузки, или место сдачи либо основное предприятие перевозчика. Если у перевозчика нет предприятия на суше и он заключает договор перевозки на борту судна, предполагается, что договор наиболее тесно связан с государством, в котором это судно зарегистрировано или под флагом которого оно плавает, если в этом государстве находится также порт погрузки или место приема груза, или порт разгрузки, или место сдачи, либо основное предприятие грузоотправителя.
4. Законодательство государства, в котором находится груз, применяется для реальной гарантии требований перевозчика, упомянутых в пункте 1 статьи 10.

ГЛАВА IX

ЗАЯВЛЕНИЕ, ОТНОСЯЩЕЕСЯ К СФЕРЕ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья 30

Перевозка с использованием определенных водных путей

1. Каждое государство может в момент подписания настоящей Конвенции, ратификации, принятия, утверждения или присоединения заявить, что оно не будет применять настоящую Конвенцию к договорам, относящимся к перевозке с использованием расположенных на его территории определенных водных путей, к которым международные правила судоходства не применяются и которые не связывают международные водные пути. Однако такое заявление не может распространяться на все основные водные пути этого государства.

2. В том случае, если целью договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка грузов без перегрузки как на водных путях, не упомянутых в заявлении, указанном в пункте 1 настоящей статьи, так и на водных путях, упомянутых в этом заявлении, настоящая Конвенция также применяется к этому договору, за исключением тех случаев, когда расстояние перевозки по последним из указанных водных путей является большим.
3. Если сделано заявление согласно пункту 1, любое другое Договаривающееся государство может заявить, что оно также не будет применять положения настоящей Конвенции в отношении договоров, упомянутых в данном заявлении. Заявление, сделанное в соответствии с настоящим пунктом, будет применяться с момента вступления в силу настоящей Конвенции для государства, которое сделало заявление в соответствии с пунктом 1, однако не ранее, чем настоящая Конвенция вступит в силу для государства, сделавшего заявление согласно данному пункту.
4. Заявления, предусмотренные в пунктах 1 и 3 настоящей статьи, могут быть в любой момент полностью или частично отозваны посредством соответствующего уведомления депозитария с указанием даты прекращения действия оговорки. Отзыв таких заявлений не распространяется на уже заключенные договоры.

Статья 31

Национальные перевозки или безвозмездные перевозки

Каждое государство в момент подписания настоящей Конвенции, ее ратификации, принятия, утверждения или присоединения к ней, либо в любой другой последующий момент может заявить, что оно будет также применять положения настоящей Конвенции:

- a) к договорам перевозки, согласно которым порт погрузки или место принятия груза и порт разгрузки или место сдачи расположены на его территории;
- b) независимо от положений пункта 1 статьи 1 - также к перевозкам на безвозмездной основе.

Статья 32

Региональные положения, касающиеся ответственности

1. Каждое государство в момент подписания настоящей Конвенции, ее ратификации, принятия, утверждения или присоединения к ней, либо в любой другой последующий момент может заявить, что при перевозке груза между портами погрузки или местами приема груза и портами разгрузки или местами сдачи, когда оба они находятся на его территории или когда одно из этих мест находится на его территории, а другое - на территории государства, сделавшего такое же заявление, перевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный действием или бездействием капитана, лоцмана или любого другого лица, обслуживающего судно, толкач или буксир, совершаемый в ходе плавания или во время формирования либо расформирования толкаемого или буксируемого состава, при условии выполнения перевозчиком обязательств, предусмотренных пунктом 3 статьи 3 в отношении экипажа, если только это действие или бездействие не были совершены умышленно или по грубой неосторожности.

2. Предусмотренное в пункте 1 положение, касающееся ответственности, вступает в силу для обоих Договаривающихся государств в момент вступления в силу настоящей Конвенции во втором государстве, сделавшем такое же заявление. Если государство делает такое заявление после вступления настоящей Конвенции для него в силу, предусмотренное в пункте 1 положение, касающееся ответственности, вступает в силу в первый день месяца по истечении трех месяцев после уведомления депозитария о таком заявлении. Положение, касающееся ответственности, применяется только к договорам перевозки, которые были заключены после его вступления в силу.
3. Заявление, сделанное в соответствии с пунктом 1, может быть в любой момент отозвано посредством уведомления депозитария. В случае отзыва заявления предусмотренные в пункте 1 положения, касающиеся ответственности, прекращают действие в первый день месяца, следующего за уведомлением, или в более поздний момент, указанный в заявлении. Отзыв заявления не применяется к договорам перевозки, заключенным до того, как положение, касающееся ответственности, прекратило свое действие.

ГЛАВА X ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 33

Подписание, ратификация, принятие, утверждение, присоединение

1. Настоящая Конвенция открыта для подписания всеми государствами в течение одного года в месте пребывания депозитария. Конвенция будет открыта для подписания с момента заявления депозитария о том, что все аутентичные тексты настоящей Конвенции представлены.
2. Государства могут стать участниками настоящей Конвенции путем:
 - a) ее подписания без условия ратификации, принятия или утверждения;
 - b) ее подписания при условии ратификации, принятия или утверждения с последующей ратификацией, принятием или утверждением;
 - c) присоединения к ней после истечения срока подписания.
3. Документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении сдаются на хранение депозитарию.

Статья 34

Вступление в силу

1. Настоящая Конвенция вступает в силу в первый день месяца, следующего по истечении трех месяцев с даты, когда число государств, подписавших настоящую Конвенцию без условия ратификации, принятия или утверждения либо сдавших на хранение депозитарию документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, достигнет пяти.

2. Для государства, которое подпишет настоящую Конвенцию без условия ратификации, принятия или утверждения, либо сдаст на хранение депозитарию документы о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после вступления настоящей Конвенции в силу, она вступает в силу в первый день месяца, следующего по истечении трех месяцев с даты подписания без условия ратификации, принятия или утверждения, либо сдачи на хранение депозитарию документов о ратификации, принятии, утверждении или присоединении.

Статья 35 Денонсация

1. Настоящая Конвенция может быть денонсирована государством-участником по истечении одного года с даты ее вступления в силу для этого государства.
2. Документы о денонсации сдаются на хранение депозитарию.
3. Настоящая Конвенция считается денонсированной в первый день месяца, следующего по истечении одного года с даты сдачи на хранение депозитарию документа о денонсации или по истечении указанного в документе о денонсации более продолжительного периода.

Статья 36 Пересмотр и поправки

По просьбе не менее одной трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции депозитарий созывает конференцию Договаривающихся государств в целях пересмотра настоящей Конвенции или внесения в нее поправок.

Статья 37 Пересмотр сумм пределов ответственности и расчетной единицы

1. Независимо от положений статьи 36, в случае, когда предлагается пересмотр сумм, установленных в пункте 1 статьи 20, или замена единицы, определенной в статье 28, другой единицей, депозитарий, по просьбе не менее одной четверти государств-участников настоящей Конвенции, представляет это предложение всем членам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Центральной комиссии судоходства по Рейну и Дунайской комиссии, а также всем Договаривающимся государствам и созывает конференцию, единственная цель которой состоит в пересмотре сумм, установленных в пункте 1 статьи 20, или в замене единицы, определенной в статье 28, иной единицей.
2. Конференция созывается не ранее чем по истечении шести месяцев с даты направления такого предложения.
3. В работе конференции имеют право участвовать все Договаривающиеся государства настоящей Конвенции, независимо от того, являются они членами организаций, упомянутых в пункте 1, или нет.

4. Поправки принимаются большинством в две трети Договаривающихся государств настоящей Конвенции, представленных на конференции и участвующих в голосовании, при условии, что в ходе голосования представлено не менее половины Договаривающихся государств настоящей Конвенции.
5. В ходе консультации, касающейся пересмотра сумм, установленных в пункте 1 статьи 20, конференция принимает во внимание опыт, связанный с событиями, которые повлекли за собой ущерб, и, в частности, размер причиненного в их результате ущерба, изменение стоимости валют и влияние предложенных поправок на стоимость страхования.
6.
 - a) Изменение сумм в соответствии с настоящей статьей может быть произведено не ранее чем через пять лет с даты открытия настоящей Конвенции для подписания и не ранее чем через пять лет с даты вступления в силу поправки, принятой ранее в соответствии с настоящей статьей.
 - b) Сумма не может быть увеличена до размера, превышающего сумму, соответствующую максимальному пределу ответственности, установленному настоящей Конвенцией и увеличиваемому на шесть процентов в год, рассчитываемых по принципу сложных процентов, начиная с даты открытия настоящей Конвенции для подписания.
 - c) Сумма не может быть увеличена до размера, превышающего сумму, соответствующую трехкратному максимальному пределу ответственности, установленному настоящей Конвенцией.
7. Депозитарий уведомляет все Договаривающиеся государства о любой поправке, принятой конференцией в соответствии с пунктом 4. Поправка считается принятой по истечении восемнадцати месяцев с даты уведомления, если только в течение этого срока не менее четверти государств, которые являлись Договаривающимися государствами в момент принятия данной поправки, не информировали депозитария о том, что они не принимают данную поправку; в этом случае поправка отклоняется и не вступает в силу.
8. Поправка, которая считается принятой в соответствии с пунктом 7, вступает в силу через восемнадцать месяцев с даты ее принятия.
9. Все Договаривающиеся государства связаны поправкой, если только они не денонсируют настоящую Конвенцию в соответствии со статьей 35 не позже, чем за шесть месяцев до вступления поправки в силу. Денонсация вступает в силу с даты вступления в силу поправки.

10. Если поправка была принята конференцией, но предусмотренный для ее принятия государствами срок продолжительностью восемнадцать месяцев не истек, государство, которое становится Договаривающимся государством в течение этого срока, связано поправкой, если она вступает в силу. Государство, которое становится Договаривающимся государством по истечении этого срока, связано поправкой, принятой в соответствии с пунктом 7. В случаях, указанных в настоящем пункте, государство связано поправкой с момента ее вступления в силу или с момента вступления в силу настоящей Конвенции для данного государства, если это происходит позднее.

Статья 38 Депозитарий

1. Настоящая Конвенция сдается на хранение Правительству Венгерской Республики.
2. Депозитарий
 - a) направляет всем государствам-участникам Дипломатической конференции по принятию Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям, текст настоящей Конвенции на официальном языке, который не удалось подготовить в ходе Конференции, с целью его проверки;
 - b) информирует все государства, указанные в подпункте a), о предложениях по внесению поправок к тексту, направленному в соответствии с подпунктом a);
 - c) определяет дату, с которой тексты настоящей Конвенции на всех официальных языках считаются согласованными и имеющими равную силу;
 - d) информирует все государства, указанные в подпункте a), о дате, установленной в соответствии с подпунктом c);
 - e) направляет всем государствам, приглашенным для участия в Дипломатической конференции по принятию Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям, и государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней, заверенную подлинную копию настоящей Конвенции;
 - f) сообщает всем государствам, подписавшим настоящую Конвенцию или присоединившимся к ней,
 - i) о каждом новом подписании, каждом уведомлении, а также о каждом заявлении с указанием даты подписания, уведомления или заявления;
 - ii) о дате вступления в силу настоящей Конвенции;
 - iii) о каждой денонсации настоящей Конвенции с указанием даты, с которой настоящая Конвенция считается денонсированной;
 - iv) о каждой поправке, принятой в соответствии со статьями 36 и 37 настоящей Конвенции, с указанием даты ее вступления в силу;

- v) о каждом сообщении, требующемся на основании любого положения настоящей Конвенции.
3. После вступления в силу настоящей Конвенции депозитарий передает в Секретариат Организации Объединенных Наций заверенную подлинную копию настоящей Конвенции для ее регистрации и опубликования в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

СОВЕРШЕНО в Будапеште двадцать второго июня 2001 года в одном подлинном экземпляре на английском, немецком, нидерландском, русском и французском языках, каждый из текстов которого имеет равную силу.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся полномочные представители, должным образом на то уполномоченные правительствами своих государств, подписали настоящую Конвенцию.
