

für Zahlungen der dem Frachtführer aufgetragenen Transport-, Lagerungs- und sonstigen Leistungen, festgelegt durch *Transport en Logistiek Nederland*, hinterlegt bei der Geschäftsstelle der *Arrondissementsrechtbank* Den Haag am 02. Juli 2002, Aktenzeichen 69/2002.

### **Artikel 1 Frachtzahlung**

1. Der Absender ist verpflichtet, zum Zeitpunkt der von ihm vorgenommenen Übergabe des Frachtbriefes beziehungsweise zum Zeitpunkt der Übernahme der Güter durch den Frachtführer die Fracht und die sonstigen mit den Gütern verbundenen Kosten zu zahlen.
2. Ist unfrankierte Sendung vereinbart worden, so ist der Adressat bei Ablieferung der Güter durch den Frachtführer verpflichtet, die Fracht, die aus anderem Grund entstandenen Beförderungsschulden sowie die sonstigen mit den Gütern verbundenen Kosten zu zahlen. Leistet der Adressat nach erster Anmahnung keine Zahlung, so sind Absender und Adressat gesamtschuldnerisch zur Zahlung verpflichtet. Hat der Absender bei einer unfrankierten Sendung auf dem Frachtbrief vermerkt, dass ohne Zahlung der Fracht, der aus anderem Grund entstandenen Beförderungsschulden sowie der sonstigen mit den Gütern verbundenen Kosten keine Ablieferung erfolgen soll, so muss der Frachtführer – wenn keine Zahlung erfolgt – vom Absender weitere Anweisungen verlangen, die er zu befolgen hat, soweit ihm dies zuzumuten ist, gegen Erstattung der Kosten, Ersatz des Schadens sowie gegen Zahlung einer angemessenen Vergütung, sofern diese Kosten nicht durch sein Verschulden entstanden sind.
3. Der Frachtführer hat das Recht, alle zur Eintreibung der Fracht und der anderen in Absatz 1 und 2 genannten Beträge notwendigerweise aufgewandten gerichtlichen und außergerichtlichen Kosten demjenigen in Rechnung zu stellen, der zur Zahlung der Fracht und der sonstigen Kosten verpflichtet ist. Die außergerichtlichen Inkassokosten werden fällig ab dem Zeitpunkt, an dem der Schuldner im Verzug ist und Ermächtigung zur Einziehung der Forderung erteilt wurde.
4. Die Fracht, die aus anderem Grund entstandenen Beförderungsschulden sowie die sonstigen mit den Gütern verbundenen Kosten werden auch geschuldet, wenn die Güter nicht, nur teilweise, beschädigt oder mit Verzögerung am Bestimmungsort abgeliefert werden.
5. Geltendmachung der Verrechnung von Forderungen zur Zahlung der Fracht, der aus anderem Grund entstandenen Beförderungsschulden beziehungsweise der sonstigen mit den Gütern verbundenen Kosten - mit Forderungen aus anderem Grund ist nicht statthaft.
6. Hat der Absender seine in diesem Artikel genannten Verbindlichkeiten nicht erfüllt, so kann der Frachtführer die Abfahrt des Transportmittels aufschieben; sodann wird der infolgedessen ihm entstandene Schaden als mit den Gütern verbundene Kosten angesehen.

## **ARTIKEL 2 ZURÜCKBEHALTUNGSRECHT**

1. Der Frachtführer hat ein Zurückbehaltungsrecht an Gütern und Urkunden, die er vertragsbedingt in seinem Gewahrsam hat, gegenüber jedem, der deren Herausgabe verlangt. Dieses Recht steht ihm nicht zu, wenn er zum Zeitpunkt der Übernahme der Güter Grund hatte, die Befugnis des Absenders zur Bereitstellung der Güter anzuzweifeln.
2. Das Zurückbehaltungsrecht bezieht sich auch auf den mit den Gütern verbundenen Nachnahmebetrag sowie auf die ihm zustehende Nachnahmegebühr, für die er eine Sicherheitsleistung nicht zu akzeptieren braucht.
3. Gegenüber dem Absender kann der Frachtführer das Zurückbehaltungsrecht auch für die gegen ihn bestehenden Verbindlichkeiten aus früheren Verträgen geltend machen.
4. Gegenüber dem Adressaten, der in dieser Eigenschaft früheren Verträgen beigetreten war, kann der Frachtführer das Zurückbehaltungsrecht auch geltend machen für die noch gegen ihn bestehenden Verbindlichkeiten aus diesen Verträgen.
5. Entsteht bei der Abrechnung eine Meinungsverschiedenheit über den geschuldeten Betrag oder ist zu dessen Ermittlung eine nicht bald durchzuführende Berechnung erforderlich, so ist die Ablieferung verlangende Partei verpflichtet, den Teil der Schuld, über den sich die Parteien einig sind, sofort zu begleichen und für die Zahlung des von ihm bestrittenen Teils beziehungsweise des Teilbetrages, dessen Höhe noch nicht feststeht, Sicherheit zu leisten.

## **ARTIKEL 3 PFANDRECHT**

1. Alle Güter, Urkunden und Geldbeträge, die der Frachtführer im Zusammenhang mit den vereinbarten Leistungen in seinem Gewahrsam hat, dienen ihm als Pfand für alle Forderungen, die er gegen den Absender hat.
2. Mit Ausnahme der Fälle, in denen über das Vermögen des Absenders das Insolvenzverfahren beziehungsweise das Verfahren des Zahlungsaufschubs eröffnet worden ist oder in denen erklärt wurde, dass die Schuldenbereinigungsregelung für natürliche Personen auf ihn Anwendung findet, hat der Frachtführer niemals das Recht, die verpfändeten Güter ohne gerichtlichen Feststellungsbeschluss im Sinne des Artikels 248 Absatz 2 Buch 3 BW<sup>1</sup> zu veräußern.

## **ARTIKEL 4 VERZUGSZINSEN**

Nach Artikel 119 Buch 6 BW schulden die Parteien gesetzliche Zinsen aus dem von ihnen geschuldeten Betrag.

## **ARTIKEL 5**

Diese Bedingungen können als „*Transport en Logistiek Nederland algemene betalingsvoorwaarden*“ zitiert werden.

Die Richtigkeit und Vollständigkeit der vorstehenden Übersetzung aus der niederländischen Sprache werden bescheinigt.

Kranenburg, den

---

<sup>1</sup> Die Abkürzung BW steht für *Burgerlijk Wetboek*: das niederländische Bürgerliche Gesetzbuch. (Anm. Übers.)





# AVC

## General Transport Conditions 2002

Deposited at the clerk to Amsterdam court (no. 81/2014)  
and to Rotterdam court (no. 2/2015).

**In Stichting vervoeradres, established in 1946, the following bodies work together:**

**EVO**, the Employers' Organisation for logistics and transport

**Goederenvervoer Nederland** (*Goods Transport, the Netherlands*)

**NBB**, Nederlandsch Binnenvaartbureau (*Inland Navigation Bureau, The Netherlands*)

**Transport en Logistiek Nederland**, the employers' organisation for goods transport

Full text deposited at the clerk to Amsterdam court (no. 81/2014) and to Rotterdam court (no. 2/2015).

**@ 2015, Stichting vervoeradres**

No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without the prior written permission of the Publishers.

## Contents

Article 1	<b>Definitions</b>	2
Article 2	<b>Electronic messages</b>	2
Article 3	<b>Scope of application</b>	3
Article 4	<b>Obligations of the sender;</b>	3
Article 5	<b>The consignment note</b>	4
Article 6	<b>Evidential value of the consignment note</b>	4
Article 7	<b>Freight payment</b>	5
Article 8	<b>Instructions of the sender</b>	5
Article 9	<b>Obligations of the carrier</b>	6
Article 10	<b>Liability of the carrier</b>	6
Article 11	<b>Special risks</b>	7
Article 12	<b>Presumption of exonerating circumstances</b>	7
Article 13	<b>Compensation</b>	8
Article 14	<b>Intention to cause damage and wilful recklessness</b>	8
Article 15	<b>Notice of damage</b>	8
Article 16	<b>Right to claim</b>	9
Article 17	<b>Cash on delivery (COD)</b>	9
Article 18	<b>Reservations of the carrier</b>	10
Article 19	<b>Prevention after receipt</b>	10
Article 20	<b>Stack-on transport, through transport</b>	10
Article 21	<b>Storage in the event that the consignee does not show up</b>	10
Article 22	<b>Storage before, during and after carriage</b>	11
Article 23	<b>Right of lien</b>	11
Article 24	<b>Right of pledge</b>	12
Article 25	<b>Lost goods</b>	12
Article 26	<b>Indemnification; Himalaya clause</b>	12
Article 27	<b>Default interest</b>	12
Article 28	<b>Limitation period</b>	13
Article 29	<b>Choice of court; choice of law</b>	13

## Article 1

### Definitions

In these conditions the following will mean:

1. **Contract of carriage:** the contract by which the carrier undertakes towards the sender to carry goods by road.
2. **Sender:** the contractual other party of the carrier. If a sender is referred to in the consignment note this does not automatically mean that the sender referred to is the contractual other party of the carrier.
3. **Consignee:** the person who by virtue of the contract of carriage is entitled to delivery of the goods by the carrier.
4. **The consignment note:** the document drawn up in three original copies, one of which (evidence of receipt) is destined for the sender, the second (evidence of delivery) being destined for the carrier, and the third being destined for the consignee.
5. **Servants and agents:** employees of the carrier as well as persons whose services the carrier uses for the completion of the contract of carriage.
6. **Force majeure:** circumstances which a diligent carrier is unable to avoid and in so far as a carrier is unable to prevent the consequences thereof.
7. **Loss due to delay:** financial loss arising from delay in delivering goods.
8. **Written or 'in writing':** in writing or electronically.
9. **BW:** Burgerlijk Wetboek (Netherlands Civil Code).
10. **CMR:** Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) (Geneva 1956), as supplemented by the 1978 Protocol.
11. **'Algemene Veerboot- en Beurtvaartcondities'** the Dutch General Ferry Boot and Regular Barge Terms and Conditions), most recent version, as deposited by Stichting vervoeradres at the registry of the District Courts of Amsterdam and Rotterdam.
12. **General Storage Terms and Conditions:** the General Storage Terms and Conditions, most recent version, as deposited by Stichting vervoeradres at the registry of the District Courts of Amsterdam and Rotterdam.

## Article 2

### Electronic messages

1. If data, including those relating to the consignment note, are exchanged electronically, parties shall not dispute the admissibility of electronic messages as evidence in the event of a mutual conflict.
2. Electronic messages have the same evidential value as written documents, unless these messages were not sent, saved and registered in the format as agreed on between the parties and in accordance with the security level and manner agreed on by parties.

3. A consignment note drawn up and signed electronically via the TransFollow platform has the same evidential value as the consignment note referred to in section 1. The electronic signature placed via the TransFollow platform is recognised as sufficiently reliable.

### Article 3

#### **Scope of application**

The General Transport Terms and Conditions apply to the contract of carriage of goods by road; if the CMR applies, then the General Transport Terms and Conditions also apply.

### Article 4

#### **Obligations of the sender;**

notice of termination of the contract of carriage

1. The sender is required:
  - a) concerning the goods and the treatment of same, to timely supply the carrier with all data and information as he is able to or ought to be able to, and of which he knows or ought to know that such data and information are important to the carrier, unless he may assume that the carrier is already aware of this data;
  - b) to make the agreed goods available to the carrier at the agreed location and time and in the agreed manner, accompanied by the consignment note as required by article 5 and by any further documents as required by law from the sender;
  - c) to clearly and appropriately address each package to be carried and, in so far as reasonably practicable, to affix or append the required information and address to the packages or their packaging in such a manner that under normal circumstances it remains legible until the end of the carriage. The sender may agree in writing with the carrier that addresses on the packages can be substituted by a statement of numbers, letters or other symbols;
  - d) to report the total weight of the goods to be carried on the consignment note;
  - e) to load and to stow the goods as agreed in or on the vehicle, and to have them unloaded, unless parties agree otherwise, or unless other obligations arise from the nature of the intended carriage, considering the goods to be carried and the vehicle made available.
2. The sender is not allowed to back out of his obligations mentioned in section 1 a, b, c, and d irrespective of the circumstances he may invoke and the sender is required to compensate the carrier for the damage arising from non-compliance with the obligations mentioned.
3. Without prejudice to the provisions of section 2, the carrier may terminate the contract without any notification if the sender does not fulfil his obligations referred to in section 1a and b; however the carrier may only do so after he has set a final deadline for the sender in writing and the sender fails to meet its obligation by the expiry of that deadline. If setting such a deadline would mean that the business operations of the carrier would be unreasonably affected, then the carrier may terminate the contract without granting a deadline as mentioned. The sender may likewise terminate the contract, if he does not fulfil his obligation as mentioned in section 1b.

Termination is effected by written notice and the agreement is terminated when this notice is received. After termination the sender owes the carrier 75 percent of the agreed freight rate but cannot be held liable for further compensation. If no freight rate was agreed, the applicable freight rate will be as per the law, respectively as per custom, respectively in fairness.



4. The carrier may also give notice of termination of the contract, in case of defective loading or stowing or in case of overloading, but not until the sender has been given the opportunity to rectify the defect or the overloading. If the sender refuses to rectify the defective loading and/or stowing or the overloading, the carrier may either give notice of termination of the contract, or rectify the defects and/or the overloading himself; in both cases the sender is required to pay the carrier an amount of € 500, unless the carrier proves that the damages suffered are in excess of that amount; section 3 does not apply.
5. The sender must repay to the carrier any fine imposed on him as a result of overloading, unless the carrier has fallen short in fulfilling his obligations pursuant to article 9 sections 1 and 5 or the carrier has not given notice of termination of the contract of carriage on the ground of the previous section, without prejudice to his right to invoke bad faith on the part of the sender. In case the sender can show proof of any fine resulting from violation of article 2.6 section 2 of the Wet Wegvervoer Goederen (Law roadtransport of goods), this stipulation is deleted.
6. Notwithstanding the other sections of this article the sender must compensate to the carrier the damages suffered in so far as caused by the circumstance that the carriage of the goods is or will be fully or partially prohibited or restricted by public authority; however this liability will not exist if the sender proves that the carrier was or could have reasonably been aware of the prohibition or restriction at the time of the contract of carriage being concluded.

#### Article 5

##### **The consignment note**

1. When making the goods available the sender is obliged to submit a consignment note to the carrier which states that these General Terms and Conditions apply to the contract of carriage concluded.
2. The sender is required to complete the consignment note truthfully and in full according to the instructions, and when making the goods available to the carrier he warrants the correctness and completeness of the data supplied by him.
3. The carrier is required to clearly identify himself as the carrier in the consignment note presented by the sender and to sign it and return it to the sender. If the carrier so requires, the sender is required to sign the consignment note. The signature may be printed or substituted by a stamp or any other mark of origin.
4. The consignment note may also be drawn up in the form of an electronic message in accordance with the format and security level as agreed between the parties and in accordance with the manner of sending, saving and registering as agreed between the parties.

#### Article 6

##### **Evidential value of the consignment note**

1. When accepting the goods the carrier is obliged to check the correctness of the statement of the quantity of goods in the consignment note as well as the outward good condition of the goods and their packaging, and in case of deviation to make a note of that on the consignment note. This obligation does not exist if in the opinion of the carrier this would considerably delay the carriage.
2. The consignment note is prima facie evidence, subject to evidence to the contrary, of the conditions of the contract of carriage and the parties to the contract of carriage, and of the receipt of the goods and their packaging in outwardly good condition, and of the weight and quantity of the goods. If the carrier has no

reasonable means to check the correctness of the entries referred to in section 1, then the consignment note will not be evidential of these entries.

## Article 7

### **Freight payment**

1. The sender is obliged to pay the freight and further expenses attached to the goods at the time that the consignment note is handed over or the goods are received by the carrier.
2. If freight payable at destination has been agreed, the consignee is obliged to pay the freight, the costs due owing to other reasons relating to the carriage and further charges attached to the goods on delivery of the goods by the carrier; if the consignee does not pay these upon the first reminder, he and the sender are jointly and severally obliged to pay. If, in the case of freight payable at destination, the sender has mentioned in the consignment note that no delivery may be performed without payment of the freight costs, the costs due owing to other reasons relating to the carriage and further expenses attached to the goods, the carrier, if no payment is made, must ask the sender for further instructions which he is obliged to follow up, in so far as reasonably possible, against compensation of costs and damage and possibly payment of a reasonable fee, unless these costs were incurred by his own fault.
3. The carrier has the right to charge all extrajudicial and judicial costs incurred to collect the freight and other amounts, as mentioned in sections 1 and 2, to the parties required to pay the freight and other costs. The extrajudicial collection costs are due as from the time that the debtor is in default. The extrajudicial collection costs are calculated on the basis of the Extrajudicial costs compensation decree (*Besluit voor buitengerechtelijke incassokosten*, Bulletin of Acts, Orders and Decrees 2012/141) or the most recent version of that decree.
4. The freight, the costs due owing to other reasons relating to the carriage and further expenses attached to the goods are due also if the goods are not delivered at their destination or only partly, damaged or delayed.
5. An appeal to set off claims to pay freight, costs due owing to other reasons relating to the carriage and further expenses attached the goods against claims for any other reason is not permitted.
6. If the sender does not fulfil his obligations referred to in this article, then the carrier is entitled to suspend departure of the vehicle, and in this event the damage arising will be considered as expenses attached to the goods.

## Article 8

### **Instructions of the sender**

1. The sender is entitled to change the location where the goods are made available, to designate himself or somebody else as consignee, to change a designation given of the consignee as well as to give orders concerning delivery or to change the place of delivery, provided these instructions do not impede the normal business operations of the carrier. Instructions concerning non-delivery which reach the person having to carry them out on time, must still be carried out however.
2. Instructions may also be given after receipt of the goods by the carrier.
3. The sender is required to compensate the carrier for any damage and costs caused by following the instructions. If as a result of the instructions given the vehicle has been driven to a location which was

not previously agreed on, then the sender is required to pay a reasonable fee in this respect as well as compensating the damage suffered and expenses incurred.

4. The right to give instructions lapses as soon as the consignee accepts the goods at the place of delivery or the consignee claims compensation from the carrier because the latter did not deliver the goods.

## Article 9

### **Obligations of the carrier**

1. The carrier is required to accept the goods agreed on at the place and time and in the manner agreed as well as to communicate the loading capacity of the vehicle to the sender, unless it can be presumed that the sender is aware of this.
2. The carrier is obliged to deliver the goods received for carriage at the destination in the condition in which he has received them.
3. The carrier is obliged to deliver the goods received for carriage within a reasonable time period; if a period of delivery has been agreed in writing delivery must be carried out within this period.
4. If the carrier does not fulfil the obligation referred to in section 1, either party may give notice of termination of the contract in respect of the goods not yet accepted by the carrier. However, the sender may do so only after having set a deadline in writing for the carrier and the carrier does not fulfil his obligation at the expiry of it.

Notice of termination is given by a written communication to the other party and the contract terminates when this notice is received.

After termination the carrier is required to compensate the sender for the damage which he has suffered as a result of the termination. This compensation, however, cannot amount to more than twice the freight and the sender owes no freight.

5. The carrier is obliged to check the loading, stowing and any overloading by or on behalf of the sender if and in so far as circumstances permit this. If the carrier considers that the loading and stowing is defective, he is obliged, notwithstanding the stipulation in article 4 section 4, to make a note of this on the consignment note. If he is not able or in a position to fulfil his control obligation, he may make a note of this on the consignment note.
6. If delivery domicile has been agreed, the carrier must deliver the goods to the door of the address mentioned in the consignment note or to the door of an address which the sender has provided in good time instead of the one in the consignment note pursuant to article 8. If the address is not reachable via a surfaced road or any other reasonable manner, it must be delivered to a location, which is as close as possible to the address originally indicated.

## Article 10

### **Liability of the carrier**

1. Except in the case of force majeure the carrier is liable for damage to or loss of the goods and for damage due to delayed delivery in so far as the carrier has not fulfilled the obligations referred to in article 9, sections 2 and 3.

2. The carrier is also liable for acts and omissions of his agents and servants in the same way as for his own acts and omissions..
3. The carrier cannot relieve himself of his liability by invoking the defective condition of the vehicle or of the equipment which he uses unless this was made available to him by the sender, the consignee or the receiver. Material will not mean a ship or a railway carriage containing the vehicle.

## Article 11

### **Special risks**

Notwithstanding article 10, the carrier, who does not fulfil his obligations pursuant to article 9 sections 2 and 3, will nevertheless not be liable for the damage arising from this, in so far as the non-observance is the result of the special risks related to one or more of the following circumstances:

- a) the carriage of the goods in an open uncovered vehicle, if this was explicitly agreed and specified in the consignment note;
- b) absence of or defective condition of packing of the goods which considering their nature or the manner of carriage should have been sufficiently packed;
- c) handling, loading, stowing or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on account of the sender or the consignee;
- d) the nature of certain commodities which owing to causes related to this nature are exposed to total or partial loss or to damage, particularly through combustion, explosion, melting, breakage, corrosion, decay, desiccation, leakage, normal reduction of quality or presence of vermin or rodents;
- e) heat, cold, temperature variations or air humidity, but only if it has not been agreed that the carriage would be performed by means of a vehicle especially equipped to protect the goods from the effects of such conditions;
- f) incompleteness or inadequacy of the address, numbers, letters or signs on the packages;
- g) the fact that it concerns carriage of a live animal.

## Article 12

### **Presumption of exonerating circumstances**

1. If the carrier proves that, considering the circumstances of the case, the non-compliance with his obligations pursuant to article 9 sections 2 and 3 may have been a consequence of one or more of the special risks specified in article 11, it will be presumed that the non-compliance was indeed such a consequence. However, the person who is entitled to receive the goods from the carrier may prove that this non-compliance was not wholly or partly caused by one of these special risks.
2. The presumption referred to here above does not apply in the event mentioned in article 11a, if there is an abnormal shortage or an abnormally large loss of packages.
3. If, in accordance with what the parties had agreed, the carriage is performed by means of a vehicle especially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, temperature variations or air humidity, the carrier for the purpose of exoneration of his liability as a result of these effects may only invoke article 11d if he proves that all measures had been taken, which he was obliged to take considering the circumstances, with respect to the choice, the maintenance, and the use of such equipment and that he acted in accordance with the special instructions referred to in section five.

4. The carrier may only invoke article 11g, if he proves that all measures had been taken which he was normally obliged to take, considering the circumstances and that he acted in accordance with the special instructions referred to in section five.
5. The special instructions referred to in sections three and four of this article must have been given to the carrier before the start of the carriage and must have been explicitly accepted by him and must be specified in the consignment note if one has been issued for the carriage concerned. Merely the specification of them in the consignment note constitutes no evidence in this event.

#### Article 13

##### **Compensation**

1. The compensation owed by the carrier on the ground of non-compliance with his obligation pursuant to article 9 section 2 is limited to an amount of € 3.40 per kilogram; the carrier is not liable on the grounds of the contract of carriage for other damage than that arising from loss of or damage to the goods, such as consequential damage, business stagnation or immaterial damage.
2. The number of kilograms as basis for the calculation of the amount specified in section 1 is the weight of the damaged or not delivered object as specified in the consignment note.
3. If the carrier is liable because he did not deliver within the reasonable period specified in article 9 section 3, the compensation for delay in delivery is limited to once the freight; if the period specified in article 9 section 3 has been agreed in writing, the compensation is limited to twice the freight.
4. The costs of expertise research, salvage and other costs which are incurred to establish and realise the value of the damaged or lost goods and of those delivered with delay are considered as depreciation of the object.
5. If the carrier is liable because of non-compliance with his obligation stemming from Sections 8:1115 para 2 and 8:1118 para 3 BW, or the articles 6 section 1, 19 sections 4, 21 or 25 of these terms and conditions, compensation due by the carrier in this respect shall not exceed the compensation which he would owe in the event of total loss of the goods concerned.

#### Article 14

##### **Intention to cause damage and wilful recklessness**

An act or an omission by whomever, except the carrier himself, carried out either with the intention to cause damage, or recklessly and in the knowledge that this damage would ensue, does not deprive the carrier of his right of appealing to any exoneration or limitation of his liability.

#### Article 15

##### **Notice of damage**

1. If the goods are delivered by the carrier showing obvious damage or loss and the consignee does not, on receipt of the goods or immediately thereafter, communicate to the carrier a reservation in writing, specifying the general nature of the damage or the loss, then the carrier is presumed to have delivered the goods in the same condition as in which he received them.

2. If the damage or the loss are not externally visible and the consignee has not, within one week of acceptance of the goods, communicated to the carrier a reservation in writing, specifying the general nature of the damage or the loss, then the carrier is likewise presumed to have delivered the goods in the same condition as in which he has received them.
3. If the goods are not delivered within a reasonable or an agreed period and the consignee has not, within one week of acceptance of the goods, communicated to the carrier a reservation in writing, specifying that the goods were not delivered within this period, then the carrier is presumed to have delivered the goods within this period.

## Article 16

### **Right to claim**

Both the sender and the consignee are entitled to demand delivery of the goods in accordance with the obligations of the carrier from the carrier.

## Article 17

### **Cash on delivery (COD)**

1. Parties may agree that the goods will be charged with a COD amount which, however, shall not exceed the invoice value of the goods. In that case the carrier may deliver the goods only after advance payment of the COD amount in cash, unless the sender has authorised the carrier to accept some other form of payment.
2. If after notice of arrival the consignee does not pay the COD amount in accordance with the form of payment as prescribed by the sender to the carrier, then the carrier must ask the sender for further instructions. The costs related to asking for instructions are for account of the sender. The carrier must follow up the instructions given to him, in so far as this is reasonably possible, in return for reimbursement of costs and possibly a reasonable fee, unless these costs were incurred by his own fault. If the sender gives instructions to the effect that delivery must be carried out in deviation to instructions previously given relating to payment, then these instructions must be given in writing to the carrier. In the absence of instructions the stipulations of article 21 apply mutatis mutandis.
3. The carrier is obliged after delivery of a COD consignment and transfer of the amount to him to remit the COD amount without delay but in any event within two weeks to the sender or to transfer it to his bank or giro account.
4. The period of two weeks specified in section 3 starts on the day that the goods are delivered.
5. The consignee who at the time of delivery knows that the goods are burdened by a COD amount is obliged to pay to the carrier the amount which the latter owes to the sender.
6. If the goods have been delivered without the COD amount having been collected in advance, the carrier is obliged to compensate the sender for the damage to the maximum of the COD amount, unless he proves that there was no fault on his part or on the part of his employees. This obligation does not affect his right of recourse against the consignee.
7. The COD fee due accrues to the sender.

8. All claims against the carrier stemming from a COD condition are limited to one year, counting from the commencement of the day following the day when the goods were delivered or ought to have been delivered.

#### Article 18

##### **Reservations of the carrier**

In application of the present conditions the carrier reserves the right:

- a) to carry the goods by means of the vehicles which are appropriate in his opinion and to keep them if necessary in such vehicles, storage rooms or warehouses as he thinks fit, irrespective of whether these vehicles, storage rooms or warehouses belong to the carrier or third parties;
- b) to have the free choice of the route for carriage, and likewise to deviate from the customary route. He is also entitled to call on places as he thinks fit for the operation of his enterprise.

#### Article 19

##### **Prevention after receipt**

1. If upon receipt of the goods by the carrier the carriage cannot reasonably be effected, continued or completed or within a reasonable time period, the carrier is obliged to communicate this to the sender. Both carrier and sender are then entitled to give notice of termination of the contract.
2. Notice of termination shall be given by notifying the other party in writing and the contract will terminate when this written notification is received.
3. The carrier is not obliged to effect further carriage to the place of destination and is entitled to unload the goods and store these at a place fit for the purpose; the sender is entitled to take possession of the goods. The costs incurred with respect to the goods in connection with the termination are for account of the sender, under reservation of section 4.
4. Without prejudice to force majeure the carrier is obliged to compensate the sender for the damage which he suffers as a result of the termination of the contract.

#### Article 20

##### **Stack-on transport, through transport**

1. If part of the carriage, whether or not after transshipment of the goods, takes place on inland waterways, the liability of the carrier for this part is defined by articles 9 and 13 of the Algemene Veerboot- en Beurtvaartcondities.
2. If, after delivery of the goods which he has carried, the carrier undertakes to have the goods carried onwards, he does so in the capacity of a forwarding agent and his liability in this capacity is then limited to € 3.40 per kilogram for lost or damaged goods; no further compensation for any kind of damage shall be owed.

#### Article 21

##### **Storage in the event that the consignee does not show up**

1. If the consignee does not show up after notice of arrival of the goods, , if he does not begin taking delivery of the goods, if he does not continue to accept delivery of the goods regularly and with appropriate haste, if he

refuses to accept the goods or to sign for receipt, the carrier may store the goods for account and risk of the sender, observing due care, in a manner and location of his determination, if necessary also in the vehicle in which the goods were carried; the carrier is obliged to inform the sender.

2. The carrier, taking section 1 into consideration may also proceed to storage or garaging, if furnishment of security as specified in article 23 section 5 is refused, or if a dispute arises over the amount or the nature of the security to be furnished.
3. Except in the event of seizure, the goods may be sold publicly or privately for account of the sender without any legal authorisation being required, but only after expiry of one week after a notice in writing by registered mail to the sender of the intention to sell.
4. The sale may be effected without observing any term and without prior notice if the goods are perishable or storage may be detrimental or give rise to damage or danger for the vicinity. If prior notice was not given, the carrier is obliged to inform the sender of the sale afterwards.
5. With regard to livestock the term specified in section 3 is three days, subject to the right of the carrier to proceed to the sale without respecting any term and without prior notice if the condition of the livestock so warrants. If prior notice was not given, the carrier is obliged to inform the sender of the sale afterwards.
6. The carrier will retain the proceeds from the goods sold, after deduction of the amount of any COD and a fee due to the carrier in connection therewith and of everything due to the carrier in connection with the goods sold, both for freight as well as the costs or storage and parking and other costs and damages, for the sender for six months following the acceptance of the goods for carriage, at the expiry of which term he shall put the amount retained in judicial custody.

## Article 22

### **Storage before, during and after carriage**

If sender and carrier agree that the carrier will store the goods before or during the carriage as agreed, or will do so on completion of the carriage, such storage is effected under application of the General Storage Terms and Conditions, pursuant to which sender and carrier are respectively considered as the depositor and the custodian.

## Article 23

### **Right of lien**

1. The carrier has a right of lien on goods and documents in his possession in connection with the contract of carriage towards any person who demands delivery of same. This right does not accrue to him if, at the time of receipt of the goods for carriage, he had reason to doubt the right of the sender to make the goods available for carriage to him.
2. The right of lien applies likewise to charges attached to the goods by way of COD as well as to the COD fee to which he is entitled, for which he is not obliged to accept security.
3. The carrier may also exercise the right of lien against the sender for reason of what is still owed to him with respect to previous contracts of carriage.
4. Likewise, the carrier may exercise the right of lien against the consignee who in this capacity became a party to previous contracts of carriage for reason of what is still owed to him with respect to these contracts.



5. If when settling the invoice a dispute arises over the amount due or if there is a need for a calculation to be made for the determination of what is due that cannot be made quickly, then the party demanding delivery is obliged to pay forthwith the part which the parties agree is due and to furnish security for the part in dispute or for the part for which the amount has not yet been established.

#### Article 24

##### **Right of pledge**

1. All the goods, documents and monies in possession of the carrier in connection with the contract of carriage serve as pledge for all claims which he has against the sender.
2. Except for the cases where the sender has been declared bankrupt, has been granted moratorium of payments or in has been declared subject to a debt reorganisation scheme for natural persons, the carrier shall never be entitled to sell the pledged objects without permission from the Court in accordance with Section 3:248 para 2 BW.

#### Article 25

##### **Lost goods**

If the goods have not been delivered within thirty days from the day when they were accepted for carriage and if their whereabouts is unknown, the goods will be considered as lost.

If within one year after the carrier has paid compensation for non-delivery of the goods to the person who was entitled to delivery of same, these goods or some of them appear to be (again) in possession of the carrier, the latter is obliged to communicate this circumstance to the sender or the consignee in writing, whichever has expressed the wish to this effect in writing, and then the sender respectively the consignee has the right for thirty days from receipt of such communication to demand as yet delivery of these goods against reimbursement of the compensation he has received. The same applies if the carrier has paid no compensation for non-delivery, subject however to the period of one year to start from the day after the day when the goods ought to have been delivered. If the sender or the consignee respectively does not avail himself of this right, article 21 applies.

#### Article 26

##### **Indemnification; Himalaya clause**

1. The sender who fails to meet any obligation which the law or these conditions impose on him is obliged to indemnify the carrier against all damages which he might suffer as a result of this non-compliance when he is held liable by a third party on account of the carriage of the goods.
2. When servants and agents of the carrier are held liable on account of the carriage of the goods, these persons may invoke each liability limitation and/or exoneration which the carrier can invoke pursuant to these conditions or any other legal or contractual provision.

#### Article 27

##### **Default interest**

Pursuant to Section 6:119 BW, parties owe statutory default interest on any amounts owed.

## Article 28

### Limitation period

1. All judicial claims based on or related to the contract of carriage are limited to one year.
2. In so far as a carrier seeks recourse against a person whose services the carrier has used in completing the contract of carriage to recoup what the carrier is due to the sender or the consignee a new limitation period of three months begins from the time as stipulated in Section 8:1720 para 1 BW.

## Article 29

### Choice of court; choice of law

1. All disputes arising from or relating to domestic carriage by road between parties residing in the Netherlands can exclusively be adjudicated by the competent court in Rotterdam, unless the parties agree otherwise in writing.
2. All legal relationships ensuing from or relating to the contract of carriage are governed by Dutch law.

### **Explanatory note**

*Instead of a judicial decision, parties can also opt to submit their dispute to arbitration. TAMARA specialises in arbitration in the areas of transport, storage, logistics, international trade, and the shipping and shipbuilding industries. Stichting vervoeradres sits on the board of TAMARA to represent the interests of road transport and logistics services. Since September 2011 it is no longer possible to submit cases for arbitration to the Stichting Arbitrage voor Logistiek.*

*If you wish to make use of the arbitration services of TAMARA, then include the arbitration clause below in your contract of carriage.*

*'All disputes ensuing from or connected to this contract will be subject to Arbitration in Rotterdam in accordance with the TAMARA Arbitration Regulations. Article 29 Paragraph 1 AVC 2002 does not apply to this contract.'*

*The parties can also decide after the conflict has arisen to submit the case for arbitration. This requires a written agreement between the parties.*

### **Stichting vervoeradres**

Stichting Vervoeradres facilitates the logistics chain with widely accepted bilateral general terms and conditions (such as the General Conditions of Transport, AVC). Key to this is the principle of a well-balanced distribution of risks, sectoral acceptance and transparency regarding the legal status both of the sender (shipper), the logistics service provider and the consignee. The Foundation maintains contacts on an international level for purposes of enhancing the legal status of the various parties in the logistics chain (as formulated in the CMR Convention).

### **Beurtvaartadres**

Beurtvaartadres facilitates the logistics chain in the mutual exchange and storage of data on logistics transactions, for purposes of reducing the overall transaction costs. Its expertise, solutions and products are made available to this end. Beurtvaartadres expressly strives to provide services which apply corporate social responsibility and aims to raise awareness of its CSR policy among its colleagues, customers and suppliers. Beurtvaartadres is independent and acts on behalf of the employers' organisations EVO, Goederenvervoer Nederland, Nederlandsch Binnenvaartbureau and Transport en Logistiek Nederland.

**Stichting**  **vervoeradres**

Beurtvaartadres provides its logistics services through the following entities:

**Beurtvaartadres document**

Beurtvaartadres document ensures that businesses can send their goods with the correct legal documents, via road, water or by air.

**TransFollow**

TransFollow supports the logistics chain with common, user-friendly ICT systems for data exchange and to improve data quality. The emphasis is placed on data integrity and the reduction of overall transaction costs with the use of new technologies.

**Beurtvaartadres douane (Beurtvaartadres customs)**

Beurtvaartadres douane facilitates importers and exporters by enabling the (digital) processing of customs declarations and other customs obligations as efficiently as possible.

*If you have any queries regarding the General Transport Conditions 2002 please contact one of our specialists on +31 (0)88 552 21 00 or email us at [sva@beurtvaartadres.nl](mailto:sva@beurtvaartadres.nl). If after office hours, you may find the answer to your query on our website: [www.sva.nl](http://www.sva.nl)*

**Stichting**  **vervoeradres**



Stichting  vervoeradres



Item number: 6012  
January 2015



# CMR

Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im  
Internationalen Straßengüterverkehr

**Unter der 1946 gegründeten Stichting vervoeradres [Stiftung für Speditionsformalitäten] arbeiten folgende Organisationen zusammen:**

**EVO**, Unternehmerverband für Logistik und Transport

**Goederenvervoer Nederland** [*Güterverkehr Niederlande*]

**NBB**, Nederlandsch Binnenvaartbureau [*Niederländisches Binnenschifffahrtsbüro*]

**Transport en Logistiek Nederland**, der Unternehmerverband für den Güterverkehr

<b>Kapittel I</b>	
Geltungsbereich, art. 1 und 2	3
<b>Kapittel II</b>	
Haftung des Frachtführers für andere Personen, art. 3	4
<b>Kapittel III</b>	
Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages, art. 4-16	5
<b>Kapittel IV</b>	
Haftung des Frachtführers, art. 17-29	9
<b>Kapittel V</b>	
Reklamationen und Klagen, art. 30-33	13
<b>Kapittel VI</b>	
Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer, art. 34-40	16
<b>Kapittel VII</b>	
Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen, art. 41	18
<b>Kapittel VIII</b>	
Schlussbestimmungen, art. 42-51	19

## **Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im Internationalen Straßengüterverkehr (CMR)**

### **Präambel**

Die Vertragsparteien haben,

IN DER ERKENNTNIS, dass es sich empfiehlt die Bedingungen für den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr, insbesondere hinsichtlich der in diesem Verkehr verwendeten Urkunden und der Haftung des Frachtführers, einheitlich zu regeln, folgendes vereinbart:



### **Artikel 1**

1. Dieses Übereinkommen gilt für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Strasse mittels Fahrzeugen, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort, wie sie im Verträge angegeben sind, in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der Parteien.
2. In Sinne dieses Übereinkommens bedeuten "Fahrzeuge" Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, wie sie in Artikel 4 des Abkommens über den Strassenverkehr vom 19. September 1949 umschrieben sind.
3. Dieses Übereinkommen gilt auch dann, wenn in seinen Geltungsbereich fallende Beförderungen von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen durchgeführt werden.
4. Dieses Übereinkommen gilt nicht:
  - a) für Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden;
  - b) für die Beförderung von Leichen;
  - c) für die Beförderung von Umzugsgut.
5. Die Vertragsparteien werden untereinander keine zwei- oder mehrseitigen Sondervereinbarungen schliessen, die Abweichungen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens enthalten; ausgenommen sind Sondervereinbarungen unter Vertragsparteien, nach denen dieses Übereinkommen nicht für ihren kleinen Grenzverkehr gilt, oder durch die für Beförderungen, die ausschliesslich auf ihrem Staatsgebiet durchgeführt werden, die Verwendung eines das Gut vertretenden Frachtbriefes zugelassen wird.

### **Artikel 2**

1. Wird das mit dem Gut beladene Fahrzeug auf einem Teil der Strecke zur See, mit der Eisenbahn, auf Binnenwasserstrassen oder auf dem Luftwege befördert und wird das Gut - abgesehen von Fällen des Artikels 14 - nicht umgeladen, so gilt dieses Übereinkommen trotzdem für die gesamte Beförderung. Soweit jedoch bewiesen wird, dass während der Beförderung durch das andere Verkehrsmittel eingetretene Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Strassenfrachtführers, sondern durch ein Ereignis verursacht worden sind, das nur während und wegen der Beförderung durch das Beförderungsmittel eingetreten sein kann, bestimmt sich die Haftung des Strassenfrachtführers nicht nach diesem Übereinkommen, sondern danach, wie der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels gehaftet hätte, wenn ein lediglich das Gut betreffender Beförderungsvertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des anderen Verkehrsmittels nach den zwingenden Vorschriften des für die Beförderung durch das andere Verkehrsmittel geltenden Rechts geschlossen worden wäre. Bestehen jedoch keine solchen Vorschriften, so bestimmt sich die Haftung des Strassenfrachtführers nach diesem Übereinkommen.
2. Ist der Strassenfrachtführer zugleich der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels, so haftet er ebenfalls nach Absatz 1, jedoch so, als ob seine Tätigkeit als Strassenfrachtführer und seine Tätigkeit als Frachtführer des anderen Verkehrsmittels von zwei verschiedenen Personen ausgeübt würden.

#### **Artikel 3**

Der Frachtführer haftet, soweit dieses Übereinkommen anzuwenden ist, für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

#### Artikel 4

Der Beförderungsvertrag wird in einem Frachtbrief festgehalten. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berühren weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages, der den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterworfen bleibt.

#### Artikel 5

1. Der Frachtbrief wird in drei Originalausfertigungen ausgestellt, die vom Absender und vom Frachtführer unterzeichnet werden. Die Unterschriften können gedruckt oder durch den Stempel des Absenders oder des Frachtführers ersetzt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem der Frachtbrief ausgestellt wird, zulässig ist. Die erste Ausfertigung erhält der Absender, die zweite begleitet das Gut, die dritte behält der Frachtführer.
2. Ist das zu befördernde Gut auf mehrere Fahrzeuge zu verladen oder handelt es sich um verschiedenartige oder um in verschiedene Posten aufgeteilte Güter, können sowohl der Absender als auch der Frachtführer verlangen, dass so viele Frachtbriefe ausgestellt werden, als Fahrzeuge zu verwenden oder Güterarten oder -posten vorhanden sind.

#### Artikel 6

1. Der Frachtbrief muss folgenden Angaben enthalten:
  - a) Ort und Tag der Ausstellung;
  - b) Name und Anschrift des Absenders;
  - c) Name und Anschrift des Frachtführers;
  - d) Stelle und Tag der Übernahme des Gutes sowie die für die Ablieferung vorgesehene Stelle;
  - e) Name und Anschrift des Empfängers;
  - f) Die übliche Bezeichnung der Art des Gutes und die Art der Verpackung, bei gefährlichen Gütern ihre allgemein anerkannte Bezeichnung;
  - g) Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke;
  - h) Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes;
  - i) Die mit der Beförderung verbundenen Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und andere Kosten, die vom Vertragsabschluss bis zur Ablieferung anfallen);
  - j) Weisungen für die Zoll- und sonstige amtliche Behandlung;
  - k) Die Angabe, dass die Beförderung trotz einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen dieses Übereinkommens unterliegt.
2. Zutreffendenfalls muss der Frachtbrief ferner folgende Angaben enthalten:
  - a) das Verbot umzuladen;
  - b) die Kosten, die der Absender übernimmt;
  - c) den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme;
  - d) die Angabe des Wertes des Gutes und des Betrages des besonderen Interesses an der Lieferung;
  - e) Weisungen des Absenders an den Frachtführer über die Versicherung des Gutes;
  - f) die vereinbarte Frist, in der die Beförderung beendet sein muss;
  - g) ein Verzeichnis der dem Frachtführer übergebenen Urkunden.
3. Die Parteien dürfen in den Frachtbrief noch anderen Angaben eintragen, die sie für zweckmässig halten.

## **Artikel 7**

1. Der Absender haftet für alle Kosten und Schäden, die dem Frachtführer dadurch entstehen, dass folgende Angaben unrichtig oder unvollständig sind:
  - a) die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b, d, e, f, g, h und j bezeichneten Angaben;
  - b) die in Artikel 6 Absatz 2 bezeichneten Angaben;
  - c) alle anderen Angaben oder Weisungen des Absenders für die Ausstellung des Frachtbriefes oder zum Zwecke der Eintragung in diesen.
2. Trägt der Frachtführer auf Verlangen des Absenders die in Absatz 1 bezeichneten Angaben in den Frachtbrief ein, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass der Frachtführer hierbei im Namen des Absenders gehandelt hat.
3. Enthält der Frachtbrief die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe k bezeichnete Angabe nicht, so haftet der Frachtführer für alle Kosten und Schäden, die dem über das Gut Verfügungsberechtigten infolge dieser Unterlassung entstehen.

## **Artikel 8**

1. Der Frachtführer ist verpflichtet, bei der Übernahme des Gutes zu überprüfen:
  - a) die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief über die Anzahl der Frachtstücke und über ihre Zeichen und Nummern;
  - b) den äusseren Zustand des Gutes und seiner Verpackung.
2. Stehen dem Frachtführer keine angemessenen Mittel zur Verfügung, um die Richtigkeit der in Absatz 1 Buchstabe a bezeichneten Angaben zu überprüfen, so trägt er im Frachtbrief Vorbehalte ein, die zu begründen sind. Desgleichen hat er Vorbehalte zubegründen, die er hinsichtlich des äusseren Zustandes des Gutes und seiner Verpackung macht. Die Vorbehalte sind für den Absender nicht verbindlich, es sei denn, dass er sie im Frachtbrief ausdrücklich anerkannt hat.
3. Der Absender kann vom Frachtführer verlangen, dass dieser das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes überprüft. Er kann auch verlangen, dass der Frachtführer den Inhalt der Frachtstücke überprüft. Der Frachtführer hat Anspruch auf Ersatz der Kosten der Überprüfung. Das Ergebnis der Überprüfung ist in den Frachtbrief einzutragen.

## **Artikel 9**

1. Der Frachtbrief dient bis zum Beweise des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Frachtführer.
2. Sofern der Frachtbrief keine mit Gründen versehenen Vorbehalte des Frachtführers aufweist, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass das Gut und seine Verpackung bei der Übernahme durch den Frachtführer äusserlich in gutem Zustande waren und dass die Anzahl der Frachtstücke und ihre Zeichen und Nummern mit den Angaben im Frachtbrief übereinstimmten.

## **Artikel 10**

Der Absender haftet dem Frachtführer für alle durch mangelhafte Verpackung des Gutes verursachten Schäden an Personen, am Betriebsmaterial und an anderen Gütern sowie für alle durch mangelhafte Verpackung verursachten Kosten, es sei denn, dass der Mangel offensichtlich oder dem Frachtführer bei der Übernahme des Gutes bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat.

## **Artikel 11**

1. Der Absender hat dem Frachtbrief die Urkunden beizugeben, die für die vor der Ablieferung des Gutes zu erledigende Zoll- oder sonstige amtliche Behandlung notwendig sind, oder diese Urkunden dem Frachtführer zur Verfügung zu stellen und diesem alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.
2. Der Frachtführer ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob diese Urkunden und Auskünfte richtig und ausreichend sind. Der Absender haftet dem Frachtführer für alle aus dem Fehlen, der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden und Angaben entstehenden Schäden, es sei denn, dass den Frachtführer ein Verschulden trifft.
3. Der Frachtführer haftet wie ein Kommissionär für die Folgen des Verlustes oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief bezeichneten und diesem beigegebenen oder dem Frachtführer ausgehändigten Urkunden; er hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

## **Artikel 12**

1. Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Frachtführer das Gut nicht weiterbefördert, den für die Ablieferung vorgesehenen Ort ändert oder das Gut einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert.
2. Dieses Recht erlischt, sobald die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes dem Empfänger übergeben ist oder dieser sein Recht nach Artikel 13 Absatz 1 geltend macht. Von diesem Zeitpunkt an hat der Frachtführer den Weisungen des Empfängers nachzukommen.
3. Das Verfügungsrecht steht jedoch dem Empfänger bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an zu, wenn der Absender einen entsprechenden Vermerk in den Frachtbrief eingetragen hat.
4. Hat der Empfänger in Ausübung seines Verfügungsrechtes die Ablieferung des Gutes an einen Dritten angeordnet, so ist dieser nicht berechtigt seinerseits andere Empfänger zu bestimmen.
5. Die Ausübung des Verfügungsrechtes unterliegt folgenden Bestimmungen:
  - a) der Absender oder in dem in Absatz 3 bezeichneten Falle der Empfänger hat, wenn er sein Verfügungsrecht ausüben will, die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorzuweisen, worin die dem Frachtführer erteilten neuen Weisungen eingetragen sein müssen, und dem Frachtführer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der Weisungen entstehen;
  - b) die Ausführung der Weisungen muss zu dem Zeitpunkt, in dem sie die Person erreichen, die sie ausführen soll, möglich sein und darf weder den gewöhnlichen Betrieb des Unternehmens des Frachtführers hemmen noch die Absender oder Empfänger anderer Sendungen schädigen;
  - c) die Weisungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.
6. Kann der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen des Absatzes 5 Buchstabe b die erhaltenen Weisungen nicht durchführen, so hat er unverzüglich denjenigen zu benachrichtigen, der die Weisungen erteilt hat.
7. Ein Frachtführer, der Weisungen nicht ausführt, die ihm unter Beachtung der Bestimmungen dieses Artikels erteilt worden sind, oder der solche Weisungen ausführt, ohne die Vorlage der ersten Ausfertigung des Frachtbriefes verlangt zu haben, haftet dem Berechtigten für den daraus entstehenden Schaden.

## **Artikel 13**

1. Nach Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort ist der Empfänger berechtigt, vom Frachtführer zu verlangen, dass ihm gegen Empfangsbestätigung die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes übergeben und das Gut abgeliefert wird. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 19 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger die Rechte aus dem Beförderungsvertrage im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen.

2. Der Empfänger, der die ihm nach Absatz 1 zustehenden Rechte geltend macht, hat den Gesamtbetrag der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Kosten zu zahlen. Bei Streitigkeiten hierüber ist der Frachtführer zur Ablieferung des Gutes nur verpflichtet, wenn ihm der Empfänger Sicherheit leistet.

#### **Artikel 14**

1. Wenn aus irgendeinem Grunde vor Ankunft des Gutes an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort die Erfüllung des Vertrages zu den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen unmöglich ist oder unmöglich wird, hat der Frachtführer Weisungen des nach Artikel 12 über das Gut Verfügungsberechtigten einzuholen.
2. Gestatten die Umstände jedoch eine von den im Frachtbrief festgelegten Bedingungen abweichende Ausführung der Beförderung und konnte der Frachtführer Weisungen des nach Artikel 12 über das Gut Verfügungsberechtigten innerhalb angemessener Zeit nicht erhalten, so hat er die Massnahmen zu ergreifen, die ihm im Interesse des über das Gut Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen.

#### **Artikel 15**

1. Treten nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort Ablieferungshindernisse ein, so hat der Frachtführer Weisungen des Absenders einzuholen. Wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, ist der Absender berechtigt, über das Gut zu verfügen, ohne die erste Ausfertigung des Frachtbriefes vorweisen zu müssen.
2. Der Empfänger kann, auch wenn er die Annahme des Gutes verweigert hat, dessen Ablieferung noch so lange verlangen, als der Frachtführer keine dem widersprechenden Weisungen des Absenders erhalten hat.
3. Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger auf Grund seiner Befugnisse nach Artikel 12 Absatz 3 Anweisung erteilt hat, das Gut an einen Dritten abzuliefern, so nimmt bei der Anwendung der Absätze 1 und 2 dieses Artikels der Empfänger die Stelle des Absenders und der Dritte die des Empfängers ein.

#### **Artikel 16**

1. Der Frachtführer hat Anspruch auf Erstattung der Kosten, die ihm dadurch entstehen, dass er Weisungen einholt oder ausführt, es sei denn, dass er diese Kosten verschuldet hat.
2. In den in Artikel 14 Absatz 1 und in Artikel 15 bezeichneten Fällen kann der Frachtführer das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen; nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet. Der Frachtführer hat sodann das Gut für den Verfügungsberechtigten zu verwahren. Er kann es jedoch auch einem Dritten anvertrauen und haftet dann nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Das Gut bleibt mit den aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüchen sowie mit allen anderen Kosten belastet.
3. Der Frachtführer kann, ohne Weisungen des Verfügungsberechtigten abzuwarten, den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn es sich um verderbliche Waren handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Massnahme rechtfertigt oder wenn die Kosten der Verwahrung in keinem Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Er kann auch in anderen Fällen den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn er innerhalb einer angemessenen Frist gegenteilige Weisungen des Verfügungsberechtigten, deren Ausführung ihm billigerweise zugemutet werden kann, nicht erhält.
4. Wird das Gut auf Grund der Bestimmungen dieses Artikels verkauft, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Wenn diese Kosten höher sind als der Erlös, kann der Frachtführer den Unterschied beanspruchen.
5. Art und Weise des Verkaufes bestimmen sich nach den Gesetzten oder Gebräuchen des Ortes, an dem sich das Gut befindet.

**Artikel 17**

1. Der Frachtführer haftet für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes, sofern der Verlust oder die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt, sowie für Überschreitung der Lieferfrist.
2. Der Frachtführer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten, durch besondere Mängel des Gutes oder durch Umstände verursacht worden ist, die der Frachtführer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.
3. Um sich von seiner Haftung zu befreien, kann sich der Frachtführer weder auf Mängel des für die Beförderung verwendeten Fahrzeuges noch gegebenenfalls auf ein Verschulden des Vermieters des Fahrzeuges oder der Bediensteten des Vermieters berufen.
4. Der Frachtführer ist vorbehaltlich des Artikels 18 Absatz 2 bis 5 von seiner Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus den mit einzelnen oder mehreren Umständen der folgenden Art verbundenen besonderen Gefahren entstanden ist:
  - a) Verwendung von offenen, nicht mit Planen gedeckten Fahrzeugen, wenn diese Verwendung ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist;
  - b) Fehlen oder Mängel der Verpackung, wenn die Güter ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
  - c) Behandlung, Verladen, Verstauen oder Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder Dritte, die für den Absender oder Empfänger handeln;
  - d) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisen Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Auslaufen, normalen Schwund oder Einwirkung von Ungeziefer oder Nagetieren, ausgesetzt sind;
  - e) ungenügende oder unzulängliche Bezeichnung oder Numerierung der Frachtstücke;
  - f) Beförderung von lebenden Tieren.
5. Haftet der Frachtführer auf Grund dieses Artikels für einzelne Umstände, die einen Schaden verursacht haben, nicht, so haftet er nur in dem Umfange, in dem die Umstände, für die er auf Grund dieses Artikels haftet, zu dem Schaden beigetragen haben.

**Artikel 18**

1. Der Beweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch einen der in Artikel 17 Absatz 2 bezeichneten Umstände verursacht worden ist, obliegt dem Frachtführer.
2. Wenn der Frachtführer darlegt, dass nach den Umständen des Falles der Verlust oder die Beschädigung aus einer oder mehreren der in Artikel 17 Absatz 4 bezeichneten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist. Der Verfügungsberechtigte kann jedoch beweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschliesslich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.
3. Diese Vermutung gilt im Falle des Artikels 17 Absatz 4 Buchstabe a nicht bei aussergewöhnlich grossem Abgang oder bei Verlust von ganzen Frachtstücken.
4. Bei Beförderung mit einem Fahrzeug, das mit besonderen Einrichtungen zum Schutze des Gutes gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen oder Luftfeuchtigkeit versehen ist, kann sich

der Frachtführer auf Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe d nur berufen, wenn er beweist, dass er alle ihm nach den Umständen obliegenden Massnahmen hinsichtlich der Auswahl, Instandhaltung und Verwendung der besonderen Einrichtungen getroffen und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat.

5. Der Frachtführer kann sich auf Artikel 17 Absatz 4 Buchstabe f nur berufen, wenn er beweist, dass er alle ihm nach den Umständen überlicherweise obliegenden Massnahmen getroffen und ihm erteilte besondere Weisungen beachtet hat.

#### **Artikel 19**

Eine Überschreitung der Lieferfrist liegt vor, wenn das Gut nicht innerhalb der vereinbarten Frist abgeliefert worden ist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, die tatsächliche Beförderungsdauer unter Berücksichtigung der Umstände, bei teilweiser Beladung insbesondere unter Berücksichtigung der unter gewöhnlichen Umständen für die Zusammenstellung von Gütern zwecks vollständiger Beladung benötigten Zeit, die Frist überschreitet, die vernünftigerweise einem sorgfältigen Frachtführer zuzubilligen ist.

#### **Artikel 20**

1. Der Verfügungsberechtigte kann das Gut, ohne weitere Beweise erbringen zu müssen, als verloren betrachten, wenn es nicht binnen dreissig Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, falls keine Frist vereinbart worden ist, nicht binnen sechzig Tagen nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer abgeliefert worden ist.
2. Der Verfügungsberechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen dass er sofort benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Dieses Verlangen ist ihm schriftlich zu bestätigen.
3. Der Verfügungsberechtigte kann binnen dreissig Tagen nach Empfang einer solchen Benachrichtigung fordern, dass ihm das Gut gegen Befriedigung der aus dem Frachtbrief hervorgehenden Ansprüche und gegen Rückzahlung der erhaltenen Entschädigung gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten, abgeliefert wird; seine Ansprüche auf Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 23 und gegebenenfalls nach Artikel 26 bleiben vorbehalten.
4. Wird das in Absatz 2 bezeichnete Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in Absatz 3 bestimmten Frist von dreissig Tagen erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Frachtführer über das Gut nach dem Recht des Ortes verfügen, an dem es sich befindet.

#### **Artikel 21**

Wird das Gut dem Empfänger ohne Einziehung der nach dem Beförderungsvertrag vom Frachtführer einzuziehenden Nachnahme abgeliefert, so hat der Frachtführer, vorbehaltlich seines Rückgriffsrechtes gegen den Empfänger, dem Absender bis zur Höhe des Nachnahmebetrages Schadenersatz zu leisten.

#### **Artikel 22**

1. Der Absender hat den Frachtführer, wenn er ihm gefährliche Güter übergibt, auf die genaue Art der Gefahr aufmerksam zu machen und ihm gegebenenfalls die zu ergreifenden Vorsichtsmassnahmen anzugeben. Ist diese Mitteilung im Frachtbrief nicht eingetragen worden, so obliegt es dem Absender oder dem Empfänger, mit anderen Mitteln zu beweisen, dass der Frachtführer die genaue Art der mit der Beförderung der Güter verbundenen Gefahren gekannt hat.
2. Gefährliche Güter, deren Gefährlichkeit der Frachtführer nicht im Sinne des Absatzes 1 gekannt hat, kann der Frachtführer jederzeit und überall ohne Schadenersatzpflicht ausladen, vernichten oder unschädlich machen; der Absender haftet darüber hinaus für alle durch die Übergabe dieser Güter zur Beförderung oder durch ihre Beförderung entstehenden Kosten und Schäden.



## Artikel 23

1. Hat der Frachtführer auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes Schadenersatz zu leisten, so wird die Entschädigung nach dem Wert des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung berechnet.
2. Der Wert des Gutes bestimmt sich nach dem Börsenpreis, mangels eines solchen nach dem Marktpreis oder mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit.
3. Die Entschädigung darf jedoch 8,33 Rechnungseinheiten für jede fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen.
4. Ausserdem sind - ohne weiteren Schadenersatz - Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des Gutes entstandene Kosten zurückzuerstatten, und zwar im Falle des gänzlichen Verlustes in voller Höhe, im Falle des teilweisen Verlustes anteilig.
5. Wenn die Lieferfrist überschritten ist und der Verfügungsberechtigte beweist, dass daraus ein Schaden entstanden ist, hat der Frachtführer dafür eine Entschädigung nur bis zur Höhe der Fracht zu leisten.
6. Höhere Entschädigungen können nur dann beansprucht werden, wenn der Wert des Gutes oder ein besonderes Interesse an der Lieferung nach den Artikeln 24 und 26 angegeben worden ist.
7. Die in diesem Übereinkommen genannte Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds. Der in Absatz 3 genannte Betrag wird in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts umgerechnet; die Umrechnung erfolgt entsprechend dem Wert der betreffenden Währung am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds angewendeten Bewertungsmethode errechnet, die an dem betreffenden Tag für seine Operationen und Transaktionen gilt. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf eine von diesem Staat bestimmte Weise errechnet.
8. Dessenungeachtet kann ein Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Recht die Anwendung des Absatzes 7 nicht zuläßt, bei der Ratifikation des Protokolls zum CMR oder dem Beitritt zu jenem Protokoll oder jederzeit danach erklären, daß sich der in seinem Hoheitsgebiet geltende Haftungshöchstbetrag des Absatzes 3 auf 25 Werteinheiten beläuft. Die in diesem Absatz genannte Werteinheit entspricht 10/31 Gramm Gold von 900/1000 Feingehalt. Die Umrechnung des Betrags nach diesem Absatz in die Landeswährung erfolgt nach dem Recht des betreffenden Staates.
9. Die in Absatz 7 letzter Satz gennante Berechnung und die in Absatz 8 genannte Umrechnung erfolgen in der Weise, daß der Betrag nach Absatz 3, in der Landeswährung des Staates ausgedrückt, soweit wie möglich dem dort in Rechnungseinheiten ausgedrückten tatsächlichen Wert entspricht. Die Staaten teilen dem Generalsekretär der Vereinten Nationen die Art der Berechnung nach Absatz 7 oder das Ergebnis der Umrechnung nach Absatz 8 bei der Hinterlegung einer der in Artikel 3 des Protokolls zum CMR genannten Urkunden sowie immer dann mit, wenn sich die Berechnungsart oder das Umrechnungsergebnis ändert.

## Artikel 24

Der Absender kann gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlages zur Fracht einen Wert des Gutes im Frachtbrief angeben, der den in Artikel 23 Absatz 3 bestimmten Höchstbetrag übersteigt; in diesem Fall tritt der angegebene Betrag an die Stelle des Höchstbetrages.

## **Artikel 25**

1. Bei Beschädigung hat der Frachtführer den Betrag der Wertverminderung zu zahlen, die unter Zugrundelegung des nach Artikel 23 Absatz 1, 2 und 4 festgestellten Wertes des Gutes berechnet wird.
2. Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen,
  - a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre;
  - b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

## **Artikel 26**

1. Der Absender kann gegen Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlages zur Fracht für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung und für den Fall der Überschreitung der vereinbarten Lieferfrist durch Eintragung in den Frachtbrief den Betrag eines besonderen Interesses an der Lieferung festlegen.
2. Ist ein besonderes Interesse an der Lieferung angegeben worden, so kann unabhängig von der Entschädigung nach den Artikeln 23, 24 und 25 der Ersatz des weiteren bewiesenen Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrages beansprucht werden.

## **Artikel 27**

1. Der Verfügungsberechtigte kann auf die ihm gewährte Entschädigung Zinsen in Höhe von 5 v. H. jährlich verlangen. Die Zinsen laufen von dem Tage der schriftlichen Reklamation gegenüber dem Frachtführer oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.
2. Wird die Entschädigung auf Grund von Rechnungsgrößen ermittelt, die nicht in der Währung des Landes ausgedrückt sind, in dem die Zahlung beansprucht wird, so ist die Umrechnung nach dem Tageskurs am Zahlungsort der Entschädigung vorzunehmen.

## **Artikel 28**

1. Können Verluste, Beschädigungen oder Überschreitungen der Lieferfrist, die bei einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingetreten sind, nach dem anzuwendenden Recht zur Erhebung ausservertraglicher Ansprüche führen, so kann sich der Frachtführer demgegenüber auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die seine Haftung ausschliessen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.
2. Werden Ansprüche aus ausservertraglicher Haftung für Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist gegen eine der Personen erhoben, für die der Frachtführer nach Artikel 3 haftet, so kann sich auch diese Person auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens berufen, die die Haftung des Frachtführers ausschliessen oder den Umfang der zu leistenden Entschädigung bestimmen oder begrenzen.

## **Artikel 29**

1. Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen dieses Kapitels, die seine Haftung ausschliessen oder begrenzen oder die Beweislast umkehren, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht.
2. Das gleiche gilt, wenn Bediensteten des Frachtführers oder sonstigen Personen, deren er sich bei Ausführung der Beförderung bedient, Vorsatz oder ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden zur Last fällt, wenn diese Bediensteten oder sonstigen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. In solchen Fällen können sich auch die Bediensteten oder sonstigen Personen hinsichtlich ihrer persönlichen Haftung nicht auf die in Absatz 1 bezeichneten Bestimmungen dieses Kapitels berufen.

**Artikel 30**

1. Nimmt der Empfänger das Gut an, ohne dessen Zustand gemeinsam mit dem Frachtführer zu überprüfen und ohne unter Angaben allgemeiner Art über den Verlust oder die Beschädigung an den Frachtführer Vorbehalte zu richten, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass der Empfänger das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat; die Vorbehalte müssen, wenn es sich um äusserlich erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens bei der Ablieferung des Gutes, oder, wenn es sich um äusserlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt, spätestens binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet, nach der Ablieferung gemacht werden. Die Vorbehalte müssen schriftlich gemacht werden, wenn es sich um äusserlich nicht erkennbare Verluste oder Beschädigungen handelt.
2. Haben Empfänger und Frachtführer den Zustand des Gutes gemeinsam überprüft, so ist der Gegenbeweis gegen das Ergebnis der Überprüfung nur zulässig, wenn es sich um äusserlich nicht erkennbare Verluste, oder Beschädigungen handelt und der Empfänger binnen sieben Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht mitgerechnet, nach der Überprüfung an den Frachtführer schriftliche Vorbehalte gerichtet hat.
3. Schadenersatz wegen Überschreitung der Lieferfrist kann nur gefordert werden, wenn binnen einundzwanzig Tagen nach dem Zeitpunkt, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, an den Frachtführer ein schriftlicher Vorbehalt gerichtet wird.
4. Bei der Berechnung der in diesem Artikel bestimmten Fristen wird jeweils der Tag der Ablieferung, der Tag der Überprüfung oder der Tag, an dem das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt worden ist, nicht mitgerechnet.
5. Frachtführer und Empfänger haben sich gegenseitig jede angemessene Erleichterung für alle erforderlichen Feststellungen und Überprüfungen zu gewähren.

**Artikel 31**

1. Wegen aller Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung kann der Kläger, ausser durch Vereinbarung der Parteien bestimmte Gerichte von Vertragsstaaten, die Gerichte eines Staates anrufen, auf dessen Gebiet
  - a) der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, oder
  - b) der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt.Andere Gerichte können nicht angerufen werden.
2. Ist ein Verfahren bei einem nach Absatz 1 zuständigen Gericht wegen einer Streitigkeit im Sinne des genannten Absatzes anhängig oder ist durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein Urteil erlassen worden, so kann eine neue Klage wegen derselben Sache zwischen denselben Parteien nicht erhoben werden, es sei denn, dass die Entscheidung des Gerichtes, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.
3. Ist in einer Streitsache im Sinne des Absatzes 1 ein Urteil eines Gerichtes eines Vertragsstaates in diesem Staat vollstreckbar geworden, so wird es auch in allen anderen Vertragsstaaten vollstreckbar, sobald die in dem jeweils in Betracht kommenden Staat hierfür vorgeschriebenen Formerfordernisse erfüllt sind. Diese Formerfordernisse dürfen zu keiner sachlichen Nachprüfung führen.

4. Die Bestimmungen des Absatzes 3 gelten für Urteile im kontradiktorischen Verfahren, für Versäumnisurteile und für gerichtliche Vergleiche, jedoch nicht für nur vorläufig vollstreckbare Urteile sowie nicht für Verurteilungen, durch die dem Kläger bei vollständiger oder teilweiser Abweisung der Klage neben den Verfahrenskosten Schadenersatz und Zinsen auferlegt werden.
5. Angehörige der Vertragsstaaten, die ihren Wohnsitz oder eine Niederlassung in einem dieser Staaten haben, sind nicht verpflichtet, Sicherheit für die Kosten eines gerichtlichen Verfahrens zu leisten, das wegen einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingeleitet wird.

### **Artikel 32**

1. Ansprüche aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung verjähren in einem Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, beträgt die Verjährungsfrist jedoch drei Jahre. Die Verjährungsfrist beginnt
  - a) bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung des Gutes;
  - b) bei gänzlichem Verlust mit dem dreissigsten Tage nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist oder, wenn eine Lieferfrist nicht vereinbart worden ist, mit dem sechzigsten Tage nach der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer;
  - c) in allen anderen Fällen mit dem Ablauf einer Frist von drei Monaten nach dem Abschluss des Beförderungsvertrages.

Der Tag an dem die Verjährung beginnt, wird bei der Berechnung der Frist nicht mitgerechnet.

2. Die Verjährung wird durch eine schriftliche Reklamation bis zu dem Tage gehemmt, an dem der Frachtführer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigelegten Belege zurücksendet. Wird die Reklamation teilweise anerkannt, so läuft die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation weiter. Der Beweis für den Empfang der Reklamation oder der Antwort sowie für die Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich darauf beruft. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.
3. Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 2 gilt für die Hemmung der Verjährung das Recht des angerufenen Gerichtes. Dieses Recht gilt auch für die Unterbrechung der Verjährung.
4. Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

### **Artikel 33**

Der Beförderungsvertrag kann eine Bestimmung enthalten, durch die die Zuständigkeit eines Schiedsgerichtes begründet wird, jedoch nur, wenn die Bestimmung vorsieht, dass das Schiedsgericht dieses Übereinkommen anzuwenden hat.

### **Erläuterung**

Seit dem 1. September 2011 werden Schlichtungen, die bei der Stichting Arbitrage voor Logistiek [Stiftung Schiedsgericht für die Logistikbranche] angemeldet werden, von dem Schlichtungsinstitut TAMARA bearbeitet. TAMARA hat sich auf die Abwicklung von Schlichtungen in den Bereichen Transport, Lagerung, Logistik, internationaler Handel, Schifffahrt und Schiffsbau spezialisiert. Um die Interessen des Straßengüterverkehrs und der logistischen Dienstleistung wahrzunehmen, ist die Stichting Vervoeradres im Vorstand von TAMARA vertreten.

Wenn Sie zur Schlichtung von Streitigkeiten das Schlichtungsinstitut TAMARA beanspruchen möchten, dann können Sie folgende Schlichtungsklausel in den Frachtvertrag aufnehmen:

„Sämtliche Streitigkeiten, die zwischen den in den Niederlanden niedergelassenen Parteien bezüglich des vorliegenden Vertrages entstehen, werden unter Anwendung des CMR-Vertrages gemäß dem Reglement der Stiftung TAMARA mit Sitz in Rotterdam geschlichtet.“

#### Artikel 34

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, von aufeinanderfolgenden Strassenfrachtführern ausgeführt, so haftet jeder von ihnen für die Ausführung der gesamten Beförderung; der zweite und jeder folgende Frachtführer wird durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes nach Massgabe der Bedingungen des Frachtbriefes Vertragspartei.

#### Artikel 35

1. Ein Frachtführer, der das Gut von dem vorhergehenden Frachtführer übernimmt, hat diesem eine datierte und unterzeichnete Empfangsbestätigung auszuhändigen. Er hat seinen Namen und seine Anschrift auf der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes einzutragen. Gegebenenfalls trägt er Vorbehalte nach Artikel 8 Absatz 2 auf der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes sowie auf der Empfangsbestätigung ein.
2. Für die Beziehungen zwischen den aufeinanderfolgenden Frachtführern gilt Artikel 9.

#### Artikel 36

Ersatzansprüche wegen eines Verlustes, einer Beschädigung oder einer Überschreitung der Lieferfrist können, ausser im Wege der Widerklage oder der Einrede in einem Verfahren wegen eines auf Grund desselben Beförderungsvertrages erhobenen Anspruches, nur gegen den ersten, den letzten oder denjenigen Frachtführer geltend gemacht werden, der den Teil der Beförderung ausgeführt hat, in dessen Verlauf das Ereignis eingetreten ist, das den Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist verursacht hat; ein und dieselbe Klage kann gegen mehrere Frachtführer gerichtet sein.

#### Artikel 37

Einem Frachtführer, der auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung gezahlt hat, steht der Rückgriff hinsichtlich der Entschädigung der Zinsen und der Kosten gegen die an der Beförderung beteiligten Frachtführer nach folgenden Bestimmungen zu:

- a) der Frachtführer, der den Verlust oder die Beschädigung verursacht hat, hat die von ihm oder einem anderen Frachtführer geleistete Entschädigung allein zu tragen;
- b) ist der Verlust oder die Beschädigung durch zwei oder mehrere Frachtführer verursacht worden, so hat jeder einen seinem Haftungsanteil entsprechenden Betrag zu zahlen; ist die Feststellung der einzelnen Haftungsanteile nicht möglich, so haftet jeder nach dem Verhältnis des ihm zustehenden Anteiles am Beförderungsentgelt;
- c) kann nicht festgestellt werden, welche der Frachtführer den Schaden zu tragen haben, so ist die zu leistende Entschädigung in dem unter Buchstabe b bestimmten Verhältnis zu Lasten aller Frachtführer aufzuteilen.

#### Artikel 38

Ist ein Frachtführer zahlungsunfähig, so ist der auf ihn entfallende, aber von ihm nicht gezahlte Anteil zu Lasten aller anderen Frachtführer nach dem Verhältnis ihrer Anteile an dem Beförderungsentgelt aufzuteilen.

#### Artikel 39

1. Ein Frachtführer, gegen den nach den Artikeln 37 und 38 Rückgriff genommen wird, kann nicht einwenden, dass der Rückgriff nehmende Frachtführer zu Unrecht gezahlt hat, wenn die Entschädigung durch eine gerichtliche Entscheidung festgesetzt worden war, sofern der im Wege des Rückgriffs in Anspruch genommene Frachtführer von dem gerichtlichen Verfahren ordnungsgemäss in Kenntnis gesetzt worden war und in der Lage war, sich daran zu beteiligen.

2. Ein Frachtführer, der sein Rückgriffsrecht gerichtlich geltend machen will, kann seinen Anspruch vor dem zuständigen Gericht des Staates erheben, in dem einer der beteiligten Frachtführer seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist. Ein und dieselbe Rückgriffsklage kann gegen alle beteiligten Frachtführer gerichtet sein.
3. Die Bestimmungen des Artikels 31 Absatz 3 und 4 gelten auch für Urteile über die Rückgriffsansprüche nach den Artikeln 37 und 38.
4. Die Bestimmungen des Artikels 32 gelten auch für Rückgriffsansprüche zwischen Frachtführern. Die Verjährung beginnt jedoch entweder mit dem Tage des Eintrittes der Rechtskraft eines Urteils über die nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens zu zahlende Entschädigung oder, wenn ein solches rechtskräftiges Urteil nicht vorliegt, mit dem Tage der tatsächlichen Zahlung.

#### **Artikel 40**

Den Frachtführern steht es frei, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 37 und 38 abweichen.

#### Artikel 41

1. Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 40 ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Vertragsbestimmungen zur Folge.
2. Nichtig ist insbesondere jede Abmachung, durch die sich der Frachtführer die Ansprüche aus der Versicherung des Gutes abtreten lässt, und jede andere ähnliche Abmachung sowie jede Abmachung, durch die die Beweislast verschoben wird.



**Artikel 42**

1. Dieses Übereinkommen steht den Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa sowie den nach Absatz 8 des der Kommission erteilten Auftrages in beratender Eigenschaft zu der Kommission zugelassenen Staaten zur Unterzeichnung oder zum Beitritt offen.
2. Die Staaten, die nach Absatz 11 des der Wirtschaftskommission für Europa erteilten Auftrages berechtigt sind, an gewissen Arbeiten der Kommission teilzunehmen, können durch Beitritt Vertragsparteien des Übereinkommens nach seinem Inkrafttreten werden.
3. Das Übereinkommen liegt bis einschliesslich 31. August 1956 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tage steht es zum Beitritt offen.
4. Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren.
5. Die Ratifikation oder der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

**Artikel 43**

1. Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tage nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf der in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten in Kraft.
2. Dieses Übereinkommen tritt für jeden Staat, der nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch fünf Staaten ratifiziert oder beitrifft, am neunzigsten Tage nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

**Artikel 44**

1. Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen kündigen.
2. Die Kündigung wird zwölf Monate nach dem Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär wirksam.

**Artikel 45**

Sinkt durch Kündigungen die Zahl der Vertragsparteien nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf weniger als fünf, so tritt das Übereinkommen mit dem Tage ausser Kraft, an dem die letzte dieser Kündigungen wirksam wird.

**Artikel 46**

1. Jeder Staat kann bei Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde oder zu jeden späteren Zeitpunkt durch Notifizierung dem Generalsekretär der Vereinten Nationen gegenüber erklären, dass dieses Übereinkommen für alle oder für einen Teil der Hoheitsgebiete gelten soll, deren internationale Beziehungen er wahrnimmt. Das Übereinkommen wird für das Hoheitsgebiet oder die Hoheitsgebiete, die in der Notifizierung genannt sind, am neunzigsten Tage nach Eingang der Notifizierung beim Generalsekretär der Vereinten Nationen oder, falls das Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten ist, mit seinem Inkrafttreten wirksam.
2. Jeder Staat, der nach Absatz 1 erklärt hat, dass dieses Übereinkommen auf ein Hoheitsgebiet Anwendung findet, dessen internationale Beziehungen er wahrnimmt, kann das Übereinkommen in bezug auf dieses Hoheitsgebiet gemäss Artikel 44 kündigen.

#### **Artikel 47**

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die von den Parteien durch Verhandlung oder auf anderem Wege nicht geregelt werden kann, wird auf Antrag einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorgelegt.

#### **Artikel 48**

1. Jede Vertragspartei kann bei der Unterzeichnung, bei der Ratifikation oder bei dem Beitritt zu diesem Übereinkommen erklären, dass sie sich durch den Artikel 47 des Übereinkommens nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber jeder Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch den Artikel 47 nicht gebunden.
2. Jede Vertragspartei, die einen Vorbehalt nach Absatz 1 gemacht hat, kann diesen Vorbehalt jederzeit durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen zurückziehen.
3. Andere Vorbehalte zu diesem Übereinkommen sind nicht zulässig.

#### **Artikel 49**

1. Sobald dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft ist, kann jede Vertragspartei durch Notifizierung an den Generalsekretär der Vereinten Nationen die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens verlangen. Der Generalsekretär wird dieses Verlangen allen Vertragsparteien mitteilen und eine Revisionskonferenz einberufen, wenn binnen vier Monaten nach seiner Mitteilung mindestens ein Viertel der Vertragsparteien ihm die Zustimmung zu dem Verlangen notifiziert.
2. Wenn eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen wird, teilt der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien mit und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, die sie durch die Konferenz geprüft haben wollen. Der Generalsekretär teilt allen Vertragsparteien die vorläufige Tagesordnung der Konferenz sowie den Wortlaut dieser Vorschläge mindestens drei Monate vor der Eröffnung der Konferenz mit.

Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie die Staaten ein, die auf Grund des Artikels 42 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind.

#### **Artikel 50**

Ausser den in Artikel 49 vorgesehenen Mitteilungen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 42 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie den Staaten, die auf Grund des Artikels 42 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind.

- a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 42;
- b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 43 in Kraft tritt;
- c) die Kündigung nach Artikel 44;
- d) das Ausserkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 45;
- e) den Eingang der Notifizierungen nach Artikel 46;
- f) den Eingang der Erklärungen und Notifizierungen nach Artikel 48 Absatz 1 und 2.

#### **Artikel 51**

Nach dem 31. August 1956 wird die Urschrift dieses Übereinkommens beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt, der allen in Artikel 42 Absatz 1 und 2 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften übersendet.

**ZU URKUND DESSEN** haben die hierzu gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Genf am neunzehnten Mai neunzehnhundertsechsfünfzig in einer einzigen Urschrift in englischer und französischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

## **Stichting** **vervoeradres**

Die Stichting Vervoeradres versorgt die Logistikkette mit beidseitig breit akzeptierten allgemeinen Bedingungen (wie z.B. den AVC [allgemeinen Transportbedingungen]). Dabei stehen ausgewogene Risikoverteilung, Branchenakzeptanz und Deutlichkeit über die Rechtsposition, sowohl des Absenders (Verladers) und des Logistikdienstleisters als auch des Empfängers, im Mittelpunkt. Die Stiftung pflegt internationale Kontakte, die auf die Verbesserung der Rechtsposition der Parteien in der Logistikkette ausgerichtet sind ( wie im CMR-Vertrag formuliert).

## **Beurtvaartadres**

Beurtvaartadres versorgt die Logistikkette mit dem gegenseitigen Austausch und der Speicherung von Daten über logistische Transaktionen mit dem Ziel, die gesamten Transaktionskosten zu verringern. Dazu werden Kenntnisse, Lösungen und Produkte zur Verfügung gestellt. Beurtvaartadres strebt ausdrücklich eine nachhaltige und gesellschaftlich verantwortungsbewusste Dienstleistung an und möchte dieses Bewusstsein mit ihrer Politik für ein gesellschaftlich verantwortungsbewusstes Unternehmen an Mitarbeiter, Abnehmer und Lieferanten vermitteln. Beurtvaartadres ist unabhängig und tritt im Namen der Unternehmerverbände EVO, Goederenvervoer Nederland, Nederlandsch Binnenvaartbureau und Transport en Logistiek Nederland auf.

Beurtvaartadres erbringt ihre Dienstleistung aus folgenden Einheiten heraus:

### **Beurtvaartadres document (Beurtvaartadres Dokument)**

Beurtvaartadres document (Beurtvaartadres Dokument) sorgt dafür, dass die Wirtschaft ihre Güter mit den richtigen gesetzlichen Dokumenten im Straßen-, Wasser- oder Luftverkehr versenden kann.

### **Beurtvaartadres digitaal (Beurtvaartadres Digital)**

Beurtvaartadres digitaal (Beurtvaartadres Digital) bietet eine Online-Plattform, mit der Logistikunternehmen ihre Daten über Transaktionen (wie z.B. digitale Frachtdokumente) auf einfache und effektive Weise erstellen, drucken, versenden und austauschen können. Dabei sind die Integrität der Daten und das Verringern der gesamten Transaktionskosten durch die Verwendung neuer Technologien von großer Bedeutung.

### **Beurtvaartadres douane (Beurtvaartadres Zoll)**

Beurtvaartadres douane (Beurtvaartadres Zoll) bietet Importeuren und Exporteuren eine möglichst effiziente (digitale) Abwicklung der Zollerklärungen und sonstiger Zollverpflichtungen.

*Haben Sie Fragen über den CMR-Vertrag oder über den CMR-Frachtbrief? Wenden Sie sich dann bitte an einen unserer Spezialisten unter der Rufnummer +31 (0)88 552 21 00 oder senden Sie eine Nachricht an [sva@beurtvaartadres.nl](mailto:sva@beurtvaartadres.nl). Außerhalb der Bürozeiten finden Sie die Antwort auf Ihre Fragen eventuell auch auf unserer Website [www.sva.nl](http://www.sva.nl).*



Stichting  vervoeradres



Item number: 6042  
11-2011