

Bundesblatt

89. Jahrgang.

Bern, den 18. Januar 1937.

Band I.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern.*

3500**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung
der am 23. November 1933 in Rom unterzeichneten inter-
nationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr
und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.**

(Vom 8. Januar 1937.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir haben die Ehre, Ihnen hiermit die am 23. November 1933 in Rom unterzeichneten, revidierten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr samt Anlagen zur Genehmigung zu unterbreiten.

I.

Die am 23. Oktober 1924 in Bern unterzeichneten, von Ihnen mit Bundesbeschluss vom 20. Juni 1925 (A. S. 44 441, 448, 549) genehmigten internationalen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ue. G.) und den internationalen Personen- und Gepäckverkehr (I. Ue. P.) sind, nachdem die Ratifikationen der Vertragsstaaten beim Bundesrat hinterlegt worden waren, am 1. Oktober 1928 in Kraft getreten.

Gemäss Art. 60 § 1 beider Übereinkommen haben spätestens alle fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Änderungen die Vertreter der beteiligten Staaten auf Einladung des schweizerischen Bundesrates zur Revision der Übereinkommen zusammenzutreten.

Der Bundesrat beschloss am 16. Juli 1932 die Einberufung der Revisionskonferenz auf das Jahr 1933. Er lud die Regierungen der Vertragsstaaten ein, diese auf den Oktober nach Rom anberaumte Konferenz zu beschicken und ihm behufs Vorbereitung der Konferenz durch das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern ihre Abänderungs- und Ergänzungsanträge einzureichen.

Die seit 1923 eingetretenen Veränderungen im Transportwesen der einzelnen Länder, wie namentlich die durch das Aufkommen des Automobils für die Eisenbahnen geschaffene Wettbewerbslage, ferner die wachsende Bedeutung von durchgehenden Beförderungen unter gleichzeitiger Benützung von Bahn-Schiffahrt-Automobil und Flugzeug, endlich die sehr zahlreichen Wünsche von Handel und Gewerbe nach Erhöhung der Entschädigung bei Beschädigung und Verlust des Transportgutes, nach Beschleunigung der Transporte unter Kürzung der gesetzlichen Lieferfristen, sowie nach Einführung einer internationalen Rechtsordnung für die Beförderung von Expressgut, der Privatgüterwagen und der Schaffung begebbarer Frachturkunden, um nur die wichtigsten Postulate zu nennen, liessen eine Fülle von Anregungen zuhanden der Revisionskonferenz erwarten.

Schon im November 1931 hatte das Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung in Bern in verdienstlicher Weise eine Sammlung von Revisionswünschen, worunter namentlich der Internationalen Handelskammer, veröffentlicht.

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement hat die den beiden Übereinkommen unterstellten schweizerischen Bahnverwaltungen, sowie entsprechend dem anlässlich der Revisionskonferenz vom Jahre 1923 befolgten Vorgehen auch die interessierten schweizerischen Wirtschaftsverbände eingeladen, ihre allfälligen Abänderungs- und Ergänzungsvorschläge bekanntzugeben. Begrüsst wurden der Vorort des Schweizerischen Handels- und Industrievereins, der Schweizerische Gewerbeverband, der Schweizerische Bauernverband, der Verband schweizerischer Konsumvereine, der Schweizerische Städteverband, die Schweizerische Verkehrszentrale, der Schweizerische Spediteurenverband und der Verband Schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer. Die Vorschläge der Bahnverwaltungen waren von denjenigen der internationalen Eisenbahnverbände, die Anregungen der Wirtschaftsverbände von den in der Regel übereinstimmenden Postulaten ihrer internationalen Spitzenorganisationen, vor allem der Internationalen Handelskammer, begleitet.

Die Prüfung der Vorschläge ergab, dass schon vermöge ihrer grossen Zahl als auch wegen ihres mitunter allzu einseitig entweder die Interessen der Transportanstalten oder der Bahnbenützer berücksichtigenden Charakters eine Beschränkung auf die für die schweizerischen Verkehrsinteressen wichtigsten eintreten musste. Letzteres drängte sich auch mit Rücksicht auf die bescheidene Ausdehnung der den Übereinkommen unterstellten schweizerischen Bahnstrecken auf. Ferner gestattete der Umstand, dass eine grosse Anzahl von übereinstimmenden Anregungen gleichzeitig von verschiedenen Vertragsstaaten gestellt wurden, schweizerischerseits eine gewisse Zurückhaltung zu beobachten. Die Schweiz beschränkte sich auf 21 Anträge zum I. Ue. G. und 7 Anträge zum I. Ue. P.

Die Konferenz hatte sich in der Folge mit nicht weniger als 486 Regierungsanträgen zum I. Ue. G., 137 Anträgen zum I. Ue. P. sowie mit Anträgen ver-

schiedener Staaten, worunter ausgearbeiteten Entwürfen für neue, internationale Übereinkommen über den Eisenbahnexpressgutverkehr, über die Beförderung von Privatgüterwagen und über besondere Vorschriften für die Beförderung von Gütern mit an Ordre lautenden Frachtbriefen zu befassen.

Gemäss einem von der Fürstlich Liechtensteinischen Regierung ausgesprochenen Wunsche übernahm die schweizerische Delegation auch die Vertretung des Fürstentums Liechtenstein an der Revisionskonferenz. Auf die Einreichung eigener Revisionsvorschläge hatte die fürstliche Regierung verzichtet.

Die Konferenz, an der mit Ausnahme von Portugal sämtliche übrigen 25 Staaten sowie die Regierungskommission des Saargebietes vertreten waren, tagte vom 3. Oktober bis 23. November 1933. Sie verhandelte in zahlreichen Kommissions- und Plenarsitzungen über die ihr vorgelegten Abänderungen und Ergänzungen der beiden Übereinkommen und stellte das Ergebnis ihrer Beratungen laut Schlussprotokoll in folgenden Entwürfen zu internationalen Übereinkommen auf:

1. Entwurf eines Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ue. G.) mit 8 Anlagen;
2. Entwurf eines Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ue. P.) mit 2 Anlagen.

Die beiden Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr sind unter Vorbehalt der Ratifikation von den Bevollmächtigten der Regierungen von Belgien, Bulgarien, Dänemark, der Freien Stadt Danzig, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Lettland, Liechtenstein, Litauen, Luxemburg, den Niederlanden, Norwegen, Österreich, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien, der Tschechoslowakei, der Türkei und Ungarn, sowie von dem Delegierten der Regierungskommission des Saargebietes unterzeichnet worden.

Wir gestatten uns, Ihnen die beiden Übereinkommen samt Anlagen, deren Wortlaut in den Beilagen zu dieser Botschaft wiedergegeben ist, mit nachstehenden Erläuterungen zu unterbreiten.

II.

Die bisherigen Übereinkommen haben durch die Revision weder ihren Aufbau noch ihren Inhalt erheblich geändert. Bei der Fülle von Abänderungs- und Ergänzungsanträgen waren sich die an der Konferenz vertretenen Regierungen bewusst, dass die derzeitigen Verhältnisse im internationalen Eisenbahntransportwesen kaum grundlegende Änderung bewährter Grundsätze des internationalen Eisenbahntransportrechtes erheischten. Es konnte sich nur darum handeln, den dringlichsten Anliegen der Eisenbahnverwaltungen und der Bahnbenützer Rechnung zu tragen.

Dagegen erforderten die Ergänzungsanträge einiger Staaten, wie namentlich zugunsten einer internationalen Regelung des Expressgutverkehrs, der Beförderung von Privatgüterwagen und der Einführung begebbarer Frachturkunden eine einlässlichere Behandlung durch die Konferenz, weil es sich hierbei im Rahmen oder in Ergänzung der bisherigen Übereinkommen um die Schaffung neuer internationaler Rechtsordnungen handelte.

Endlich sah sich die Konferenz veranlasst, noch einzelne, durch die Revision der Abkommen aufgeworfene Fragen der Inkraftsetzung, des Anwendungsbereiches und der Geldwährungen für beide Übereinkommen zu entscheiden und neu zu ordnen.

Wir machen nachstehend die wichtigsten Änderungen und Ergänzungen namhaft.

1. Gemeinsame Bestimmungen beider Übereinkommen.

Es handelt sich um die Bereinigung der Bestimmungen über den Gegenstand und den Geltungsbereich sowie die verschiedenen Vorschriften der Titel I und IV der beiden Übereinkommen.

Art. 2. Schon gegenwärtig können den Übereinkommen unter gewissen Voraussetzungen Automobil- und Schiffahrtslinien unterstellt werden, wobei die durch die Verschiedenheit der Beförderungsart bedingten Abweichungen von den Bestimmungen der Übereinkommen getroffen werden dürfen. Die Bestimmungen über die Haftung für das Transportgut dürfen jedoch nicht geändert werden. Bei diesen «kombinierten» Beförderungen handelte es sich nach bisheriger Rechtsanschauung immer nur um Ergänzungen des Eisenbahntransportes. Daher können diese Automobil- und Schiffahrtslinien in das Verzeichnis der dem Recht der Übereinkommen unterstellten Strecken nur aufgenommen werden, wenn die Eisenbahnverwaltung, an welche der andere Transportdienst anschliesst, oder die Regierung des Vertragsstaates selbst die Verantwortung für eine übereinkommensgemässe Beförderung auf diesen Strecken übernehmen.

Die bisherige Ordnung erwies sich namentlich für zahlreiche Küstenstaaten als zu eng, von denen heute im Anschluss an die Eisenbahnbeförderung Überseefähren, Schiffs- und Flugverbindungen ausgehen, die ihrer Bedeutung und Länge nach nicht mehr als blosser Ergänzung zum vorausgehenden oder anschliessenden Eisenbahntransport angesprochen werden können. Sobald diese Voraussetzung nicht mehr zutrifft, so ist es ausgeschlossen, das in den Übereinkommen ausgebildete internationale Eisenbahnrecht auf die gesamte Beförderungsstrecke zur Anwendung zu bringen, namentlich nicht mehr die besonderen, auf den Eisenbahntransport zugeschnittenen Haftungsbestimmungen. In diesem Bereich besteht eine Kollision mit den abweichenden Normen sowohl der Seeschifffahrt als des Luftrechts, wie es in dem von Ihnen mit Bundesbeschluss vom 22. März 1934 (A. S. 50 437) genehmigten Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung

im internationalen Luftverkehr niedergelegt ist, die dem Abschluss durchgehender Beförderungsverträge dauernd Schwierigkeiten bereitet.

Zu diesen Fragen lagen der Konferenz eine Reihe von Anträgen vor, die namentlich die Einbeziehung von Luftverkehrslinien in die Gesamttransportstrecke zum Gegenstande hatten.

Die Konferenz konnte und wollte die ausserordentlich schwierige Rechtsfrage der internationalen kombinierten Transporte nicht lösen. Dagegen schuf sie durch die Ergänzung des Art. 2 der beiden Übereinkommen um einen neuen § 4 die Möglichkeit, dass durchgehende Beförderungen auf Eisenbahnen und anderen Verkehrsmitteln, namentlich Luftfahrtunternehmen, die nicht blosse Zubringer von Eisenbahnen sind, durch die Tarife einer von den Eisenbahnübereinkommen abweichenden Rechtsordnung unterstellt werden können. Die Verkehrsentwicklung wird erweisen, ob diese Art von kombinierten Transporten eine so erhebliche Bedeutung erlangen wird, dass sich später eine Vereinheitlichung des Transportrechtes einschliesslich der Haftungsbestimmungen für die gesamte Beförderungsstrecke als notwendig erweist.

Art. 56. Bei der Bestimmung der für das Abrechnungsverfahren zwischen den an der internationalen Beförderung beteiligten Eisenbahnverwaltungen und der Entschädigungen für Verlust und Beschädigung des Transportgutes mit Überschreitung der Lieferfrist massgebenden Währung ist die bisherige Gleichsetzung mit dem Golddollar der Vereinigten Staaten von Nordamerika zugunsten eines abstrakten Goldfrankens im Gewicht von 10/31 Gramm mit 0,900 Feingehalt aufgegeben worden.

In *Art. 60* galt es eine Lücke auszufüllen und im Interesse der Rechtssicherheit klarzustellen, in welcher Rechtstellung sich diejenigen Vertragsstaaten befinden, welche die auf einer Revisionskonferenz bereinigte neue Fassung der Übereinkommen aus irgendeinem Grunde nicht ratifizieren. Eine Inkraftsetzung der neuen Texte zwischen ratifizierenden Staaten und ein Inkraftbleiben der alten Texte zwischen nicht ratifizierenden Staaten hätte die von den Übereinkommen angestrebte Einheitlichkeit des internationalen Eisenbahntransportrechtes aufs schwerste beeinträchtigt und den Bestand des Gesetzeswerkes gefährdet.

Der neue § 2 des Artikels 60 bestimmt, dass das Inkrafttreten der neuen Übereinkommen, wie sie aus einer Revision hervorgehen, auch gegenüber Vertragsstaaten, welche die neue Fassung nicht ratifizieren, die Aufhebung der alten Übereinkommen nach sich zieht.

Art. 63, Abs. 2, versucht, der oft beklagten Verzögerung der Ratifikationen von unterzeichneten Übereinkommen dadurch zu begegnen, dass, sobald ein Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert ist, die schweizerische Regierung sich mit den beteiligten Regierungen ins Einvernehmen setzen kann, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung des Übereinkommens zu prüfen.

Unbeschadet der Frage, ob diese Möglichkeit streng rechtlich schon für die Inkraftsetzung der in Rom revidierten Übereinkommen, die diese Bestimmung erstmals enthalten, besteht, gedenkt der Bundesrat, getreu der Überlieferung, die gerade der Schweiz die Förderung und Verwirklichung internationaler Rechtsordnungen von jeher zur Pflicht gemacht hat, nach Genehmigung der Übereinkommen durch die eidgenössischen Räte und Hinterlegung der Ratifikationserklärung der Schweiz die Ansichten der beteiligten Regierungen über die Inkraftsetzung der revidierten Übereinkommen einzuholen.

2. Übereinkommen über den internationalen Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

In *Art. 8* ist die Mindestgeltungsdauer der Fahrausweise erhöht und bei Hin- und Rückfahrkarten die doppelte Geltungsdauer der einfachen Ausweise festgesetzt worden.

Die Bestimmung in § 1 des bisherigen *Art. 15*, wonach die Eisenbahn berechtigt war, das Recht des Reisenden, für sein Handgepäck den Raum über und unter seinem Sitzplatz zu beanspruchen, durch die Tarife noch einzuschränken, ist aufgehoben worden. Der Reisende kann nunmehr unabänderlich auf der ganzen Beförderungstrecke über diesen Platz verfügen.

In *Art. 17* ist der Kreis der als Gepäck zugelassenen Gegenstände, zeitgemässen Anforderungen entsprechend, erweitert worden. Ferner wurde der Ausschluss aller, nach den Bestimmungen des I. Ue. G. von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenständen als Reisegepäck zugunsten von, in der dort vorgeschriebenen Verpackung aufgelieferten Filmen gelockert.

Endlich erhöhte *Art. 31* die von der Eisenbahn bei gänzlichem oder teilweisem Verlust zu leistende Entschädigung von Fr. 20 auf Fr. 40 für jedes fehlende kg des Rohgewichtes.

Damit ist im wesentlichen auch den schweizerischen Revisionsanträgen zum I. Ue. P. Rechnung getragen worden.

3. Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr.

Art. 4. Der Grundsatz, dass das Verzeichnis der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände und ihre Beförderungsbedingungen in einer besonderen Anlage (I) zum I. Ue. G. festgelegt und diese den Anforderungen der Praxis und dem Stande der Wissenschaft entsprechend durch eine fachmännische Kommission fortgebildet werden soll, wurde aufrechterhalten.

Bestätigt wurde ferner die Befugnis der Vertragsstaaten, durch Sonderübereinkommen zu vereinbaren, dass bestimmte, durch das Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossene oder nach Massgabe seiner Anlage I nur

bedingungsweise zugelassene Güter unter leichteren Bedingungen, als sie die Anlage I selbst enthält, zur Beförderung zwischen diesen Staaten zugelassen werden können. Es handelt sich hierbei lediglich um die Beobachtung sicherheitspolizeilicher Anforderungen, wie Verpackung, Art des Verlades und dergleichen, wodurch besonderen Beförderungsbedürfnissen durch erleichternde Vorschriften mancherorts Rechnung getragen werden kann. Wir haben dieser Möglichkeit durch entsprechende Gestaltung der Ermächtigungsklausel im Beschlussesentwurf Rechnung getragen, damit nicht für derartige Abkommen rein beförderungstechnischer Natur, wenn sie regierungsseitig getroffen werden, das formelle Ratifikationsverfahren eingeschlagen werden muss.

Art. 6. Das neueingeführte Frachtbriefmuster (Anlage II des Übereinkommens) besteht, ebenso wie das noch geltende Muster, aus einem Doppelblatt; die einzelnen Spalten auf der Vorderseite wurden indessen so angeordnet, dass die Eintragung mit Schreibmaschinenschrift erleichtert ist. Auch wurde für die Eintragungen des Absenders (Inhaltsangabe, Tarif-, Weg- und Zollvorschriften) ein wesentlich grösserer Raum vorgesehen. Für bestimmte Verkehre zwischen Nachbarstaaten (z. B. regelmässige Massenverkehre, wie Kohlen u. a. m.) kann durch die Tarife ein kleineres als das normale Frachtbriefmuster zugelassen werden.

Art. 7, § 2, erfuhr eine Präzision in bezug auf die Nachprüfung der Übereinstimmung des vom Absender im Frachtbrief deklarierten mit dem wirklichen Gewicht durch die Eisenbahn. Das Recht der Eisenbahn, diese Nachprüfung auf einer Unterwegsstation vorzunehmen, wurde auf gewisse Ausnahmefälle beschränkt. Vom Frachtbriefinhalt abweichende Feststellungen der Bahn sind nunmehr auf den Frachtpapieren zu vermerken.

Art. 9. Eine Vereinfachung des Grundsatzes über die Pflicht der Bahn zur Veröffentlichung der Tarife, ist die neue Bestimmung, wonach direkte Tarife der Veröffentlichung nur in jenen Staaten bedürfen, denen die Versand- und Empfangsbahn des betreffenden Tarifes angehören. Wichtig ist ferner die neue Bestimmung, dass Tarifierhöhungen und andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten. Für die Erfordernisse einer «gehörigen Veröffentlichung» sind aber nach wie vor die inneren Vorschriften der einzelnen Staaten massgebend.

Art. 11 führt eine ansehnliche Kürzung der Lieferfristen ein. Bei Eilgut gilt die zulässige Beförderungsdauer von einem Tag nicht mehr für Entfernungen von je 250 km, sondern für je 300 km Entfernung. Bei Frachtgütern wird statt der Abfertigungsfrist von 2 Tagen eine solche von nur 1 Tag eingeführt. Die Beförderungsdauer, die bisher 2 Tage für je 250 km betragen darf, ist mit 1 Tag für je 150 km festgesetzt worden. Die kürzeste Lieferfrist bei einem internationalen Transport beträgt künftig nur noch 2 Tage.

Art. 21 gibt dem Absender die bisher nicht vorgesehene Möglichkeit, in gewissen Fällen ein als Eilgut aufgegebenes Gut durch nachträgliche Verfügung

als Frachtgut oder umgekehrt ein ursprüngliches Frachtgut als Eilgut weiterbefördern zu lassen.

Art. 27. Von besonderer Bedeutung ist der neueingefügte § 4 des Art. 27 folgenden Wortlautes:

«Wird eine nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens aufgegebenene Wagenladung ohne Umladung nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens neu aufgegeben, ohne dass sie aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen ist, so wird, wenn ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt wird, vermutet, dass der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist.»

In dieser Bestimmung liegt der erste Versuch, die Haftung der Bahn bei unmittelbar aufeinanderfolgenden, rechtlich voneinander unabhängigen Frachtverträgen für die gesamte Beförderungsstrecke zu regeln. Allerdings bezieht sich diese Regelung nur auf Sendungen, bei denen die aufeinanderfolgenden Frachtverträge dem internationalen Übereinkommen unterliegen, dagegen nicht auf die viel häufigeren Fälle, in denen einem internationalen ein interner Frachtvertrag folgt. Letzterer Fall wurde bei der Revisionskonferenz mit dem Hinweis darauf nicht geregelt, dass dies Gegenstand der internen Eisenbahnverkehrsordnungen bilden müsse.

Art. 29. Die Haftungsgrenze der Eisenbahn für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes wird von 50 auf 100 Goldfranken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes der Sendung erhöht.

In *Art. 30* wurden die von Handel und Gewerbe gerügten Zeitzuschläge, durch welche nach geltendem Recht die Frist für die Vermutung des Verlustes eines Gutes verlängert wird, aufgehoben. Künftig kann das Gut endgültig als verloren betrachtet und der gesetzliche Entschädigungsanspruch gegen die Bahn geltend gemacht werden, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der gesetzlichen Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist.

Art. 35. Die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung wird von einem Viertel vom Tausend auf einen Zehntel vom Tausend der angegebenen Summe für je 10 km Entfernung herabgesetzt und die komplizierte, kasuistische Abstufung der Entschädigungssummen wegen Überschreitung der Lieferfrist vereinfacht.

Art. 44 setzt die Frist für das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen wegen Überschreitung der Lieferfrist von 14 auf 30 Tage hinauf und gibt einen Entschädigungsanspruch auch in den Fällen, in denen nach Massgabe des neuen § 4 des Art. 27 eine Wagenladung ohne Umlad neu aufgegeben wird und der Verlust oder die Beschädigung bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt wird.

Bei diesen Änderungen und Ergänzungen haben auch die schweizerischen Anträge zum I. Ue. G. angemessene Berücksichtigung gefunden.

Art. 61. Wie bereits erwähnt, lagen der Revisionskonferenz Anträge für eine Regelung der internationalen Beförderung von Privatgüterwagen, des internationalen Expressgutverkehrs und auf Einführung begebbarer Frachtdokumente vor. Weiter hatten mehrere Staaten zu Art. 4 des I. Ue. G. beantragt, dass durch eine Ermächtigungsklausel den Eisenbahnen gestattet werde, je nach den Bedürfnissen des Verkehrs für die Beförderung gewisser Gegenstände in den Tarifen vom I. Ue. G. abweichende Beförderungsbedingungen festzusetzen.

Das Ergebnis der Beratungen über alle diese Anträge führte zu den nachstehenden Ergänzungen des Art. 61:

Für die Beförderung von Privatwagen gelten die Bestimmungen der Anlage VII.

Für die Beförderung von Expressgut können die Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in ihre Tarife bestimmte, der Anlage VIII entsprechende Beförderungsbedingungen vereinbaren.

Für die übrigen in Art. 61 näher bezeichneten Arten von Sendungen können zwei oder mehrere Vertragsstaaten durch Sonderabkommen, oder Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in ihre Tarife, Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von diesem Übereinkommen abweichen dürfen; namentlich kann für diese Beförderungen die Einführung anderer Frachturkunden als des in diesem Übereinkommen vorgesehenen Frachtbriefes vereinbart werden. Auf diesem Wege ist die Einführung von begebaren Frachtbriefen ermöglicht worden. Zwar unterblieb eine einheitliche und zwingende Regelung im Rahmen des I. Ue. G. Dagegen wurde die Verwendung solcher Frachturkunden besonders Vereinbarungen der interessierten Staaten oder Eisenbahnverwaltungen vorbehalten.

Österreich, Italien, Ungarn und Jugoslawien, mit Unterstützung von Polen, hatten in der Konferenz einen ausgearbeiteten Entwurf für die Einführung begebbarer Frachturkunden eingebracht. Nachdem die Konferenz beschlossen hatte, es im Rahmen des Art. 61 bei einer Ermächtigung der Vertragsstaaten, solche Urkunden durch Sonderabkommen einzuführen, bewenden zu lassen, schritten die erwähnten Staaten, unter Mitarbeit Belgiens, Frankreichs, Deutschlands, Rumäniens und Bulgariens, noch während der Konferenz zur Ausarbeitung eines fertigen Entwurfs für ein Sonderabkommen zur Einführung von begebaren Frachturkunden.

Dieser Abkommensentwurf lag bei Abschluss der Konferenz neben den Entwürfen zum revidierten I. Ue. G. und I. Ue. P. vor und stand wie diese sämtlichen Staaten zur Unterzeichnung offen. Von dieser Möglichkeit haben in Rom Italien, Österreich, Jugoslawien, Ungarn, Polen, Estland, Bulgarien, Danzig und die Regierungskommission des Saargebietes Gebrauch gemacht.

Da die für den schweizerischen Durchgangsverkehr wichtigen Vertragsstaaten diesem Abkommen bis jetzt nicht beigetreten sind, die Einführung begebbarer Frachturkunden für die Schweiz nach übereinstimmenden Be-

kundungen der schweizerischen Eisenbahnen und Handelskreise zurzeit keinem Bedürfnis zu entsprechen scheint, hat der Bundesrat den Beitritt zu diesem Sonderabkommen noch nicht in Aussicht genommen.

Übergangsbestimmung. Endlich fand es die Konferenz angesichts der herrschenden Wirtschafts- und Währungsverhältnisse in einzelnen Vertragsstaaten für geboten, die bisher in den Übergangsbestimmungen des Abschnittes II des Unterzeichnungsprotokolles des I. Ue. G. vom 23. Oktober 1924 enthaltenen, mit Zusatzakte vom 2. September 1932 (A. S. 48 497) bis zum Tage des Inkrafttretens des Textes, wie er aus der nächsten Revisionskonferenz des I. Ue. G. hervorgehen wird, verlängerten Bestimmungen in einem Art. 65 als Übergangsbestimmung in das Übereinkommen selbst aufzunehmen. Es handelt sich um die den Vertragsstaaten eingeräumte Befugnis, die Art. 17, 19 und 21 des I. Ue. G. durch Tarifvorschriften oder durch Massnahmen der Staatsgewalt, wie eine allgemeine oder besondere Ermächtigung an die Eisenbahnverwaltungen, abzuändern (Frankierungsvorschriften und Einschränkung des Rechtes des Absenders, die Sendungen mit Nachnahmen zu belasten).

Nicht mehr aufgenommen wurde die Befugnis zur Herabsetzung der in den Art. 29 und 36 festgesetzten Höchstbeträgen von Entschädigungen bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes. Ferner wurde bestimmt, dass die auf Grund dieses Artikels getroffenen Massnahmen dem Zentralamt in Bern bekanntzugeben sind und dass sie frühestens nach Ablauf von 8 Tagen nach dem Tage in Kraft treten, an dem das Zentralamt diese Massnahmen den übrigen Vertragsstaaten zur Kenntnis gebracht hat.

4. Die neuen Anlagen zum I. Ue. G.

a. Die internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (Anlage VII).

Die Konferenz erliess eine internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen, welche als Ausführungserlass zum neuen § 1 des Art. 61 des I. Ue. G. integrierender Bestandteil des Übereinkommens bildet. Der internationale Privatwagenverkehr ist hierdurch zum erstenmal durch Staatsvertrag geregelt worden. Die Anlage VII enthält in 6 Artikeln u. a. Bestimmungen über den Begriff und die Arten der zur internationalen Beförderung zugelassenen Privatwagen, das Verfügungsrecht, die für diese Wagen geltenden Beförderungsbedingungen sowie die Haftung der Eisenbahn bei Überschreitung der Lieferfrist und bei Verlust und Beschädigung des Privatwagens, ferner des Einstellers für Schäden, die der Eisenbahn oder Dritten aus der Verwendung von Privatwagen entstehen können. Endlich ist über das Verhältnis der Vorschriften dieser Anlage zu den allgemeinen Beförderungsbedingungen im Übereinkommen selbst bestimmt worden, dass, sofern in der Anlage nichts anderes vorgeschrieben ist, auf die Beförderung von leeren und beladenen Privatwagen die Bestimmungen des I. Ue. G. Anwendung finden.

Die Konferenz hat sich bei dieser Regelung weitgehend an das seit 1928 vom Internationalen Eisenbahn-Verband eingeführte Internationale Reglement für Privatwagen (R. I. P.) angelehnt. Diese Lösung hat nicht die Billigung der Privatwagenbesitzer gefunden. Es ist nicht zu verkennen, dass sie gewisse Mängel aufweist. Der Privatwagen kann rechtlich als Transportmittel, als Transportgut oder, je nachdem er beladen oder leer befördert wird, als eines von beiden betrachtet und seine Rechtsstellung entsprechend bestimmt werden. Um die nachdrücklich zur Erörterung gestellte Frage der Regelung der internationalen Beförderung von Privatwagen nicht wiederum offen lassen zu müssen, beschloss die Konferenz, ohne die Schwierigkeiten für eine einheitliche rechtliche Regelung der internationalen Beförderung von Privatwagen zu verkennen, in Anlehnung an die bisherigen, im R. I. P. niedergelegten Erfahrungen der Eisenbahnen, den Privatwagen grundsätzlich als Transportgut zu behandeln. Allerdings hat aus praktischen Erwägungen heraus diese Rechtsstellung des Privatwagens keine folgerichtige Durchführung erfahren. In der besonders wichtigen Frage der Haftung der Eisenbahn für Verlust oder Zerstörung von Privatwagen konnte eine einheitliche internationale Regelung nicht erzielt werden. Vielmehr wird hierüber auf die zwischen den Eisenbahnverwaltungen und den Wagenbesitzern über die Einstellung von Privatwagen in den Wagenpark der Eisenbahn abgeschlossenen speziellen Einstellungsverträge, auf landesrechtliche und Tarifvorschriften verwiesen.

Die neue Anlage VII zum I. Ue. G. wird, nachdem die erstmalige internationale Regelung verschiedene, auch von der Rechtsprechung nicht einheitlich beantwortete Streitfragen noch offen gelassen hat, in absehbarer Zeit einer Überprüfung bedürfen. Es ist aber zu begrüßen, dass die internationale Beförderung von Privatwagen nicht mehr, wie bis anhin, der freien Parteivereinbarung untersteht, sondern Bestandteil einer zwingenden und deshalb nur auf gesetzlichem Wege abänderlichen, internationalen Rechtsordnung geworden ist.

b. Die internationale Ordnung für die Beförderung von Expressgut (Anlage VIII).

Auch auf diesem Gebiet befasste sich die Konferenz erstmals mit einer gesetzlichen Regelung. Obschon die Überzeugung vorherrschte, dass die Grundlagen des neuen Expressgutrechtes in das I. Ue. G. gehören, so hat die Konferenz, in der Meinung, die bisher den Tarifen vorbehaltene, verschiedenartige Entwicklung und Ausgestaltung des internationalen Expressgutverkehrs gestatte noch keine starre, gesetzliche Ordnung, sich damit begnügt, sich auf die Regelung der rechtlichen Grundlagen dieser Beförderungsart zu beschränken. Diese neuen Vorschriften bilden Gegenstand der Anlage VIII zum I. Ue. G. Daneben bestehen aber als selbständige Rechtsgrundlagen weiterhin die einschlägigen, internationalen Tarife, die nicht nur, wie die Anlage selbst, das I. Ue. G. ergänzende Vorschriften enthalten, sondern mit Ausnahme der wich-

tigsten Haftungsbestimmungen des Übereinkommens an dessen Stelle abweichende Normen für den Expressgutverkehr aufstellen dürfen. Wo die Tarife aber in dieser Beziehung nichts anderes bestimmen, finden die Vorschriften der Anlage VIII Anwendung. Dadurch konnte dem noch im Aufschwung begriffenen internationalen Expressgutverkehr eine weitere, anpassungsfähige Entwicklung gesichert werden. Die 6 Paragraphen der Anlage VIII mit ihren Rahmenvorschriften über den Begriff, die Art der Abfertigung und der Beförderung von Expressgut im internationalen Verkehr genügen, um den Inhalt dieses besonderen Beförderungsvertrages vom gewöhnlichen Frachtvertrag abzugrenzen und rechtlich zu charakterisieren.

III.

Die revidierten Übereinkommen sind in französischer Sprache abgefasst und in dieser Ausfertigung unterzeichnet worden. Laut Art. 64 beider Übereinkommen ist dem französischen Wortlaut ein deutscher und italienischer Wortlaut beigelegt, der als amtliche Übersetzung gilt. Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Wortlaut.

Noch in der Konferenz konnte von den durch die Übersetzungsausschüsse vorbereiteten amtlichen Übersetzungen in die deutsche und italienische Sprache Akt genommen werden. Mit Rücksicht auf die für diese Arbeit während der Konferenz eingeräumte knappe Zeit beauftragte die Konferenz das Zentralamt in Bern, die erwähnten Übersetzungen zu verbessern, falls sich Irrtümer oder Ungenauigkeiten in den Wortlaut dieser Übersetzungen eingeschlichen haben sollten. Der deutsche Wortlaut der Übereinkommen entspricht der vom Zentralamt bereinigten Übersetzung.

In bezug auf die Fassung der Anlage I zum I. Ue. G., die anlässlich der Revisionskonferenz nur eine nicht nennenswerte Änderung erfahren hat, verweisen wir auf den gegenwärtig in Kraft stehenden Wortlaut, wie er vom Bundesrat, gestützt auf Ziffer II des Bundesbeschlusses vom 20. Juni 1925 (A. S. 44 441), mit Beschluss vom 7. Juni 1935 (A. S. 51 452) genehmigt worden ist. Aus Ersparnisgründen verzichten wir im Zusammenhang mit der Vorlage der revidierten Übereinkommen auf die Wiedergabe der Anlage I zum I. Ue. G.

Die neuen Übereinkommen haben die bewährten Grundsätze der gegenwärtig geltenden Übereinkommen nicht angetastet. Die beschlossenen Änderungen und Ergänzungen bedeuten, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, durchwegs Verbesserungen für die Reisenden und Verfrachter, ohne dadurch die Eisenbahnen, denen unter den gegenwärtigen Verhältnissen von keinem Staate Konzessionen von besonderer finanzieller Tragweite zugemutet werden konnten, über Gebühr zu belasten.

Bisher haben 14 Vertragsstaaten, worunter alle unsere Nachbarstaaten, ihre Ratifikationserklärungen beim Bundesrat hinterlegt.

Wir haben die Ehre, Ihnen zu beantragen, den beiden Übereinkommen durch die Annahme des in der Beilage enthaltenen Beschlussesentwurfes die Genehmigung zu erteilen, und benützen die Gelegenheit, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, aufs neue unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 8. Januar 1937.

Im Namen des schweiz. Bundesrates:

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

Beilagen:

Entwurf eines Bundesbeschlusses.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr
nebst Anlagen.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst Anlagen
(ohne Anlage I).

Schlussprotokoll zu den beiden internationalen Übereinkommen.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

über

die Genehmigung der internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 8. Januar 1937,
beschliesst:

Art. 1.

Die am 23. November 1933 in Rom unterzeichneten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr werden genehmigt.

Art. 2.

¹ Der Bundesrat wird ermächtigt, den im Laufe der Zeit nötig werdenden Änderungen und Ergänzungen der in der Anlage I zum Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr getroffenen Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände ohne weiteres beizutreten.

² Der Bundesrat wird ferner ermächtigt, besondere Abkommen mit Vertragsstaaten über die im § 2 des Art. 4 und im § 3 des Art. 61 des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr genannten Beförderungen abzuschliessen oder ihnen beizutreten.

Art. 3.

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

(I. Ue. P.)

(Vom 28. November 1933.)

Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, die Freie Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Liechtenstein, Luxemburg, Norwegen, die Niederlande, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die Türkei und Jugoslawien

haben in Gegenwart und unter Beteiligung der Delegierten der Regierungskommission des Saarbeckengebiets

in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 28. Oktober 1924 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr gemäss Art. 60 dieses Übereinkommens zu revidieren, beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschliessen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

Titel I.

Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens.

Artikel 1.

Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet.

§ 1. — Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf alle Beförderungen von Personen und Gepäck, die auf Grund internationaler Fahrausweise und Gepäckscheine zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschliesslich Strecken umfasst, die in der nach Artikel 58 dieses Übereinkommens aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. — Von der Anwendung dieses Übereinkommens sind jedoch ausgenommen:

1. Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungstationen im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren:

a) wenn die Durchgangstrecken von einer Eisenbahn des Abgangstaats betrieben werden;

b) auch dann, wenn die Durchgangstrecken nicht von einer Eisenbahn des Abgangstaats betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber besondere Abkommen geschlossen haben, nach denen diese Beförderungen nicht als internationale angesehen werden.

§ 3. — Beförderungen zwischen Stationen zweier Nachbarstaaten, wenn sie auf der ganzen Strecke von Eisenbahnen des einen dieser Staaten bewirkt werden und keiner dieser Staaten widerspricht.

§ 4. — Die Tarife bestimmen, für welche Verbindungen internationale Fahrausweise und Gepäckscheine ausgegeben werden.

Artikel 2.

Bestimmungen über gemischte Beförderungen.

§ 1. — Ausser Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmässig betriebene Kraftfahr- oder Schifffahrtslinien aufgenommen werden, die im Anschluss an eine Eisenbahn internationale Beförderungen unter der Verantwortung eines Vertragsstaats oder einer in die Liste aufgenommenen Eisenbahn ausführen.

§ 2. — Die Unternehmen, die solche Linien betreiben, haben alle Rechte und Pflichten, die den Eisenbahnen durch dieses Übereinkommen übertragen sind, vorbehaltlich der sich aus der Verschiedenheit der Beförderung notwendigerweise ergebenden Abweichungen. Die durch dieses Übereinkommen festgesetzten Haftungsbestimmungen dürfen jedoch nicht geändert werden.

§ 3. — Jeder Staat, der eine der in § 1 bezeichneten Linien in die Liste aufnehmen lassen will, muss dafür Sorge tragen, dass die in § 2 vorgesehenen Abweichungen in gleicher Weise wie die Tarife veröffentlicht werden.

§ 4. — Werden für internationale Beförderungen ausser Eisenbahnen auch andere als die in § 1 genannten Beförderungsdienste in Anspruch genommen, so können die Eisenbahnen, um den Besonderheiten jeder Beförderungsart Rechnung zu tragen, mit den beteiligten Unternehmen tarifartige Bestimmungen vereinbaren, die solche Beförderungen einer von diesem Übereinkommen abweichenden rechtlichen Regelung unterstellen. Sie können in diesem Falle eine andere als die in diesem Übereinkommen vorgesehene Beförderungsurkunde vorschreiben.

Artikel 3.

Anschlussbeförderung.

§ 1. — Das Übereinkommen ist auch anwendbar auf Beförderungen von Reisenden und Gepäck von einer nicht in einen internationalen Tarif aufgenommenen Station nach einer in einen solchen aufgenommenen Anschlussstation desselben Staates und von da nach einer in denselben Tarif aufgenommenen Bestimmungsstation. Hierbei ist es gleichgültig, ob dies mit einem internationalen Fahrausweis oder Gepäckschein geschieht, in dem die Preise für die direkte und die Anschlussstrecke zusammengerechnet sind, oder mit zwei aneinander anschliessenden Fahrausweisen. Werden zwei Fahrausweise ausgestellt, so ist auf dem zweiten Fahrausweis die ursprüngliche Abgangstation zu vermerken.

§ 2. — Die Eisenbahnen bestimmen, inwieweit und unter welchen Bedingungen von gewissen Stationen aus eine solche Anschlussbeförderung beansprucht werden kann. Diese Stationen werden in eine Liste aufgenommen, die den anderen beteiligten Eisenbahnen mitgeteilt wird.

Artikel 4.

Beförderungspflicht der Eisenbahn.

Soweit ein internationaler Tarif besteht oder eine Anschlussbeförderung nach Artikel 3 vorgesehen ist, kann die Beförderung nicht verweigert werden, wenn:

- a) der Reisende den Bedingungen dieses Übereinkommens nachkommt;
- b) die Beförderung mit den regelmässigen Beförderungsmitteln möglich ist;
- c) die Beförderung nicht in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;
- d) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelpen vermochte.

Titel II.

Beförderungsvertrag.

Kapitel I.

Beförderung der Reisenden.

Artikel 5.

Berechtigung zur Fahrt.

§ 1. — Der Reisende muss beim Antritt der Fahrt mit einem Fahrausweis versehen sein. Die Tarife können Ausnahmen zulassen.

§ 2. — Der Reisende ist verpflichtet, den Fahrausweis bis zur Beendigung der Reise aufzubewahren. Er hat ihn auf Verlangen jedem mit der Prüfung betrauten Beamten vorzuweisen und bei Beendigung der Fahrt abzugeben.

Artikel 6.

Fahrausweise.

§ 1. — Die für eine internationale Beförderung nach diesem Übereinkommen ausgegebenen Fahrausweise müssen das Zeichen Φ tragen.

§ 2. — Die Fahrausweise müssen folgende Angaben enthalten:

- a) die Abgangs- und die Bestimmungstation;
- b) den Beförderungsweg; wenn die Benutzung verschiedener Wege oder Beförderungsmittel gestattet ist, muss dies angegeben sein;
- c) die Zuggattung und die Wagenklasse;
- d) den Fahrpreis;
- e) den ersten Geltungstag;
- f) die Geltungsdauer.

§ 3. — Die Tarife oder Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Fahrausweise zu drucken und auszufüllen sind, sowie deren Form und Inhalt.

§ 4. — Fahrausweise in Heftform, die Kontrollscheine enthalten (Buchfahrkarten) sowie die zusammengestellten Fahrscheinhefte der Eisenbahnverwaltungen bilden einen einzigen Fahrausweis im Sinne dieses Übereinkommens.

Von den in einem Heft vereinigten Fahrscheinen amtlicher Reisebüros oder privater Agenturen bildet jeder einen besonderen Fahrausweis, der je nach dem einzelnen Falle den inneren Bestimmungen des betreffenden Staates oder denen dieses Übereinkommens untersteht.

§ 5. — Ein Fahrausweis ist, soweit die Tarife keine Ausnahmen zulassen, nur übertragbar; wenn er nicht auf den Namen lautet und die Reise noch nicht angetreten ist.

Der Handel mit Fahrausweisen und ihr Wiederverkauf zu einem von den Tarifen abweichenden Preise unterliegen in jedem Staate den inneren Gesetzen und Vorschriften.

Artikel 7.

Fahrpreismässigung für Kinder.

§ 1. — Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahr, für die kein besonderer Platz beansprucht wird, sind ohne Fahrausweis frei zu befördern.

§ 2. — Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein besonderer Platz beansprucht

wird, sind zu ermässigten Preisen zu befördern, die nicht mehr als die Hälfte der Preise der Fahrausweise für Erwachsene betragen dürfen, unbeschadet der Aufrundung nach den Bestimmungen der den Fahrausweis ausgebenden Verwaltung.

Diese Ermässigung braucht für Fahrausweise, die schon eine Ermässigung gegenüber dem gewöhnlichen Fahrpreis für einfache Fahrt enthalten, nicht gewährt zu werden.

Artikel 8.

Geltungsdauer der Fahrausweise.

§ 1. — Die Geltungsdauer der Fahrausweise muss durch den Tarif bestimmt werden.

§ 2. — Diese Geltungsdauer muss mindestens betragen:

bei einfacher Fahrt:

für je auch nur angefangene 100 km 1 Tag;

die Geltungsdauer der Fahrausweise darf jedoch nicht kürzer als 2 Tage sein.

bei Hin- und Rückfahrt:

für je auch nur angefangene 50 km 1 Tag;

die Geltungsdauer der Fahrausweise darf jedoch nicht kürzer als 4 Tage sein.

§ 3. — Besondere Fahrausweise zu ermässigten Preisen können eine andere Geltungsdauer haben.

§ 4. — Der erste Geltungstag des Fahrausweises gilt für die Berechnung der Geltungsdauer als voller Tag. Die Reise kann an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer angetreten werden; sie muss vorbehaltlich der in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen spätestens mit dem Zuge beendet sein, der in der Bestimmungstation fahrplanmässig spätestens um 24 Uhr des letzten Geltungstags eintrifft.

Artikel 9.

Anweisung und Vorausbuchung der Plätze.

§ 1. — Der Reisende darf beim Einsteigen für sich und für jede mit ihm reisende Person, für die er einen Fahrausweis vorweisen kann, je einen noch verfügbaren Platz belegen. Wer seinen Platz verlässt, ohne ihn deutlich sichtbar zu belegen, verliert den Anspruch darauf. Für die Anweisung der Plätze gelten im übrigen die Bestimmungen der einzelnen Eisenbahnen.

§ 2. — Ob und unter welchen Bedingungen für einzelne Züge bestimmte Plätze bestellt werden können, bestimmen die Tarife oder die Fahrpläne.

Artikel 10.

Unterbrechung der Fahrt auf Unterwegstationen.

§ 1. — Ob und unter welchen Bedingungen der Reisende innerhalb der Geltungsdauer des Fahrausweises die Fahrt unterbrechen darf, bestimmen die Tarife.

§ 2. — Macht der Reisende von dem Recht, die Fahrt zu unterbrechen, Gebrauch, so tritt hierdurch keine Verlängerung der tarifmässigen Geltungsdauer ein.

§ 3. — Ist der Reisende im Besitz eines nur über einen Weg gültigen Fahrausweises, so kann er die unterbrochene Reise auch von einer anderen, der Bestimmungstation näher gelegenen Station dieses Weges fortsetzen.

§ 4. — Unterbricht ein Reisender die Fahrt mit einem Fahrausweis, der wahlweise über mehrere Wege gilt, so darf er sie nur auf der Unterbrechungstation oder auf einer der Bestimmungstation näher gelegenen Station des gleichen Weges fortsetzen.

§ 5. — Die Dauer der Unterbrechung ist nur durch die Geltungsdauer des Fahrausweises begrenzt.

Artikel 11.

Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung.

Der Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung, als der Fahrausweis angibt, ist dem Reisenden unter den in den Tarifen enthaltenen Bedingungen und gegen Zahlung des vorgesehenen Zuschlags gestattet.

Artikel 12.

Reisende ohne gültigen Fahrausweis.

§ 1. — Reisende, die keinen gültigen Fahrausweis vorweisen können, haben unbeschadet der strafrechtlichen Folgen ausser dem Fahrpreis für die durchfahrene Strecke einen Zuschlag zu bezahlen; dieser wird nach den Vorschriften der Eisenbahn berechnet, wo der Zuschlag gefordert wird. In Ermangelung solcher Vorschriften hat der Reisende einen Zuschlag in der Höhe des Fahrpreises für die durchfahrene Strecke zu bezahlen.

§ 2. — Unbefugt geänderte Fahrausweise sind ungültig und werden von den Bahnbediensteten eingezogen.

§ 3. — Reisende, welche die sofortige Zahlung des Fahrpreises oder des Zuschlags verweigern, können von der Reise ausgeschlossen werden. Ausgeschlossene Reisende können nicht verlangen, dass ihnen ihr Gepäck auf einer anderen als der Bestimmungstation zur Verfügung gestellt wird.

Artikel 13.

Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur bedingt zugelassene Personen.

§ 1. — Folgende Personen werden in die Züge nicht zugelassen oder können unterwegs von der Fahrt ausgeschlossen werden:

a) betrunkene Personen und solche, die den Anstand verletzen oder die Gesetze und Vorschriften nicht beachten; solche Personen haben weder Anspruch auf Rückerstattung des Fahrpreises noch der bezahlten Gepäckfracht;

b) Personen, die wegen einer Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden augenscheinlich lästig fallen würden, wenn für sie nicht im voraus ein besonderes Abteil gemietet ist oder ihnen gegen Bezahlung angewiesen werden kann; unterwegs erkrankte Personen sind jedoch wenigstens bis zur nächsten geeigneten Station zu befördern, wo sie die nötige Pflege finden können. Das Fahrgeld und die Gepäckfracht sind abzüglich des Betrags für die durchfahrene Strecke nach den in Artikel 26 gegebenen Vorschriften zu erstatten.

§ 2. — Für die Beförderung von Personen, die an ansteckenden Krankheiten leiden, sind die internationalen Vereinbarungen und mangels solcher die in den einzelnen Staaten geltenden Bestimmungen massgebend.

Artikel 14.

Von der Mitnahme in Personenwagen ausgeschlossene Gegenstände.

§ 1. — Gefährliche Gegenstände, insbesondere geladene Schusswaffen, explosionsfähige, leicht entzündliche oder ätzende Stoffe sowie Gegenstände, die geeignet sind, den Reisenden lästig zu fallen, dürfen nicht in Personenwagen mitgenommen werden.

Reisende, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes eine Schusswaffe führen, sowie Jäger und Schützen dürfen jedoch Munition mitnehmen; die niedrigste der in den Vorschriften der berührten Gebiete festgesetzten Höchstmengen darf aber nicht überschritten werden. Den Begleitern von Gefangenen, die mit diesen in besonderen Wagen oder Wagenabteilen fahren, ist gestattet, geladene Schusswaffen mitzuführen.

§ 2. — Die Bahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der in die Personenwagen mitgenommenen Gegenstände in Gegenwart des Reisenden zu überzeugen, wenn triftige Gründe eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des § 1 vermuten lassen.

§ 3. — Der Zuwiderhandelnde haftet für jeden aus der Übertretung des Verbots (§ 1) entstehenden Schaden und verwirkt ausserdem die durch die Gesetze und Vorschriften festgesetzten Strafen.

Artikel 15.

Mitnahme von Handgepäck und Tieren in Personenwagen.

§ 1. — Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in Personenwagen mitnehmen, wenn keine Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsvorschriften entgegenstehen und wenn die Wagen dadurch nicht beschädigt werden können. Jedem Reisenden steht für sein Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung.

§ 2. — Lebende Tiere dürfen in Personenwagen nicht mitgenommen werden. Jedoch sind kleine zahme Tiere in Käfigen, Kisten, Körben oder anderen geeigneten Behältern, kleine Hunde auch ohne solche, zugelassen, soweit die Polizeivorschriften der einzelnen Staaten nicht entgegenstehen, kein Mitreisender widerspricht und diese Tiere auf dem Schosse getragen oder wie Handgepäck untergebracht werden können.

Die Tarife oder Fahrpläne können die Mitnahme von Tieren für bestimmte Gattungen von Personenwagen oder Zügen verbieten oder zulassen.

Die Tarife bestimmen, ob und für welche Tiere eine Beförderungsgebühr zu bezahlen ist.

§ 3. — Die in Personenwagen mitgenommenen Gegenstände und Tiere sind vom Reisenden selbst zu beaufsichtigen.

Artikel 16.

Verspätungen. Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen.

Wird infolge einer Zugverspätung der Anschluss an einen anderen Zug versäumt oder fällt ein Zug ganz oder auf Teilstrecken aus, und will der Reisende seine Reise fortsetzen, so hat die Eisenbahn, soweit es möglich ist, den Reisenden mit seinem Gepäck ohne Preiszuschlag mit einem Zuge zu befördern, der auf der gleichen oder auf einer anderen Strecke der am ursprünglichen Beförderungsweg beteiligten Eisenbahnen nach derselben Bestimmungstation fährt und der es dem Reisenden ermöglicht, mit geringerer Verspätung sein Reiseziel zu erreichen. Der Stationsvorstand hat gegebenenfalls auf dem Fahrausweis die Versäumung des Anschlusses oder den Zugausfall zu bescheinigen, die Geltungsdauer des Fahrausweises, soweit erforderlich, zu verlängern und ihn mit Gültigkeitsvermerk für den neuen Weg, für eine höhere Wagenklasse oder für einen Zug mit höheren Fahrpreisen zu versehen. Die Eisenbahn ist indessen berechtigt, durch den Tarif oder durch die Fahrpläne einzelne Züge von der Benutzung auszuschließen.

Kapitel II.

Gepäckbeförderung.

Artikel 17.

Begriff des Reisegepäcks. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

§ 1. — Als Reisegepäck werden nur Gegenstände angesehen, die für den Gebrauch des Reisenden bestimmt und in Reisekoffer, Reisekörbe, Reisetaschen, Reisesäcke, Hutschachteln oder dergleichen verpackt sind.

§ 2. — Ausserdem sind zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen, und zwar — abgesehen von der Ausnahme unter *d*) — auch unverpackt:

a) Trag- und Rollstühle für Kranke, Selbstfahrer für Kranke, auch mit Hilfsmotor, Liegestühle;

b) Kinderwagen;

c) Warenproben- und Musterkoffer;

d) tragbare Musikinstrumente in Kasten, Futteralen oder anderen Umschliessungen;

e) Geräte für Schausstellungen von Artisten unter der Bedingung, dass ihre Beschaffenheit und Verpackung, ihr Umfang und ihr Gewicht ein rasches Verladen und Unterbringen im Gepäckwagen gestatten;

f) Vermessungsgeräte bis zu vier Meter Länge und Handwerkzeug;

g) ein- und zweisitzige Hand- und Sportschlitten, Schneeschuhe (Skier) und Schlittschuhsegel sowie Wasserfahrzeuge bis zu drei Meter Länge;

h) Fahrräder, auch mit Hilfsmotor, einsitzige Kraftzweiräder, auch mit Hilfsitz, wenn die Zubehörstücke von ihnen entfernt sind.

Die Behälter der Kraftfahrzeuge dürfen Betriebsstoff enthalten, wenn die Betriebsstoffleitung nach dem Vergaser abgeschlossen und dieser durch das Auslaufenlassen des Motors entleert ist.

Die Tarife können die Menge, den Umfang und das Gewicht der zur Beförderung als Reisegepäck zugelassenen Gegenstände vorstehender Art beschränken.

§ 3. — Die Tarife können noch andere, nicht für den Gebrauch des Reisenden bestimmte Gegenstände sowie Tiere in genügend sicheren Behältern als Reisegepäck zulassen.

§ 4. — Die nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände sind zur Beförderung als Reisegepäck nicht zugelassen. Die nach den Bestimmungen des genannten Übereinkommens nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände sind ebenfalls von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen.

Filme in der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgeschriebenen Verpackung sind jedoch zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen.

Artikel 18.

Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Gepäck. Zuschläge.

§ 1. — Der Inhaber des Gepäckscheins ist für die Beachtung der Vorschriften des Artikels 17 verantwortlich und trägt alle Folgen einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften.

§ 2. — Vermutet die Eisenbahn eine Zuwiderhandlung, so hat sie das Recht, nachzuprüfen, ob der Inhalt der Gepäckstücke den Vorschriften entspricht. Der Inhaber des Gepäckscheins ist aufzufordern, bei der Nachprüfung zugegen zu sein. Falls er sich nicht einstellt oder nicht zu erreichen ist, so hat die Nachprüfung in Ermangelung anderer Gesetze oder Vorschriften des Staates, in dem sie stattfindet, unter Zuziehung zweier bahnfremder Zeugen zu geschehen. Wird eine Zuwiderhandlung festgestellt, so hat der Inhaber des Gepäckscheins die Kosten der Nachprüfung zu bezahlen.

§ 3. — Bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des Artikels 17 § 4 hat der Inhaber des Gepäckscheins unbeschadet der strafrechtlichen Folgen einen Zuschlag zu entrichten, den Unterschied der Beförderungsgebühren nachzuzahlen und den etwaigen Schaden zu ersetzen.

Der Zuschlag wird für jedes Kilogramm Rohgewicht der von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände berechnet. Er beträgt bei den nach Artikel 3 Ziffer 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr von der Beförderung ausgeschlossenen oder bei den in Anlage I zu dem genannten Übereinkommen in den Klassen I und II aufgezählten Gegenständen 15 Franken für ein Kilogramm, mindestens jedoch 30 Franken für jede Sendung; in allen anderen Fällen beträgt der Zuschlag fünf Franken für ein Kilogramm, mindestens aber zehn Franken für jede Sendung.

Wenn die für den Binnenverkehr der Eisenbahn, wo die Zuwiderhandlung festgestellt wurde, geltenden Vorschriften niedrigere Gesamtzuschläge vorsehen, sind diese zu erheben.

Artikel 19.

Verpackung und Beschaffenheit des Reisegepäcks.

§ 1. — Gepäckstücke, deren Verpackung ungenügend oder deren Beschaffenheit mangelhaft ist oder die offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweisen, können von der Eisenbahn zurückgewiesen werden. Werden sie gleichwohl zur Beförderung angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, in den Gepäckschein einen Vermerk über den Zustand aufzunehmen. Nimmt der Reisende den Gepäckschein mit dem Vermerk an, so gilt dies als Anerkennung dieses Zustands.

§ 2. — Auf den Gepäckstücken müssen Name und Anschrift des Reisenden sowie die Bestimmungstation genügend haltbar angegeben sein. Gepäckstücke ohne diese Angaben können zurückgewiesen werden.

§ 3. — Der Reisende hat alte Beklebezettel, Namens- oder andere Anschriften, die sich auf frühere Beförderungen beziehen, zu entfernen oder unleserlich zu machen.

Artikel 20.

Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks. Gepäckschein.

§ 1. — Reisegepäck wird nur gegen Vorweis eines mindestens bis zur Bestimmungstation des Gepäcks gültigen Fahrausweises und nur über den auf dem Fahrausweis angegebenen Weg abgefertigt.

Gilt der Fahrausweis über mehrere Beförderungswege oder kommen verschiedene Stationen am gleichen Bestimmungsort in Frage, so hat der Reisende den Beförderungsweg oder die Station, nach der das Gepäck abgefertigt werden soll, genau zu bezeichnen. Die Eisenbahn haftet nicht für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift durch den Reisenden.

Die Tarife bestimmen, ob und inwieweit Gepäck über einen anderen als den im Fahrausweis angegebenen Beförderungsweg oder ohne Fahrausweis zur Beförderung zugelassen wird. Wenn die Tarife zulassen, dass Gepäck ohne Fahrausweis befördert wird, so gelten die Bestimmungen dieses Übereinkommens, welche die Rechte und Pflichten des Reisenden hinsichtlich seines Gepäcks regeln, auch für den Absender von Gepäck, das ohne Fahrausweis zur Beförderung aufgegeben wird.

Soweit es die Tarife vorsehen, kann der Reisende während der Geltungsdauer seines Fahrausweises Gepäck entweder direkt für die ganze Strecke von der Abgangstation bis zur Bestimmungstation oder für beliebige Teile der ganzen Strecke aufgeben; jedoch darf keine Teilstrecke mehr als einmal in Anspruch genommen werden.

§ 2. — Bei der Aufgabe des Gepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein zu übergeben. Der Reisende hat sich beim Empfang des Gepäckscheins zu überzeugen, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist. Die Gepäckfracht muss bei der Aufgabe bezahlt werden.

§ 3. — Im übrigen richtet sich das Verfahren für die Abfertigung des Gepäcks nach den für die Aufgabestation geltenden Bestimmungen.

§ 4. — Die Gepäckscheine, die für internationale Sendungen ausgegeben werden, müssen dem diesem Übereinkommen als Anlage I beigegebenen Muster entsprechen.

§ 5. — Die Gepäckscheine müssen folgende Angaben enthalten:

- a) die Aufgabe- und Bestimmungstation;
- b) den Beförderungsweg;

- c) den Tag der Aufgabe und den Zug, zu dem das Gepäck aufgegeben wird;
- d) die Anzahl der Fahrausweise, soweit das Gepäck nicht ohne Fahrausweis aufgegeben wird;
- e) die Anzahl und das Gewicht der Gepäckstücke;
- f) die Gepäckfracht und etwaige andere Gebühren;
- g) den Betrag eines nach Artikel 35 angegebenen Interesses an der Lieferung in Buchstaben.

§ 6. — Die Tarife oder Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Gepäckscheine zu drucken und auszufüllen sind.

§ 7. — Für die Abfertigung von Fahrrädern und Sportgeräten können die Tarife besondere Vorschriften treffen.

§ 8. — Der Reisende kann nach den bei der Aufgabestation geltenden Bestimmungen den Zug angeben, mit dem das Gepäck befördert werden soll. Macht er von diesem Rechte keinen Gebrauch, so wird es mit dem nächsten geeigneten Zuge befördert.

Muss das Gepäck unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so ist es mit dem Anschlusszug weiter zu befördern, wenn dieser der Gepäckbeförderung dient und genügend Zeit zur Umladung vorhanden ist. Sonst ist es mit dem nächsten geeigneten Zuge weiterzubefördern.

Die Beförderung des Gepäcks kann in der vorbezeichneten Weise nur stattfinden, wenn nicht — auf der Aufgabestation oder unterwegs — die Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften dem entgegensteht.

Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung von Gepäck bei einzelnen Zügen oder Zugattungen anzuschliessen oder zu beschränken.

Artikel 21.

Auslieferung.

§ 1. — Das Gepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Empfangsberechtigung des Gepäckscheininhabers zu prüfen.

§ 2. — Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, auf der Bestimmungstation die Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, die Zeit abgelaufen ist, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderlich ist.

§ 3. — Kann der Gepäckschein nicht vorgewiesen werden, so braucht die Eisenbahn das Gepäck nur demjenigen auszuliefern, der seine Berechtigung nachweist; bei unzureichendem Nachweis kann die Eisenbahn Sicherheitsleistung verlangen.

§ 4. — Das Gepäck ist auf der Station auszuliefern, nach der es abgefertigt war. Auf rechtzeitiges Verlangen des Inhabers des Gepäckscheins kann es jedoch, wenn die Umstände es gestatten und keine Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsvorschriften entgegenstehen, gegen Vorweis des Gepäckscheins und, wenn es der Tarif vorschreibt, gegen Vorweis des Fahrausweises auf der Aufgabestation zurückgegeben oder auf einer Unterwegstation ausgeliefert werden.

§ 5. — Der Inhaber des Gepäckscheins, dem das Gepäck nicht nach den im vorstehenden § 2 bezeichneten Bestimmungen ausgeliefert wird, kann verlangen, dass ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde bescheinigt werden, zu denen er die Auslieferung verlangt hat.

§ 6. — Im übrigen richtet sich die Auslieferung nach den bei der ausliefernden Eisenbahn bestehenden Bestimmungen.

Kapitel III.

Gemeinsame Bestimmungen für Personen- und Gepäckbeförderung.

Artikel 22.

Züge. Fahrpläne. Tarifauszüge.

§ 1. — Zur Beförderung dienen die im Fahrplan enthaltenen regelmässigen und die nach Bedarf verkehrenden Züge.

§ 2. — Die Eisenbahnen haben die Fahrpläne der Züge ihrer eigenen Strecken rechtzeitig auf den Stationen auszuhängen. Aus den Fahrplänen müssen Gattung, Wagenklassen und Abfahrzeiten, für die grösseren Übergangstationen und die Endstationen auch die Ankunftszeiten der Züge sowie die wichtigeren Zuganschlüsse zu ersehen sein.

Nicht mehr gültige Fahrpläne sind sofort zu entfernen.

§ 3. — Auf jeder dem internationalen Verkehr dienenden Station muss der Reisende den Tarif oder Tarifauszug einsehen können, der die Preise der dort aufliegenden internationalen Fahrausweise und die entsprechenden Gepäckfrachten enthält.

Artikel 23.

Grundsätze für die Berechnung der Beförderungspreise. Tarife.

§ 1. — Die Beförderungspreise sind nach den in jedem Staate zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen. Die Tarife müssen alle zur Berechnung der Beförderungspreise und Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten und gegebenenfalls Bestimmungen über die Umrechnungskurse treffen.

Internationale Tarife brauchen jedoch nur in den Staaten veröffentlicht zu werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Abgangs- und Bestimmungsbahn beteiligt sind.

§ 2. — Die Tarife müssen die besonderen Bedingungen für die Beförderung enthalten.

Sie müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden. Ihre Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen, andernfalls sind sie nichtig.

Direkte internationale Tarife und ihre Änderungen treten an dem in der Veröffentlichung angegebenen Tage in Kraft. Erhöhungen dieser Tarife oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen sind spätestens acht Tage vor dem für die Einführung festgesetzten Zeitpunkt zu veröffentlichen.

Falls internationale Fahrausweise oder Gepäckscheine ohne Bestehen eines direkten Tarifs ausgegeben werden und eine Eisenbahn ihren Tarif ändert, kann die Durchführung der Änderung bei den anderen Bahnen frühestens acht Tage nach Eintreffen der Mitteilung beansprucht werden.

Tarife, die nur für eine bestimmte Zeit eingeführt sind, treten mit Ablauf dieser Zeit ausser Kraft.

Artikel 24.

Verbot von Sonderabmachungen.

Jede Sonderabmachung, wodurch einem oder mehreren Reisenden eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

Dagegen sind Preisermässigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, ebenso Ermässigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrts-, Erziehungs- und Unterrichtszwecke gewährt werden.

Artikel 25.

Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden.

Der Reisende hat die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften hinsichtlich seiner Person und hinsichtlich der Untersuchung seines Reise- und Handgepäcks zu befolgen. Er hat dieser Untersuchung beizuwohnen, vorbehaltlich der durch die einschlägigen Vorschriften zugelassenen Ausnahmen. Die Eisenbahn ist gegenüber dem Reisenden von jeder Haftung für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Verpflichtungen befreit.

Artikel 26.

Rückerstattungen.

§ 1. — Ist ein Fahrausweis nicht benutzt worden, so kann vorbehaltlich der in den §§ 3 und 4 bezeichneten Abzüge der bezahlte Fahrpreis zurückverlangt werden.

§ 2. — Ist ein Fahrausweis infolge von Tod, Krankheit oder Unfall des Reisenden oder wegen zwingender Gründe ähnlicher Art nur teilweise benutzt worden, so wird vorbehaltlich der in den §§ 3 und 4 bezeichneten Abzüge der Unterschied zwischen dem bezahlten Gesamtpreis und dem gewöhnlichen Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke erstattet.

§ 3. — Von der Rückerstattung sind die Steuern, Zuschläge für Platzkarten, Herstellungskosten für Fahrausweise in Heftform und die für den Verkauf der Fahrausweise bezahlten Vergütungen ausgeschlossen.

§ 4. — Von dem zu erstattenden Betrag wird ausser den etwaigen Auslagen für seine Zusendung eine Gebühr von zehn v. H., jedoch nicht weniger als ein halber Franken und nicht mehr als drei Franken für den Fahrausweis abgezogen.

Dieser Abzug wird nicht gemacht, wenn ein nicht benutzter Fahrausweis noch am Ausgabetag der Ausgabestelle zurückgegeben wird.

§ 5. — Verzichtet ein Reisender auf die Weiterreise, weil er durch Anschlussversäumnis wegen Zugverspätung, durch den Ausfall eines Zuges oder durch eine Verkehrsunterbrechung an der fahrplanmässigen Fortsetzung seiner Reise verhindert worden ist, so ist er berechtigt, von der Eisenbahn die Anwendung der Bestimmung des § 2 zu verlangen, ohne dass sie Abzüge nach § 4 machen kann.

§ 6. — Auf Fahrausweise zu ermässigtem Preise kann eine Rückerstattung nur in den Fällen und im Umfang des § 5 beansprucht werden; die nach Artikel 7 § 2 erster Absatz ausgegebenen Kinderfahrkarten gelten im Sinne dieser Bestimmung nicht als Fahrausweise zu ermässigtem Preise.

§ 7. — Für verlorene Fahrausweise wird keine Rückerstattung gewährt.

§ 8. — Wird Gepäck zurückgenommen, ehe es die Aufgabestation verlassen hat, so kann die bezahlte Gepäckfracht zurückverlangt werden.

Wird Gepäck auf einer Unterwegstation zurückgenommen, so kann die Erstattung der Gepäckfracht nur in den Fällen und nach den Bestimmungen der §§ 2 und 5 verlangt werden.

In beiden Fällen werden vom Erstattungsbetrag eine Gebühr von einem halben Franken für den Gepäckschein und eine etwaige Steuer abgezogen.

§ 9. — Die Tarife können abweichende Bestimmungen treffen, die jedoch keine Erschwerungen für die Reisenden enthalten dürfen.

§ 10. — Alle Ansprüche auf Rückerstattungen nach den Bestimmungen der §§ 1, 2, 5, 6 und 8 dieses Artikels und des Artikels 13 erlöschen, wenn sie nicht bei der Eisenbahn binnen einer Frist von sechs Monaten geltend gemacht werden, die bei Fahrausweisen mit Ablauf der Geltungsdauer des Fahrausweises, bei Gepäckscheinen mit dem Tage ihrer Ausfertigung beginnt.

§ 11. — Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Beförderungspreise oder Gebühren Fehler vorgekommen, so muss der zu viel oder zu wenig bezahlte Betrag ausgeglichen werden.

§ 12. — Stellt die Eisenbahn fest, dass sie zu viel erhoben hat, so hat sie, wenn der Betrag für einen Fahrausweis oder Gepäckschein einen halben Franken übersteigt, von sich aus den Beteiligten, wenn möglich, hiervon zu benachrichtigen und ihm den Betrag möglichst bald zu erstatten.

§ 13. — Soweit dieser Artikel keine Bestimmungen trifft, gelten in Ermangelung besonderer zwischen den Eisenbahnen getroffener Vereinbarungen die Vorschriften für den inneren Verkehr.

Artikel 27.

Meinungsverschiedenheiten.

Meinungsverschiedenheiten unter den Reisenden oder zwischen den Reisenden und den Bediensteten entscheidet vorläufig auf den Stationen der Aufsichtsbeamte, während der Fahrt der Zugführer.

Titel III.

Haftung der Eisenbahnen. Entschädigungsansprüche.

Kapitel I.

Haftung.

Artikel 28.

Haftung für die Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren.

§ 1. — Die Haftung der Eisenbahn für die Tötung oder Verletzung eines Reisenden infolge eines Zugunfalls sowie für den Schaden, der durch Verspätung oder Ausfall eines Zuges oder durch Anschlussversäumnis entsteht, richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Die nachstehenden Vorschriften dieses Titels finden in diesen Fällen keine Anwendung.

§ 2. — Für Handgepäck und Tiere, deren Überwachung dem Reisenden nach Artikel 15 § 3 obliegt, haftet die Eisenbahn nur insoweit, als der Schaden durch ihr Verschulden verursacht ist.

§ 3. — Eine Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen besteht in diesen Fällen nicht.

Artikel 29.

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für das Reisegepäck.

§ 1. — Die Eisenbahn, die Reisegepäck unter Aushändigung eines internationalen Gepäckscheins zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Auslieferung.

§ 2. — Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, dass sie das Gepäck übernimmt, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Vorschrift des Artikels 42 § 2 bleibt unberührt.

Artikel 30.

Umfang der Haftung.

§ 1. — Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für die verspätete Auslieferung und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gepäcks in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entsteht.

§ 2. — Sie ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gepäcks von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, dass der Schaden durch ein Verschulden des Reisenden, durch besondere Mängel des Gepäcks oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Sie ist von der Haftung für Schäden befreit, die aus der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gepäcks, aus Mängeln der Verpackung oder daraus entstehen, dass von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände trotzdem als Gepäck aufgegeben worden sind.

Konnte nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer Gefahr entstehen, die mit der eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit des Gepäcks, mit Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, dass das Gepäck von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände enthielt, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist.

§ 3. — Die Eisenbahn ist von der Haftung für verspätete Auslieferung befreit, wenn sie beweist, dass die Verspätung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelpen vermochte.

Artikel 31.

Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks.

Wenn von der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Reisegepäcks zu leisten ist, so kann beansprucht werden:

a) wenn der Betrag des Schadens nachgewiesen ist:
der Ersatz dieses Schadens bis zur Höhe von 40 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts;

b) wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist:
ein Pauschalsatz von 20 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts.

Ausserdem sind — ohne weiteren Schadenersatz — die Gepäckfracht, die Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gepäcks bezahlte Beträge zu erstatten.

Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 35 § 4 oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach Artikel 36 beansprucht werden.

Artikel 32.

Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden des Gepäcks.

§ 1. — Ein fehlendes Gepäckstück gilt nach Ablauf des 14. Tages nach dem Tage, an dem seine Auslieferung verlangt wurde, als verloren.

§ 2. — Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück innerhalb eines Jahres nach seiner Abforderung wieder aufgefunden, so hat die Eisenbahn den Reisenden hiervon zu benachrichtigen, wenn sein Aufenthaltsort bekannt ist oder sich ermitteln lässt.

§ 3. — Der Reisende kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass ihm das Gepäckstück auf einer Station des Beförderungswegs ausgeliefert wird; er hat dann die reine Gepäckfracht von der Aufgabe bis zur Auslieferungsstation zu bezahlen und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Gepäckfracht zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung nach Artikel 34 und gegebenenfalls Artikel 35 § 3 bleiben vorbehalten.

§ 4. — Wird das wieder aufgefundene Gepäckstück nicht binnen der in § 3 vorgesehenen Frist von 30 Tagen zurückverlangt oder wird es später als ein Jahr nach seiner Abforderung wieder aufgefunden, so kann die Eisenbahn darüber nach den Gesetzen oder Vorschriften ihres Staates verfügen.

Artikel 33.

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Reisegepäcks.

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag der Wertverminderung des Reisegepäcks ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen. Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 35 § 4 oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach Artikel 36 beansprucht werden.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

- a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist:
den Betrag, der im Falle ihres gänzlichen Verlusts zu zahlen wäre;
- b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist:
den Betrag, der im Falle des Verlusts des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

Artikel 34.

Höhe der Entschädigung für verspätete Auslieferung des Reisegepäcks.

§ 1. — Wenn das Reisegepäck verspätet ausgeliefert wurde und der Reisende nicht nachweist, dass ein Schaden durch die Verspätung entstanden ist, so hat die Eisenbahn für je angefangene 24 Stunden seit der Abforderung,

höchstens aber für 14 Tage, eine Entschädigung zu zahlen, die 0,20 Franken für das Kilogramm des Rohgewichts des verspätet ausgelieferten Gepäcks beträgt.

§ 2. — Wird nachgewiesen, dass ein Schaden durch die Verspätung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung zu zahlen, die das Vierfache der in § 1 dieses Artikels bestimmten Pauschalentschädigung nicht übersteigen darf.

§ 3. — Die in den §§ 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei gänzlichem Verlust des Gepäcks zu leistenden Entschädigung gewährt.

Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nicht verlorenen Teil zu entrichten.

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die in Art. 33 vorgesehene Entschädigung.

In keinem Falle darf die Gesamtentschädigung nach §§ 1 und 2 zuzüglich derjenigen nach Artikel 31 und 33 höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gepäcks.

Artikel 35.

Angabe des Interesses an der Lieferung.

§ 1. — Für jede Gepäcksendung kann das Interesse an der Lieferung angegeben werden. Der Betrag ist auf dem Gepäckschein zu vermerken.

Enthalten die Tarife keine entgegenstehende Vorschrift, so muss der Betrag des Interesses in der Währung des Versandstaats ausgedrückt werden.

§ 2. — Für je angefangene zehn Kilometer wird eine besondere Gebühr von einem Zehntel vom Tausend der angegebenen Summe erhoben.

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen und einen Mindestbetrag festsetzen.

§ 3. — Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann bei verspäteter Auslieferung beansprucht werden:

a) wenn nicht nachgewiesen wird, dass ein Schaden durch die Verspätung entstanden ist, für je angefangene 24 Stunden seit der Abforderung, höchstens aber für 14 Tage, eine Entschädigung, die 0,40 Franken für das Kilogramm des Rohgewichts des verspätet ausgelieferten Gepäcks beträgt; diese Entschädigung darf jedoch den Betrag des angegebenen Interesses nicht übersteigen;

b) wenn nachgewiesen wird, dass ein Schaden durch die Verspätung entstanden ist, eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Interesses.

Ist der Betrag des angegebenen Interesses geringer als die in Artikel 34 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese an Stelle der unter a) und b) erwähnten Beträge beansprucht werden.

§ 4. — Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung von Gepäck, für welches das Interesse an der Lieferung angegeben ist, können beansprucht werden:

- a) die in den Artikeln 31 und 33 vorgesehenen Entschädigungen, ausserdem
- b) der Ersatz des nachgewiesenen weiteren Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrags.

§ 5. — Liegen Beschädigung oder teilweiser Verlust des Gepäcks und verspätete Auslieferung gleichzeitig vor, so werden die nach § 3 und § 4 b) zu leistenden Beträge nur insoweit gezahlt, als sie zusammen den als Interesse an der Lieferung angegebenen Betrag nicht übersteigen.

Artikel 36.

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

In allen Fällen, in denen gänzlicher oder teilweiser Verlust, Beschädigung oder verspätete Auslieferung des Gepäcks auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist der nachgewiesene volle Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den Artikeln 31, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

Artikel 37.

Verzinsung der Entschädigung.

Der Reisende kann sechs vom Hundert Zinsen der ihm auf einen Gepäckschein gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von zehn Franken übersteigt.

Diese Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung.

Artikel 38.

Rückerstattung der Entschädigung.

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Im Falle eines Betrugs hat die Eisenbahn unbeschadet der strafrechtlichen Folgen ausserdem Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem von ihr zu Unrecht gezahlten Betrag gleichkommt.

Artikel 39.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Reisenden der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte des Reisenden, für den sie tätig sind.

Kapitel II.

Reklamationen. Klagen. Verfahren bei Rechtsstreitigkeiten aus dem Beförderungsvertrag. Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag.

Artikel 40.

Reklamationen.

§ 1. — Aussergerichtliche Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 42 bezeichneten Eisenbahn anzubringen.

§ 2. — Zur Geltendmachung sind die nach Artikel 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. — Der Fahrausweis, der Gepäckschein und sonstige Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, sind in Urschrift oder Abschrift vorzulegen, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Bei der endgültigen Erledigung der Reklamation kann die Eisenbahn die Rückgabe der Fahrausweise oder Gepäckscheine verlangen.

Artikel 41.

Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechnigte Personen.

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag gegen die Eisenbahn ist nur befugt, wer den Fahrausweis oder den Gepäckschein vorweist oder seine Berechnigung anderweit nachweist.

Artikel 42.

Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind. Zuständigkeit.

§ 1. — Ansprüche auf Rückerstattung eines Betrags, der auf Grund des Beförderungsvertrags gezahlt worden ist, können entweder gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen diejenige, zu deren Gunsten der zu hohe Betrag erhoben worden ist.

§ 2. — Sonstige Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag können nur gegen die Abgangsbahn, die Bestimmungsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Auch wenn die Bestimmungsbahn das Reisegepäck nicht erhalten hat, kann sie gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden.

Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

§ 3. — Die Klage kann, wenn nicht in Staatsverträgen oder Konzessionen etwas anderes bestimmt ist, nur vor den zuständigen Gerichten des Staates erhoben werden, dem die beklagte Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Eisenbahnunternehmen mehrere selbständige Eisenbahnnetze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Eisenbahnnetze als besondere Eisenbahn im Sinne dieser Vorschrift angesehen.

§ 4. — Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

§ 5. — Die Vorschriften dieses Artikels finden keine Anwendung auf den in Kapitel III dieses Titels geregelten Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

Artikel 43.

Feststellung eines teilweisen Verlusts oder einer Beschädigung des Reisegepäckes.

§ 1. — Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Reisegepäckes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Reisenden behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und das Gewicht des Gepäcks und, soweit dies möglich ist, Betrag und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens sofort durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen, und zwar, wenn möglich, in Gegenwart des Reisenden.

Dem Reisenden ist auf sein Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 2. — Wenn der Reisende die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, so kann er verlangen, dass der Zustand und das Gewicht des Reisegepäckes, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt wird; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, wo dies geschieht,

§ 3. — Bei Verlust von Gepäckstücken ist der Reisende zur Erleichterung der Nachforschungen der Eisenbahn verpflichtet, eine möglichst genaue Beschreibung der verlorenen Gepäckstücke zu geben.

Artikel 44.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag.

§ 1. — Mit der Annahme des Reisegepäckes sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrag erloschen.

§ 2. — Jedoch erlöschen nicht:

1. Entschädigungsansprüche, bei denen der Reisende nachweist, dass der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

2. Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Auslieferung, wenn sie bei einer der in Artikel 42 § 2 bezeichneten Eisenbahnen binnen 21 Tagen, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, angebracht werden;

3. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlusts oder Beschädigung:

a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gepäcks durch den Reisenden nach Artikel 43 festgestellt worden ist;

b) wenn die Feststellung, die nach Artikel 43 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) dass sich die Eisenbahn dem Reisenden gegenüber nicht zur Feststellung des Zustands des Gepäcks auf der Bestimmungstation bereit-erklärt hat;

b) dass unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Gepäcks die Feststellung nach Artikel 43 verlangt wird;

c) dass der Reisende beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme des Gepäcks zur Beförderung und der Auslieferung entstanden ist;

5. Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen.

§ 3. — Der Reisende kann die Annahme des Gepäcks so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung des behaupteten Schadens stattgegeben ist.

Vorbehalte bei der Annahme des Gepäcks sind wirkungslos, wenn sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

§ 4. — Wenn einzelne der im Gepäckschein verzeichneten Stücke bei der Auslieferung fehlen, so kann der Reisende, ehe er die anderen annimmt, von der Eisenbahn eine Bescheinigung hierüber verlangen.

§ 5. — Die Haftung für gänzlichen Verlust erlischt, wenn das Gepäck nicht binnen sechs Monaten nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, auf der Bestimmungstation abgefordert wird; unberührt bleibt die Verpflichtung der Eisenbahn, den Reisenden auch später zu benachrichtigen, wenn das Gepäckstück wiedergefunden wird und wenn es die zur Ermittlung der Anschrift des Reisenden nötigen Merkmale trägt.

Artikel 45.

Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag.

§ 1. — Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahre, wenn der geschuldete Betrag nicht bereits durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt worden ist.

Die Verjährungsfrist beträgt indessen drei Jahre bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens oder wegen des in Artikel 38 erwähnten Falles des Betrugs.

§ 2. — Die Verjährung beginnt:

a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlusts, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung mit dem Tage der Auslieferung;

b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlusts mit dem Tage, an dem die Auslieferung hätte erfolgen sollen;

c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beförderungs- oder Nebengebühren oder von Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung oder bei Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen;

d) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;

e) bei sonstigen die Beförderung des Reisenden betreffenden Ansprüchen mit dem Tage des Ablaufs der Geltungsdauer des Fahrausweises.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Falle in der Frist inbegriffen.

§ 3. — Wenn der Reisende eine schriftliche Reklamation nach Artikel 40 bei der Eisenbahn eingereicht hat, wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheids und der Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich auf diese Tatsachen beruft.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. — Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gelten für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung die Gesetze und Verordnungen des Staates, in dem die Klage erhoben wird.

Artikel 46.

Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche.

Ansprüche, die nach Artikel 26 § 10, 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

Kapitel III.

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

Artikel 47.

Abrechnung unter den Eisenbahnen.

Jede Eisenbahn hat den übrigen beteiligten Eisenbahnen die ihnen zukommenden Anteile an den Beförderungsgebühren zu bezahlen, die sie erhoben hat oder hätte erheben müssen.

Artikel 48.

Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung.

§ 1. — Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung des Reisegepäcks geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach folgenden Bestimmungen zu:

a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschliesslich dafür;

b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c);

c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, dass der Schaden nicht auf ihren Strecken verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt nach Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. — Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

Artikel 49.

Rückgriff bei Entschädigung für verspätete Auslieferung.

Die Vorschriften des Artikels 48 finden auch bei Entschädigung für verspätete Auslieferung Anwendung. Wird die Verspätung durch Unregelmässigkeiten veranlasst, die bei mehreren Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen nach Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken vorgekommenen Verspätung zu verteilen.

Artikel 50.

Verfahren bei Rückgriffen.

§ 1. — Keine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 48 oder 49 Rückgriff genommen wird, ist befugt, die Rechtsmässigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn über die Entschädigung gerichtlich entschieden worden ist; nachdem der Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und den Beitritt.

§ 2. — Die den Rückgriff nehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, mit derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen erlischt.

§ 3. — Das Gericht hat in demselben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen es befasst ist, zu entscheiden.

§ 4. — Den beklagten Eisenbahnen steht kein weiterer Rückgriff zu.

§ 5. — Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Artikel 51.

Zuständigkeit im Rückgriffverfahren.

§ 1. — Das Gericht des Sitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für alle Rückgriffsklagen ausschliesslich zuständig.

§ 2. — Ist die Klage gegen mehrere Eisenbahnen zu erheben, so hat die klagende Eisenbahn die Wahl unter den nach § 1 dieses Artikels zuständigen Gerichten.

Artikel 52.

Besondere Vereinbarungen über den Rückgriff.

Die Eisenbahnen können über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen treffen.

Titel IV.

Verschiedene Vorschriften.

Artikel 53.

Anwendung des inneren Rechtes.

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Gesetze und Vorschriften für den inneren Verkehr jedes Staates Anwendung.

Artikel 54.

Allgemeine Vorschriften über das Verfahren.

In allen Rechtstreitigkeiten, zu denen die unter dieses Übereinkommen fallenden Beförderungen Anlass geben, richtet sich das Verfahren nach dem Rechte des zuständigen Gerichts, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

Artikel 55.

Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung.

§ 1. — Urteile, auch Versäumnisurteile, die auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens von dem zuständigen Gericht erlassen und nach den

für das urteilende Gericht massgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, sind in jedem anderen Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in diesem Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhalts ist nicht zulässig.

Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf solche Bestimmungen eines Urteils, die dem im Rechtsstreit unterlegenen Kläger ausser den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

§ 2. — Die aus einer internationalen Beförderung herrührenden Forderungen einer Eisenbahn gegen eine andere Eisenbahn, die nicht dem gleichen Staate angehört, können nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

§ 3. — Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluss aller dazu gehörenden beweglichen Gegenstände dieser Eisenbahn kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die betreffende Eisenbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die Eigentumsbahn angehört.

§ 4. — Eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreits kann bei Klagen aus einem internationalen Beförderungsvertrag nicht gefordert werden.

Artikel 56.

Währungen. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen.

§ 1. — Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens oder seiner Anlagen gelten Goldfranken im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt.

§ 2. — Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umrechnungskurse), durch Aushang am Schalter oder auf sonstige geeignete Weise bekanntzugeben.

§ 3. — Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

Artikel 57.

Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr.

§ 1. — Um die Ausführung dieses Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern, besteht ein Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, das folgende Aufgaben hat:

a) die Mitteilungen der Vertragsstaaten und der beteiligten Eisenbahnen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Eisenbahnen zur Kenntnis zu bringen;

b) Nachrichten aller Art, die für das internationale Beförderungswesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;

c) auf Verlangen der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander zu treffen;

d) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen sowie die Einziehung rückständiger Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Beziehungen der Eisenbahnen untereinander zu festigen;

e) die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zusammentritt von Konferenzen nach Artikel 60 vorzuschlagen.

§ 2. — Eine besondere Satzung, welche die Anlage II zu diesem Übereinkommen bildet, trifft Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Diese Satzung und die daran durch Vereinbarung aller Vertragsstaaten vorgenommenen Änderungen haben dieselbe Geltung und Geltungsdauer wie das Übereinkommen selbst.

Artikel 58.

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken.

§ 1. — Das in Artikel 57 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen und auf dem Laufenden zu halten. Zu diesem Zweck erhält es von den Vertragsstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Streichung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

§ 2. — Eine neue Strecke nimmt an der internationalen Beförderung erst nach Ablauf eines Monats teil, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über ihre Eintragung.

§ 3. — Das Zentralamt streicht eine Strecke, sobald derjenige Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, dass sie nicht mehr in der Lage ist, den durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen nachzukommen.

§ 4. — Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der erfolgten Streichung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen hinsichtlich der gestrichenen Strecke abubrechen. Die bereits in Ausführung begriffenen Beförderungen sind jedoch vollständig auszuführen.

Artikel 59.

Zulassung neuer Staaten.

§ 1. — Will ein an diesem Übereinkommen nicht beteiligter Staat ihm beitreten, so hat er einen entsprechenden Antrag an die schweizerische Re-

gierung zu richten; diese teilt den Antrag allen Vertragstaaten mit und fügt eine Äusserung des Zentralamts über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staates hinsichtlich der internationalen Beförderung bei.

§ 2. — Wenn innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Absendung dieser Mitteilung nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben haben, ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen; die schweizerische Regierung teilt dies dem Antragsteller und allen Vertragstaaten mit.

Andernfalls teilt die schweizerische Regierung allen Staaten und dem Antragsteller mit, dass die Prüfung des Antrags vertagt ist.

§ 3. — Jeder Beitritt wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam.

Artikel 60.

Revision des Übereinkommens.

§ 1. — Die Vertreter der Vertragstaaten treten zur Revision des Übereinkommens auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Änderungen zusammen.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittel der Vertragstaaten ist eine Konferenz früher einzuberufen.

§ 2. — Das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens, das aus einer Revisionskonferenz hervorgeht, zieht auch gegenüber den Vertragstaaten, die dieses neue Übereinkommen nicht ratifizieren, die Aufhebung des alten Übereinkommens nach sich.

Artikel 61.

Zusatzbestimmungen.

§ 1. — Die von einzelnen dem Übereinkommen angehörenden Staaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens etwa erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

§ 2. — Die vereinbarten Zusatzbestimmungen können bei den Eisenbahnen, die ihnen beigetreten sind, in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt werden; sie dürfen aber die Vorschriften des Übereinkommens nicht abändern.

Ihre Einführung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Artikel 62.

Dauer der durch den Beitritt zum Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen.

§ 1. — Die Dauer dieses Übereinkommens ist unbeschränkt. Jedoch kann jeder Vertragstaat unter den nachstehenden Bedingungen zurücktreten:

Das Übereinkommen ist bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens für jeden Vertragsstaat verbindlich. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Frist zurückzutreten wünscht, hat diese Absicht wenigstens ein Jahr vorher der schweizerischen Regierung mitzuteilen, die allen Vertragsstaaten davon Kenntnis gibt.

In Ermangelung einer Kündigung innerhalb der bezeichneten Frist erstreckt sich die Verpflichtung ohne weiteres auf weitere drei Jahre, und so fort von drei zu drei Jahren, sofern nicht wenigstens ein Jahr vorher auf den 31. Dezember des letzten Jahres eines der dreijährigen Zeiträume gekündigt wird.

§ 2. — Für die neuen Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume zugelassen werden, ist das Übereinkommen bis zum Ende dieses Zeitraumes und weiter bis zum Ende jedes folgenden Zeitraumes verbindlich, sofern sie nicht wenigstens ein Jahr vor dem Ablauf eines dieser Zeiträume ihren Rücktritt erklärt haben.

Artikel 63.

Ratifikation.

Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren; die Ratifikationsurkunden sind so bald wie möglich bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Sobald das Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert ist, kann sich die schweizerische Regierung mit den beteiligten Regierungen ins Einvernehmen setzen, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung dieses Übereinkommens zu prüfen.

Artikel 64.

Wortlaute des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen.

Dieses Übereinkommen ist dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und unterzeichnet.

Dem französischen Wortlaut sind ein deutscher und ein italienischer Wortlaut beigelegt, die als amtliche Übersetzungen gelten.

Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Wortlaut.

GEPÄCKSCHEINMUSTER

Anlage I.
(Artikel 20.)

Das Muster besteht aus 3 Blättern mit nachstehendem Aufdruck. Die Eisenbahnverwaltungen bestimmen, ob alle 3 Blätter oder nur das 1. und 3. Blatt im Pausverfahren auszufüllen sind.

1. Blatt.

Nr.		Internationale Gepäcksendung.					
(Name der Eisenbahnverwaltung.)							
Gepäckschein-Stamm							
von nach über							
.....							
Tag	Zahl der Fahr- ausweise	Zahl der Gepäc- stücke	Wirk- liches Gewicht kg	Gepäckfracht			
19.....				Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg	} ohne Freigepäck für kg		
					} mit Freigepäck für kg		
Zug Nr.				*)			
				Interesse an der Lieferung			
	Nebengebühren						
	Erhebungsbetrag						

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

Nr.	Internationale Gepäcksendung.					
..... (Name der Eisenbahnverwaltung.)						
Gepäckbegleitschein						
von nach über						
Tag	Zahl der Fahr- ausweise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirk- liches Gewicht	Gepäckfracht		
19			kg	Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg	ohne Freigepäck für kg mit Freigepäck für kg	
Zug Nr.				*)		
				Interesse an der Lieferung		
Nebengebühren						
Erhebungsbetrag						

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

Nr.	Internationale Gepäcksendung.					Φ
(Name der Eisenbahnverwaltung.)						
Gepäckempfangschein						
von nach						
über						
.....						
Tag	Zahl der Fahr- ausweise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirk- liches Gewicht kg	Gepäckfracht		
19.....				Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg	} ohne Freigepäck für kg mit Freigepäck für kg	
Zug Nr.				*)		
	Interesse an der Lieferung					
	Nebengebühren					
	Erhebungsbetrag					

Siehe Rückseite

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

Für die Beförderung gelten das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und die in Betracht kommenden Tarife.

Der Reisende ist verpflichtet, der Abfertigung seines Gepäcks durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden beizuwohnen, soweit von den zuständigen Stellen keine Ausnahmen zugelassen sind.

Gegen Rückgabe dieses Scheines wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert.

Satzung des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Artikel 1.

§ 1. — Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr hat seinen Sitz in Bern. Die Organisation des Zentralamts im Rahmen der in Artikel 57 des Übereinkommens getroffenen Bestimmungen sowie die Aufsicht über seine Geschäftsführung werden dem schweizerischen Bundesrat übertragen.

§ 2. — Die Kosten des Zentralamts werden von den Vertragstaaten nach dem Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken oder der Strecken getragen, die von Unternehmen betrieben werden, die zur Beteiligung an den nach den Bedingungen des Übereinkommens ausgeführten Beförderungen zugelassen sind. Indessen tragen die Schiffahrtsunternehmen nur nach der Hälfte ihrer Streckenlängen zu den Kosten bei. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens 0,80 Franken für den Kilometer. Die Höhe des auf den Kilometer Eisenbahnstrecke entfallenden Jahreskredits wird für jedes Geschäftsjahr durch den schweizerischen Bundesrat nach Anhörung des Zentralamts und unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse und Bedürfnisse festgesetzt. Der Kredit wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamts den Betrag des auf dieser Grundlage berechneten Kredits nicht erreicht haben, ist der nicht ausgegebene Rest dem Pensions- und Unterstützungsfonds zuzuführen, dessen Zinsen zur Unterstützung oder Entschädigung der Beamten und Angestellten des Zentralamts dienen sollen, die wegen vorgerückten Alters, infolge von Unfällen oder Krankheit dauernd zur weiteren Erfüllung ihrer Dienstpflichten unfähig werden.

Bei Vorlage des jährlichen Geschäftsberichts und der jährlichen Kostenrechnung an die Vertragstaaten wird das Zentralamt sie auffordern, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu zahlen. Wenn ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt hat, wird er ein zweites Mal hierzu aufgefordert. Wenn diese Aufforderung erfolglos bleibt, hat das Zentralamt sie im Anfang des folgenden Jahres bei Übersendung des Berichts über das verflossene neue Geschäftsjahr zu wiederholen. Wenn bis zum folgenden 1. Juli auch diese Mahnung erfolglos geblieben ist, wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden fälligen Jahresbeiträge zu veranlassen; wenn diese erfolglos bleibt, wird das Zentralamt dem Staate drei Monate später mitteilen, dass, wenn die erwartete Zahlung

nicht bis zum Schluss des Jahres geleistet werde, seine Nichtzahlung als stillschweigende Erklärung seines Willens, aus dem Übereinkommen auszuschcheiden, angesehen werden würde. Wenn diesem letzten Schritt bis zum 31. Dezember keine Folge gegeben wird, wird das Zentralamt von dem stillschweigend durch den säumigen Staat erklärten Wunsch, aus dem Übereinkommen auszuschcheiden, Kenntnis nehmen und zur Streichung der Strecken dieses Staates aus der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken schreiten.

Die nicht wiedererlangten Beträge sollen nach Möglichkeit aus den laufenden Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrags, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die übrigen Staaten im Verhältnis der Kilometerzahl ihrer Strecken belastet werden, die zur Zeit der Rechnungstellung dem Übereinkommen angehörten. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmass beteiligt, wie er bereits während des zweijährigen Zeitraums, der mit dem Austritt des säumigen Staates abschliesst, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat. Ein Staat, dessen Strecken unter den im vorhergehenden Absatz genannten Bedingungen gestrichen worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Beträge, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar mit fünf vom Hundert Zinsen, deren Lauf am Ende des sechsten Monats nach dem Tage beginnt, an dem das Zentralamt ihn erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

Artikel 2.

§ 1. — Das Zentralamt gibt eine Monatschrift heraus, welche die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Mitteilungen enthält, namentlich über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderen Unternehmen sowie über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände und ausserdem die Nachrichten über Rechtsprechung und Statistik, deren Veröffentlichung es für zweckmässig hält.

§ 2. — Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Stück wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugesandt. Weitere gewünschte Stücke sind zu einem von dem Zentralamt festzusetzenden Preise zu bezahlen.

Artikel 3.

§ 1. — Die aus dem internationalen Verkehr herrührenden unbezahlt gebliebenen Forderungen können von der fordernden Verwaltung dem Zentralamt zur Erleichterung der Eintreibung mitgeteilt werden. Zu diesem Zwecke fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu begleichen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. — Ist das Zentralamt der Ansicht, dass die Weigerung genügend begründet ist, so hat es die Parteien vor das zuständige Gericht zu verweisen.

§ 3. — Wenn das Zentralamt der Ansicht ist, dass der Betrag ganz oder teilweise wirklich geschuldet wird, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen bestimmen, dass das schuldnerische Beförderungsunternehmen die Schuld ganz oder teilweise an das Zentralamt abzuführen hat; der so bezahlte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch das zuständige Gericht in Händen des Zentralamts.

§ 4. — Wenn ein Beförderungsunternehmen binnen zweier Wochen der Aufforderung des Zentralamts nicht nachkommt, so ist es erneut unter Androhung der Folgen der Nichtzahlung zur Zahlung aufzufordern.

§ 5. — Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zehn Tagen entsprochen, so hat das Zentralamt an den Staat, dem das Beförderungsunternehmen angehört, eine mit Gründen versehene Mitteilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Massnahmen in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die Strecken des schuldnerischen Beförderungsunternehmens weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. — Wenn der Staat, dem das schuldnerische Beförderungsunternehmen angehört, erklärt, dass er trotz der Nichtzahlung dessen Strecken von der Liste nicht streichen zu lassen gedenkt, oder wenn er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamts unbeantwortet lässt, so wird rechtswirksam angenommen, dass er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit des genannten Unternehmens übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

(I. Ue. G.)

(Vom 23. November 1933.)

Deutschland, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, die Freie Stadt Danzig, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Liechtenstein, Luxemburg, Norwegen, die Niederlande, Polen, Rumänien, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die Türkei und Jugoslawien

haben in Gegenwart und unter Beteiligung der Delegierten der Regierungskommission des Saarbeckengebiets

in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 23. Oktober 1924 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr gemäss Art. 60 dieses Übereinkommens zu revidieren, beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschliessen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

Titel I.

Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens.

Artikel 1.

Eisenbahnen und Sendungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet.

§ 1. — Dieses Übereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschliesslich Strecken umfasst, die in der nach Artikel 58 dieses Übereinkommens aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. — Von der Anwendung dieses Übereinkommens sind jedoch ausgenommen:

1. Sendungen, deren Versand- und Bestimmungstationen im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren:

a) wenn die Durchgangstrecken von einer Eisenbahn des Versandstaats betrieben werden;

b) auch dann, wenn die Durchgangstrecken nicht von einer Eisenbahn des Versandstaats betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber besondere Abkommen geschlossen haben, nach denen diese Sendungen nicht als internationale angesehen werden.

2. Sendungen zwischen Stationen zweier Nachbarstaaten, wenn die Beförderung auf der ganzen Strecke von Eisenbahnen des einen dieser Staaten bewirkt wird, jedoch nur unter der Bedingung, dass der Absender durch die Wahl des Frachtbriefmusters die Anwendung der inneren Vorschriften dieser Eisenbahnen beansprucht und keiner dieser Staaten widerspricht.

Artikel 2.

Bestimmungen über gemischte Beförderungen.

§ 1. — Ausser Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmässig betriebene Kraftfahr- oder Schifffahrtslinien aufgenommen werden, die im Anschluss an eine Eisenbahn internationale Beförderungen unter der Verantwortung eines Vertragstaats oder einer in die Liste aufgenommenen Eisenbahn ausführen.

§ 2. — Die Unternehmen, die solche Linien betreiben, haben alle Rechte und Pflichten, die den Eisenbahnen durch dieses Übereinkommen übertragen sind, vorbehaltlich der sich aus der Verschiedenheit der Beförderung notwendigerweise ergebenden Abweichungen. Die durch dieses Übereinkommen festgesetzten Haftungsbestimmungen dürfen jedoch nicht geändert werden.

§ 3. — Jeder Staat, der eine der in § 1 bezeichneten Linien in die Liste aufnehmen lassen will, muss dafür Sorge tragen, dass die in § 2 vorgesehenen Abweichungen in gleicher Weise wie die Tarife veröffentlicht werden.

§ 4. — Werden für internationale Beförderungen ausser Eisenbahnen auch andere als die in § 1 genannten Beförderungsdienste in Anspruch genommen, so können die Eisenbahnen, um den Besonderheiten jeder Beförderungsart Rechnung zu tragen, mit den beteiligten Unternehmen tarifarische Bestimmungen vereinbaren, die solche Beförderungen einer von diesem Übereinkommen abweichenden rechtlichen Regelung unterstellen. Sie können in diesem Falle eine andere als die in diesem Übereinkommen vorgesehene Beförderungsurkunde vorschreiben.

Artikel 3.

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände.

Von der Beförderung nach diesem Übereinkommen sind vorbehaltlich der in Artikel 4 § 2 vorgesehenen Ausnahmen ausgeschlossen:

1. Gegenstände, die auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten dem Postzwang unterworfen sind;

2. Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nach den Anlagen oder Betriebsmitteln auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;

3. Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der beteiligten Staaten durch gesetzliche Bestimmungen oder aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist;

4. vorbehaltlich der in Anlage I zu diesem Übereinkommen angegebenen Ausnahmen:

A. explosionsgefährliche Gegenstände, nämlich:

- a) Spreng- und Schiessmittel;
- b) Munition;
- c) Zündwaren und Feuerwerkskörper;
- d) verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase;
- e) Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche oder die Verbrennung unterstützende Gase entwickeln;

B. selbstentzündliche Stoffe;

C. ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe.

Artikel 4.

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

§ 1. — Die nachstehenden Gegenstände werden zur Beförderung mit internationalem Frachtbrief unter folgenden Bedingungen zugelassen:

1. die in Anlage I zu diesem Übereinkommen bezeichneten Gegenstände unter den dort angegebenen Bedingungen.

2. Leichensendungen unter folgenden Bedingungen:

a) sie müssen als Eilgut unter der Obhut eines Begleiters befördert werden, wenn nicht die Aufgabe als Frachtgut oder ohne Begleitung auf allen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gestattet ist;

b) die Beförderungsgebühren sind bei der Aufgabe zu bezahlen;

c) die Beförderung unterliegt den in jedem Staate geltenden Gesetzen und Polizeivorschriften, soweit sie nicht durch besondere Abkommen zwischen mehreren Staaten geregelt ist.

3. Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen, unter der Bedingung, dass eine Eisenbahn die Lauffähigkeit des Fahrzeugs feststellt und dies durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt; Lokomotiven, Tender und Triebwagen müssen ausserdem von einem vom Absender gestellten sachverständigen Angestellten begleitet werden, der sie insbesondere zu schmieren hat.

4. Lebende Tiere unter folgenden Bedingungen:

a) den Sendungen lebender Tiere muss ein vom Absender gestellter Begleiter beigegeben werden, sofern es sich nicht um kleine Tiere handelt, die in gut verschlossenen Käfigen, Kisten, Körben usw. zur Beförderung aufgegeben werden. Die Begleitung ist indessen nicht erforderlich, soweit in den direkten internationalen Tarifen oder in den Vereinbarungen der Eisenbahnen Ausnahmen vorgesehen sind;

b) der Absender hat die viehseuchenpolizeilichen Vorschriften des Versand- und Empfangstaats sowie der Durchfuhrstaaten zu beachten.

5. Gegenstände, deren Verladung oder Beförderung nach dem Ermessen der Versandbahn mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel einer oder mehrerer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht, nur unter besonderen, von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen.

§ 2. — Zwei oder mehrere Vertragstaaten können durch Sonderabkommen vereinbaren, dass bestimmte durch dieses Übereinkommen ausgeschlossene Gegenstände unter gewissen Bedingungen oder dass die in Anlage I genannten Gegenstände unter leichteren Bedingungen, als sie in der Anlage selbst enthalten sind, zur internationalen Beförderung zwischen diesen Staaten zugelassen werden.

Wenn durch solche Sonderabkommen Gegenstände zur Beförderung zugelassen werden, die nach den Bestimmungen der Anlage I von der Beförderung ausgeschlossen sind, so müssen diese Abkommen dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mitgeteilt werden. Dieses setzt die Vorschriften des Sonderabkommens, soweit sie die Zulassung betreffen, auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des fachmännischen Ausschusses, falls sie nicht schon durch den Ausschuss geprüft und von ihm verworfen worden waren.

Ebenso können die Eisenbahnen durch entsprechende Tarifbestimmungen entweder bestimmte von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zulassen oder für bedingungsweise zugelassene Gegenstände leichtere Bedingungen zugestehen.

Artikel 5.

Beförderungspflicht der Eisenbahn.

§ 1. — Jede diesem Übereinkommen unterstehende Eisenbahn ist verpflichtet, alle nach diesem Übereinkommen zugelassenen Güter nach dessen Bestimmungen zu befördern, sofern:

- a) der Absender den Vorschriften dieses Übereinkommens nachkommt;
- b) die Beförderung mit den regelmässigen Beförderungsmitteln möglich ist;
- c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelpen vermochte.

§ 2. — Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Auf-, Um- oder Abladen die Verwendung besonderer Vorrichtungen erforderlich macht, nur

verpflichtet, wenn die in Betracht kommenden Stationen derartige Vorrichtungen besitzen.

§ 3. — Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter anzunehmen, die alsbald befördert werden können; die für die Versandstation geltenden Vorschriften bestimmen, in welchen Fällen diese Station verpflichtet ist, Güter, die dieser Bedingung nicht entsprechen, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

§ 4. — Die Güter sind in der Reihenfolge ihrer Annahme zu befördern, soweit im nachstehenden Paragraphen nichts anderes bestimmt ist.

§ 5. — Wenn das öffentliche Wohl oder zwingende Gründe des Betriebs es erfordern, kann die zuständige Behörde anordnen, dass

- a) der Betrieb ganz oder teilweise eingestellt wird;
 - b) gewisse Sendungen vorübergehend ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden;
 - c) gewisse Sendungen vorübergehend vorzugsweise befördert werden.
- Diese Anordnungen sind zu veröffentlichen.

Jede Eisenbahn kann Güter, deren Beförderung durch eine solche Einschränkung verhindert würde, zurückweisen.

§ 6. — Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Titel II.

Frachtvertrag.

Kapitel I.

Form und Bedingungen des Frachtvertrags.

Artikel 6.

Inhalt und Form des Frachtbriefs.

§ 1. — Der Absender muss jeder unter dieses Übereinkommen fallenden internationalen Sendung einen Frachtbrief nach dem Muster der Anlage II dieses Übereinkommens beigeben.

Die Tarife können für bestimmte Verkehre zwischen Nachbarstaaten ein kleineres Frachtbriefmuster vorsehen.

Für die Frachtbriefe ist festes weisses Schreibpapier zu verwenden; der Frachtbrief für Eilgut muss auf der Vorder- und Rückseite am oberen und unteren Rande je einen mindestens einen Zentimeter breiten roten Streifen tragen. Für Frachtbriefdoppel kann auch hellblaues Papier verwendet werden.

§ 2. — Die internationalen Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Frachtbriefe gedruckt werden müssen. Wenn die Tarife oder Vereinbarungen nichts bestimmen, sind die Frachtbriefe in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaats zu drucken; sie

müssen daneben einen französischen oder deutschen oder italienischen Wortlaut enthalten; Übersetzungen in andere Sprachen können beigelegt werden, wenn es für zweckmässig erachtet wird.

Der vom Absender auszufüllende Teil muss immer in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaats abgefasst sein. Welche Übersetzungen beizufügen sind, wird in den internationalen Tarifen oder besonderen Vereinbarungen der Eisenbahnen bestimmt. In deren Ermangelung muss der Absender eine französische oder deutsche oder italienische Übersetzung beifügen.

Die Eisenbahn kann verlangen, dass der Absender für seine Angaben und Erklärungen im Frachtbrief und in dessen etwaigen Beilagen lateinische Schriftzeichen verwendet.

§ 3. — Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefs sind von der Eisenbahn, die übrigen vom Absender auszufüllen. Der Absender hat in den Feldern, die er nicht ausfüllt, einen Strich zu machen.

§ 4. — Die Wahl des weissen oder rotgeränderten Frachtbriefs zeigt an, ob das Gut als Fracht- oder Eilgut befördert werden soll. Vorbehaltlich besonderer Vereinbarung zwischen allen beteiligten Eisenbahnen ist es nicht zulässig, die Beförderung auf einer Teilstrecke in Eilfracht und auf einer anderen Teilstrecke in gewöhnlicher Fracht vorzuschreiben.

§ 5. — Frachtbriefe mit überschriebenen oder radierten Eintragungen sowie überklebte Frachtbriefe werden nicht zugelassen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender sie mit seiner Unterschrift anerkennt und, wenn es sich um die Zahl oder das Gewicht der Stücke handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben einträgt.

§ 6. — Die Angaben im Frachtbrief müssen unauslöschbar geschrieben oder gedruckt sein.

Der Frachtbrief muss folgende Angaben enthalten:

a) Ort und Tag der Ausstellung;
 b) die Bezeichnung der Versandbahn;
 c) die Bezeichnung der Empfangsbahn und der Bestimmungstation mit allen näheren Angaben, die notwendig sind, um jede Verwechslung zwischen verschiedenen Stationen desselben Ortes oder gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschliessen;

d) Namen und Anschrift des Empfängers. Als Empfänger darf nur eine Einzelperson, eine Firma oder eine juristische Person angegeben werden. Die Bestimmungstation oder deren Vorsteher als Empfänger anzugeben, ist nur statthaft, wenn der anzuwendende Tarif es ausdrücklich zulässt. Anschriften, die den Namen des Empfängers nicht bezeichnen, wie «an Order von ...» oder «an den Inhaber des Frachtbriefdoppels», sind unzulässig;

e) die Bezeichnung des Gutes, die Angabe des Gewichts oder statt dessen eine den Vorschriften der Versandbahn entsprechende ähnliche Angabe. Wenn die Gesetze oder Vorschriften des Versandstaats dem Absender gestatten, seine

Güter ohne Angabe des Gewichts oder eine ähnliche Angabe aufzugeben, so wird das Gewicht oder diese Angabe von der Versandbahn eingetragen. Ferner sind anzugeben: bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummern der Frachtstücke oder statt dessen die Angabe, dass die Stücke die Anschrift des Empfängers tragen, bei Gütern, deren Verladung dem Absender obliegt, die Gattung, die Nummer und die Eigentumsmerkmale des Wagens. Die Güter müssen wie folgt bezeichnet werden: die in Anlage I aufgeführten Güter mit der dort gebrauchten Bezeichnung, die übrigen Güter, wenn der Absender die Anwendung eines bestimmten Tarifs verlangt, mit der in diesem Tarif gebrauchten Benennung, sonst mit der ihrer Beschaffenheit entsprechenden handelsüblichen Bezeichnung.

Wenn der im Frachtbrief für die Bezeichnung der Güter vorgesehene Platz nicht ausreicht, sind besondere, dem Frachtbrief sorgfältig anzuheftende und vom Absender zu unterzeichnende Blätter von gleicher Grösse wie der Frachtbrief zu verwenden. Im Frachtbrief ist auf diese Blätter zu verweisen. Wird das Gesamtgewicht der Sendung angegeben, so ist es im Frachtbrief selbst einzutragen;

f) das genaue Verzeichnis der durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere, die dem Frachtbrief beigelegt oder nach Angabe im Frachtbrief bei einer näher angegebenen Station, bei einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle hinterlegt sind;

g) die Unterschrift des Absenders sowie die Angabe seines Vornamens, seines Namens und seiner Anschrift, nach seinem Ermessen ergänzt durch seine Draht- oder Fernsprechanhschrift. Die Unterschrift des Absenders kann gedruckt oder gestempelt werden, wenn die für die Versandstation geltenden Gesetze und Vorschriften es gestatten. Als Absender darf nur eine Einzelperson, eine Firma oder eine juristische Person angegeben werden.

Der Frachtbrief muss ausserdem zutreffendenfalls alle übrigen in diesem Übereinkommen vorgesehenen Angaben enthalten, so insbesondere:

h) die Angabe «bahnlagernd» oder «Hauszufuhr», wenn die Hauszuführung auf der Bestimmungsstation eingeführt ist (Artikel 16 § 2);

i) das Verlangen, bestimmte Tarife, insbesondere Spezial- oder Ausnahmetarife nach Artikel 11 § 10 und Artikel 34 anzuwenden;

k) den Betrag eines nach Artikel 35 angegebenen Interesses an der Lieferung;

l) die Angabe der Kosten, die der Absender nach Artikel 17 übernimmt;

m) die Höhe der auf dem Gute haftenden Nachnahme und der von der Eisenbahn geleisteten Barvorschüsse (Artikel 19);

n) die Angabe des verlangten Beförderungswegs und die Bezeichnung der Stationen, auf denen die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden stattfinden soll;

o) die Angaben über die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden nach Artikel 15.

§ 7. — Andere Erklärungen dürfen in den Frachtbrief nur aufgenommen werden, wenn sie durch die Gesetze oder Vorschriften eines Staates oder durch die Tarife vorgeschrieben oder zugelassen sind und diesem Übereinkommen nicht widersprechen.

Es ist unzulässig, statt des Frachtbriefs andere Urkunden zu verwenden oder ihm andere als die durch dieses Übereinkommen oder die Tarife vorgeschriebenen oder zugelassenen Schriftstücke beizufügen. Der Absender hat indessen, wenn es die für die Versandstation geltenden Gesetze oder Vorschriften bestimmen, ausser dem Frachtbrief eine Urkunde auszustellen, die dazu bestimmt ist, in den Händen der Eisenbahn zu bleiben und ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

§ 8. — Es ist unzulässig, in den gleichen Frachtbrief solche Güter aufzunehmen, deren Zusammenladung zu Unzuträglichkeiten führen oder Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden verletzen würde.

§ 9. — Gütern, die vom Absender zu verladen sind, müssen besondere Frachtbriefe beigegeben werden, die keine von der Eisenbahn auf- oder abzuladenden Güter enthalten.

Für die in Artikel 4 bezeichneten Gegenstände müssen gleichfalls besondere Frachtbriefe ausgestellt werden, soweit es sich um Gegenstände handelt, die miteinander oder mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen.

§ 10. — Ein und derselbe Frachtbrief darf nur eine einzige Wagenladung umfassen, es sei denn, dass es sich um unteilbare Gegenstände handelt, die mehr als einen Wagen beanspruchen. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht, wenn die besonderen Vorschriften für den betreffenden Verkehr oder die anzuwendenden Tarife die Aufgabe mehrerer Wagen mit einem Frachtbrief für die ganze Beförderungstrecke zulassen.

§ 11. — Der Absender darf im unteren Teil der Rückseite des Frachtbriefs, jedoch nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und Verantwortung für die Eisenbahn, Vermerke anbringen, welche die Sendungen betreffen, z. B.:

«Von Sendung des N....»

«Im Auftrag des N....»

«Zur Verfügung des N....»

«Zur Weiterbeförderung an N....»

«Versichert bei N....»

«Für Schifffahrtslinie N....» oder «Für Schiff N....»

«Von der Schifffahrtslinie N....» oder «Aus Schiff M....»

«Für Kraftfahrlnie N....»

«Von Kraftfahrlnie N....»

«Für Flugstrecke N....»

«Von Flugstrecke N....»

«Zur Ausfuhr nach N....».

Artikel 7.

Haftung für die Eintragungen im Frachtbrief. Frachtzuschläge. Massnahmen bei Überlastung.

§ 1. — Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, dass diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind. Reicht der Raum dort nicht aus, so hat der Absender an dieser Stelle einen Hinweis darauf anzubringen, wo sich die Fortsetzung der Eintragung befindet.

§ 2. — Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Eintragungen im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Sicherheitsvorschriften der Anlage I eingehalten sind.

Handelt es sich um die Nachprüfung des Inhalts einer Sendung, so ist der Absender oder der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, je nachdem die Nachprüfung auf der Versand- oder der Bestimmungstation stattfindet. Erscheint der Beteiligte nicht oder findet die Nachprüfung auf einer Unterwegstation statt, so sind zwei bahnfremde Zeugen beizuziehen, sofern die Gesetze oder Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, nichts anderes bestimmen. Auf einer Unterwegstation darf die Eisenbahn den Inhalt jedoch nur dann nachprüfen, wenn die Erfordernisse des Betriebs oder Vorschriften der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsbehörden es verlangen.

Weicht das Ergebnis der Nachprüfung von den Eintragungen im Frachtbrief ab, so ist es auf diesem zu vermerken. Geschieht die Nachprüfung auf der Versandstation, so ist der Vermerk auch auf das Frachtbriefdoppel zu setzen, wenn es sich in den Händen der Eisenbahn befindet. Wenn die Sendung den Eintragungen im Frachtbrief nicht entspricht, so haften die durch die Nachprüfung verursachten Kosten auf dem Gute, falls sie nicht sofort beglichen werden.

§ 3. — Die Gesetze und Vorschriften eines jeden Staates sind massgebend für die Bedingungen, unter denen die Eisenbahn das Recht oder die Pflicht hat, das Gewicht des Gutes oder die Stückzahl zu ermitteln oder nachzuprüfen sowie das wirkliche Eigengewicht des Wagens festzustellen.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, im Frachtbrief das Ergebnis der Feststellungen über das Gewicht, die Stückzahl und das wirkliche Eigengewicht des Wagens anzugeben.

§ 4. — Wenn Wagenladungen auf einer Gleiswaage gewogen werden, so wird das Gewicht dadurch ermittelt, dass vom Gesamtgewicht des beladenen Wagens das am Wagen angeschriebene Eigengewicht abgezogen wird, es sei denn, dass eine besondere Verwiegung des leeren Wagens ein anderes Eigengewicht ergibt.

§ 5. — Bei unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angaben oder Erklärungen, die zur Folge haben können, dass Gegenstände angenommen werden, die nach Artikel 3 Ziffer 4 von der Beförderung ausgeschlossen sind, oder dass für das Gut eine zu niedrige Fracht berechnet wird, ist ein Frachtzuschlag zu zahlen; das gleiche gilt bei Nichtbeachtung der in Anlage I vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften oder bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens. Vorbehalten bleiben die Nachzahlung des Frachtunterschieds, die Vergütung eines etwaigen Schadens sowie die strafrechtlichen Folgen.

Der Frachtzuschlag wird wie folgt berechnet:

a) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der von der Beförderung nach Artikel 3 Ziffer 4 ausgeschlossenen oder der in Anlage I angeführten Gegenstände oder bei Nichtbeachtung der in dieser Anlage gegebenen Sicherheitsvorschriften wird folgender Frachtzuschlag erhoben:

für die nach Artikel 3 Ziffer 4 von der Beförderung ausgeschlossenen Gegenstände	15 Franken
für die in Anlage I bezeichneten Gegenstände	
der Klasse Ia	15 »
der Klassen Ib, Ic und Id	10 »
der Klassen Ie, II und III	5 »
der Klassen IV, V und VI	1 »

für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstücks.

Wenn die Vorschriften für den inneren Verkehr der Eisenbahn, wo die Zuwiderhandlung entdeckt wurde, niedrigere Zuschläge vorsehen, so werden diese letzteren erhoben.

b) Bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung einer Sendung, die andere als die unter a) vorgesehenen Güter enthält, ferner bei jeder Bezeichnung, die irgendwie zur Anwendung eines niedrigeren als des für die Sendung wirklich anwendbaren Tarifs führen kann, beträgt der Zuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht, die für das unrichtig, ungenau oder unvollständig bezeichnete Gut von der Versandstation bis zur Bestimmungsstation zu erheben wäre, und der Fracht, die hätte erhoben werden müssen, wenn die Bezeichnung richtig, genau und vollständig gewesen wäre.

Besteht eine Sendung aus Gütern, für die verschiedene Frachtsätze gelten, und kann das Gewicht der einzelnen Güter leicht festgestellt werden, so wird der Frachtzuschlag nach dem für jedes der Güter geltenden Frachtsatz berechnet, wenn diese Berechnung einen niedrigeren Frachtzuschlag ergibt.

c) Bei zu niedriger Angabe des Gewichts beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht für das angegebene und derjenigen für das ermittelte Gewicht von der Versand- bis zur Bestimmungsstation.

d) Bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht für das die Tragfähigkeit übersteigende Gewicht von der Versand- bis zur Bestimmungstation. Eine Überlastung liegt vor, wenn die nach folgenden Grundsätzen ermittelte Tragfähigkeit eines Wagens überschritten ist:

wenn ein Wagen nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Aufschrift trägt, gilt diese als Ladegewicht; die Tragfähigkeit entspricht dann diesem Ladegewicht zuzüglich fünf vom Hundert;

wenn ein Wagen zwei Aufschriften trägt, bezeichnet die niedrigere Zahl das Ladegewicht, die höhere Zahl die Tragfähigkeit.

e) Wenn für denselben Wagen zu niedrige Gewichtsangabe und Überlastung vorliegen, werden die Frachtzuschläge für beide Zuwiderhandlungen nebeneinander erhoben.

§ 6. — Die nach § 5 zu erhebenden Frachtzuschläge haften auf dem Gute, gleichgültig, an welchem Orte die Tatsachen, die ihre Erhebung nach sich ziehen, festgestellt worden sind.

Wenn der Wert des Gutes den Betrag der Frachtzuschläge nicht deckt oder wenn der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert, hat der Absender den sich aus den Frachtzuschlägen ergebenden Mehrbetrag zu bezahlen.

§ 7. — Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a) bei unrichtiger Gewichtsangabe von Gütern, zu deren Verwiegung die Eisenbahn nach den für die Versandstation geltenden Bestimmungen verpflichtet ist;

b) bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Überlastung, wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung durch die Eisenbahn beantragt hat;

c) bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse eingetretenen Überlastung, wenn der Absender nachweist, dass er bei der Beladung des Wagens die auf der Versandstation geltenden Bestimmungen eingehalten hat;

d) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überlastung, wenn der Absender nachweist, dass die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist;

e) bei unrichtiger Gewichtsangabe ohne Überlastung, wenn der Unterschied zwischen dem im Frachtbrief angegebenen und dem festgestellten Gewicht zwei vom Hundert des angegebenen Gewichts nicht übersteigt.

§ 8. — Wenn die Überlastung eines Wagens durch die Versandstation oder durch eine Unterwegstation festgestellt wird, kann die Überlast aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn zur Erhebung eines Frachtzuschlags kein Anlass vorliegt. Der Absender ist gegebenenfalls unverzüglich durch Vermittlung der Versandstation zur Verfügung über die Überlast aufzufordern.

Die Fracht für die Überlast wird für die durchfahrene Strecke nach dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet, gegebenenfalls zuzüglich des im vorstehenden § 5 vorgesehenen Frachtzuschlags; die Kosten des Abladens werden nach dem Nebengebührentarif der ausführenden Eisenbahn berechnet.

Wenn der Absender verfügt, dass die Überlast zurückgeschickt oder weiterbefördert werden soll, so wird sie als besondere Sendung behandelt.

Artikel 8.

Abschluss des Frachtvertrags. Frachtbriefdoppel.

§ 1. — Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Versandstation das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbrief der Tagesstempel der Versandstation aufgedrückt.

§ 2. — Diese Abstempelung ist nach vollständiger Auflieferung der im Frachtbrief verzeichneten Sendung und nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten ohne Verzug vorzunehmen, und zwar auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart.

§ 3. — Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag.

§ 4. — Für Güter, die der Absender nach den Tarifen oder nach einer auf der Versandstation zulässigen Vereinbarung aufzuladen hat, dienen jedoch die Angaben des Frachtbriefs über Gewicht und Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie das Gewicht oder die Stückzahl nachgeprüft und dies auf dem Frachtbrief vermerkt hat.

§ 5. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Gutes und den Tag der Annahme zur Beförderung durch Aufdrücken des Tagesstempels auf dem ihr vom Absender zugleich mit dem Frachtbrief vorzulegenden Doppel zu bescheinigen.

Dieses Doppel hat nicht die Bedeutung des die Sendung begleitenden Frachtbriefs oder eines Konossements oder Ladescheins.

Artikel 9.

Tarife. Verbot von Sonderabmachungen.

§ 1. — Die Fracht und die Nebengebühren sind nach den in jedem Staate zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen.

Internationale Tarife brauchen jedoch nur in den Staaten veröffentlicht zu werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Versand- und Empfangsbahn beteiligt sind.

Erhöhungen internationaler Tarife oder andere Erschwerungen ihrer Beförderungsbedingungen treten frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Die Tarife müssen alle zur Berechnung der Fracht und der Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten und gegebenenfalls Bestimmungen über die Umrechnungskurse treffen.

§ 2. — Die Tarife müssen alle besonderen Bedingungen für die verschiedenen Beförderungsarten, besonders auch eine Bestimmung darüber enthalten, ob sie für Eilgut oder Frachtgut gelten. Wenn eine Eisenbahn für alle oder für einzelne Güter oder für bestimmte Strecken nur einen Tarif für eine dieser Beförderungsarten besitzt, so ist dieser Tarif für alle Sendungen anwendbar, gleichgültig, ob sie von einem gewöhnlichen oder von einem Eilfrachtbrief begleitet sind; dabei gelten die Lieferfristen, die sich aus der Art des verwendeten Frachtbriefs nach Artikel 6 § 4 und Artikel 11 dieses Übereinkommens ergeben.

Die Tarife müssen jedermann gegenüber in gleicher Weise angewendet werden. Ihre Bestimmungen gelten nur insoweit, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

§ 3. — Jede Sonderabmachung, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, ist verboten und nichtig.

Dagegen sind Tarifiermässigungen zulässig, die gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen, ebenso Ermässigungen, die für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für Wohlfahrtszwecke gewährt werden.

§ 4. — Ausser den in den Tarifen vorgesehenen Frachten und Nebengebühren dürfen zugunsten der Eisenbahnen nur ihre Auslagen erhoben werden, wie Zoll-, Steuer- oder Polizeigebühren, im Tarif nicht vorgesehene Kosten für die Überführung von einem Bahnhof zum andern, Kosten der Instandsetzung der äusseren und inneren Verpackung der Güter, die zu ihrer Erhaltung notwendig sind, und ähnliche Auslagen. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und getrennt unter Beifügung der Belege auf dem Frachtbrief anzugeben. Wenn die Bezahlung dieser Auslagen dem Absender obliegt, sind die Belege nicht dem Empfänger mit dem Frachtbrief, sondern dem Absender mit der Kostenrechnung (Artikel 17) zu übergeben.

Die Höhe der Frachtzuschläge und der Grund für ihre Erhebung sind im Frachtbrief zu vermerken.

Artikel 10.

Frachtberechnung. Wegevorschriften.

Für die Berechnung der Fracht und die Bestimmung des Beförderungswegs gelten nachstehende Vorschriften:

a) Wenn der Absender im Frachtbrief den Beförderungsweg vorgeschrieben hat, wird die Fracht nach diesem Wege berechnet.

Die Bezeichnung der Stationen, auf denen die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ist einer Wegevorschrift gleichzuachten.

b) Wenn der Absender im Frachtbrief nur die anzuwendenden Tarife vorgeschrieben hat, wendet die Eisenbahn diese Tarife an, sofern diese Vorschrift zur Feststellung der Stationen genügt, zwischen denen die verlangten Tarife Anwendung finden sollen. Die Eisenbahn wählt unter den Beförderungswegen, für die diese Tarife am Tage des Abschlusses des Frachtvertrags gültig sind, den Beförderungsweg, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint.

c) Wenn der Absender nach Artikel 17 § 2 im Frachtbrief die Vorauszahlung der Fracht bis zu einer Unterwegstation vorgeschrieben hat, wählt die Eisenbahn unter den Beförderungswegen, welche die genannte Unterwegstation berühren, denjenigen, der ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheint. Die Fracht wird nach dem von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet.

d) Wenn in den vorstehend unter a) und c) erwähnten Fällen ein direkter internationaler Tarif zwischen der Versand- und der Bestimmungstation auf dem nach a) vorgeschriebenen Beförderungsweg oder zwischen der Versandstation und der vorstehend unter c) genannten Station besteht, so wird dieser Tarif angewendet, es sei denn, dass seine Anwendung zur Zeit der Auflieferung Bedingungen unterliegt, die nicht erfüllt sind.

e) Wenn die vom Absender gemachten Angaben nicht genügen, um den Beförderungsweg oder die Tarife vollständig festzustellen, oder wenn einzelne dieser Angaben miteinander unvereinbar sind, wählt die Eisenbahn den Beförderungsweg oder die Tarife, die ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheinen. Bezüglich der unter a) zweiter Absatz erwähnten Stationen richtet sich die Eisenbahn immer nach den Angaben im Frachtbrief, ebenso — soweit möglich — bezüglich der anderen Vorschriften des Absenders.

Wenn jedoch zwischen der Versandstation und der Bestimmungstation ein direkter internationaler Tarif besteht, so wird dieser Tarif angewendet, wenn seine Wegevorschrift den etwaigen Vorschriften im Frachtbrief bezüglich der unter a) zweiter Absatz erwähnten Stationen entspricht und seine Anwendung nicht anderen Bedingungen unterliegt, die nicht erfüllt sind.

f) In allen oben erwähnten Fällen werden die Lieferfristen nach dem vom Absender vorgeschriebenen oder aber nach dem von der Eisenbahn zu wählenden Beförderungsweg berechnet.

g) Die Eisenbahn darf ausser in den in Artikel 5 § 5 und Artikel 23 § 1 erwähnten Fällen die Beförderung nur dann auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Wege vornehmen, wenn:

1. Fracht und Lieferfrist nicht grösser sind als Fracht und Lieferfrist auf dem vom Absender vorgeschriebenen Wege und

2. die von den Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten sowie die Tränkung und Fütterung lebender Tiere immer auf den vom Absender bezeichneten Stationen vorgenommen werden.

Der Absender ist zu benachrichtigen, wenn die Beförderung auf einem anderen als dem von ihm vorgeschriebenen Wege erfolgt.

h) In den unter *b)*, *c)* und *e)* erwähnten Fällen haftet die Eisenbahn für einen aus der Wahl des Beförderungswegs oder der Tarife etwa entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

i) Hat die Eisenbahn nach den Vorschriften unter *d)* und *e)* zweiter Absatz einen direkten internationalen Tarif angewendet, nach dem sich die Fracht höher stellt als durch Zusammenstoß sonstiger auf demselben Beförderungsweg geltender Tarife, und sind die Anwendungsbedingungen dieser Tarife erfüllt, so hat die Eisenbahn die Mehrfracht auf Antrag des Berechtigten zu erstatten.

Artikel 11.

Lieferfristen.

§ 1. — Die Lieferfristen dürfen folgende Höchstmasse nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:

- | | |
|---|--------|
| 1. Abfertigungsfrist | 1 Tag; |
| 2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarif- | |
| kilometer | 1 Tag; |

b) für Frachtgüter:

- | | |
|---|--------|
| 1. Abfertigungsfrist | 1 Tag; |
| 2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 150 Tarif- | |
| kilometer | 1 Tag. |

§ 2. — Wenn sich die Beförderung über mehrere durch Schienen verbundene Eisenbahnnetze erstreckt, ist die Beförderungsfrist nach der Gesamtentfernung zwischen der Versand- und der Bestimmungstation zu berechnen; die Abfertigungsfrist ist ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Netze nur einmal zu rechnen.

§ 3. — Die Gesetze und Vorschriften jedes Staates bestimmen, in welchem Umfang die unter seiner Aufsicht stehenden Eisenbahnen Zuschlagsfristen für folgende Fälle festsetzen dürfen:

a) für Sendungen, die befördert werden:

- über den Seeweg oder Binnenwasserstrassen mittels Fähre oder Schiffes oder
- über eine Landstrasse ohne Eisenbahn oder
- über Verbindungsbahnen, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedener Netze verbinden, oder
- über Nebenbahnen oder
- über eine Linie mit einer anderen als der normalen Spurweite;

b) für aussergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben:

- eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder
- ungewöhnliche Betriebschwierigkeiten.

§ 4. — Zuschlagsfristen, die durch die in § 3 a) erwähnten Umstände begründet sind, müssen aus den Tarifen ersichtlich sein.

Die in § 3 b) vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 5. — Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung (Artikel 8 § 1) folgenden Mitternacht.

§ 6. — Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf der Empfänger oder der nach den Vorschriften der abliefernden Eisenbahn zur Empfangnahme Berechtigte das Gut abgeliefert erhalten hat oder von der Ankunft des Gutes benachrichtigt ist. Die Gesetze und Vorschriften jedes Staates bestimmen, wie die Übermittlung des Benachrichtigungschreibens festzustellen ist.

Bei Sendungen, die von der Eisenbahn dem Empfänger nicht zugeführt werden und von deren Ankunft der Empfänger nicht benachrichtigt zu werden braucht, ist die Lieferfrist gewahrt, wenn das Gut vor Ablauf der Lieferfrist auf der Bestimmungstation zur Verfügung des Empfängers bereitgestellt ist.

§ 7. — Der Lauf der Lieferfrist ruht während der ganzen Dauer des Aufenthalts, der durch die zoll-, steuer-, finanz-, polizei- oder sonstige verwaltungsbehördliche Abfertigung verursacht wird sowie während jeder ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

Der Lauf der Lieferfrist ruht gleichfalls während der Ausführung der in Artikel 7 §§ 2 und 3 vorgesehenen Feststellungen und während der Dauer des durch eine nachträgliche Verfügung des Absenders (Artikel 21) verursachten Aufenthalts.

Ausserdem ruht bei der Beförderung lebender Tiere der Lauf der Lieferfrist während der Dauer:

- a) des Aufenthalts dieser Tiere in Tränkstationen;
- b) des Aufenthalts wegen einer polizeilichen Massregel;
- c) der viehseuchenpolizeilichen Untersuchung.

Die in diesem Artikel vorgesehenen Unterbrechungen der Lieferfrist werden nur wirksam, wenn die Eisenbahn ihren Grund und ihre Dauer im Frachtbrief vermerkt hat.

§ 8. — Bei Frachtgütern ruht der Lauf der Lieferfrist an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

Bei Eilgütern beginnt, wenn der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag ist, die Lieferfrist einen Tag später. Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag ist, endet die Lieferfrist erst am darauffolgenden Tage. Diese Bestimmungen sind jedoch nicht anwendbar, soweit im Versand oder Empfangsland die Stationen für den Eilgutverkehr an Sonn- und Feiertagen geöffnet sind.

§ 9. — Wenn die Gesetze oder Vorschriften eines Staates bestimmen, dass die Eilgutbeförderung an Sonntagen und bestimmten gesetzlichen Feiertagen ganz oder teilweise ruht, werden die Lieferfristen entsprechend verlängert.

§ 10. — Wenn nach den Gesetzen oder Vorschriften eines Staates Spezial- oder Ausnahmetarife zu ermässigten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates solche Tarife mit verlängerten Lieferfristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Artikel 12.

Zustand des Gutes. Verpackung.

§ 1. — Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, dass der Zustand des Gutes im Frachtbrief besonders vermerkt wird.

§ 2. — Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, zum Schutz gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung sowie zur Verhütung einer Beschädigung von Personen, Betriebsmitteln oder anderen Gütern sicher zu verpacken.

Im übrigen gelten für die Verpackung die Tarife und Vorschriften der Versandbahn.

§ 3. — Ist der Absender den Vorschriften des § 2 nicht nachgekommen, so kann die Eisenbahn die Annahme des Gutes verweigern oder verlangen, dass der Absender im Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung anerkennt und ihn genau beschreibt.

§ 4. — Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustands der Verpackung. Insbesondere hat er der Eisenbahn den Schaden zu ersetzen, der ihr aus solchen Mängeln entsteht. Sofern das Fehlen oder der mangelhafte Zustand der Verpackung im Frachtbrief nicht anerkannt ist, hat die Eisenbahn die Mängel nachzuweisen.

§ 5. — Wenn ein Absender gleichartige Güter, die einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, kann er sich der Verpflichtung, für jede Sendung der in § 3 enthaltenen Vorschrift gesondert zu entsprechen, dadurch entziehen, dass er auf dieser Station eine allgemeine Erklärung nach dem Muster der Anlage III dieses Übereinkommens hinterlegt. In diesem Falle muss der Frachtbrief einen Hinweis auf die bei der Versandstation hinterlegte allgemeine Erklärung enthalten.

§ 6. — Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen ist der Absender verpflichtet, Stückgüter mit deutlichen, unauslöschbaren äusseren Zeichen zu versehen, die keine Verwechslung zulassen und mit den im Frachtbrief angegebenen Zeichen genau übereinstimmen. Ausserdem ist er verpflichtet, auf jedem Stück einen Zettel anzubringen, auf dem in unauslöschbarer Schrift die Bestimmungstation angegeben ist. Name

und Anschrift des Empfängers müssen gleichfalls angegeben werden, wenn dies die Vorschriften der Versandbahn verlangen, und zwar offen oder in einer Falte des Zettels, die nur beim Fehlen des Frachtbriefs geöffnet werden darf.

Alte Anschriften und Zettel müssen vom Absender durchstrichen oder entfernt werden.

§ 7. — Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen dürfen leicht zerbrechliche Gegenstände (wie Glaswaren, Porzellan, Töpferwaren), Gegenstände, die sich leicht im Wagen verstreuen (wie Nüsse, Obst, Futtermittel, Steine), und Güter, die andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können (wie Kohlen, Kalk, Asche, gewöhnliche Erden, Farberden), nur als Wagenladungen befördert werden, es sei denn, dass diese Güter so verpackt oder zusammengebunden werden, dass sie nicht zerbrechen, verlorengehen oder andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können.

Artikel 18.

Begleitpapiere für die Abfertigung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsbehörden. Zollverschluss.

§ 1. — Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die den Gegenstand des gleichen Frachtbriefs bilden, es sei denn, dass Verwaltungsvorschriften oder die Tarife etwas anderes bestimmen.

Wenn solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden können, weil sie bei einer Station, einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle hinterlegt sind, so muss der Frachtbrief die genaue Angabe enthalten, wo sie hinterlegt sind.

§ 2. — Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die beigegebenen Papiere auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit zu prüfen.

Der Absender haftet der Eisenbahn für alle Schäden, die aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft.

Die Eisenbahn haftet für die Folgen des Verlusts oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief erwähnten und ihm entweder beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere wie ein Kommissionär; sie hat aber in keinem Falle einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 3. — Der Absender ist verpflichtet, für die Verpackung und Bedeckung der Güter entsprechend den Zollvorschriften zu sorgen. Die Eisenbahn kann Güter zurückweisen, deren zollamtlicher Verschluss verletzt oder mangelhaft ist.

Hat der Absender die Güter nicht nach den Zollvorschriften verpackt oder mit Decke versehen, so kann die Eisenbahn dies besorgen. Die Kosten haften auf dem Gute.

Kapitel II. Ausführung des Frachtvertrags.

Artikel 14.

Auflieferung und Verladung der Güter.

§ 1. — Das Verfahren bei der Auflieferung der Güter richtet sich nach den für die Versandstation geltenden Gesetzen und Vorschriften.

§ 2. — Ob die Güter durch die Eisenbahn oder durch den Absender zu verladen sind, bestimmen die für die Versandstation geltenden Vorschriften, soweit nicht dieses Übereinkommen etwas anderes bestimmt oder im Frachtbrief eine besondere Vereinbarung zwischen dem Absender und der Eisenbahn vermerkt ist.

§ 3. — Ob die Güter in gedeckten, offenen oder besonders eingerichteten Wagen oder in offenen Wagen mit Decke befördert werden, richtet sich, soweit dieses Übereinkommen keine Vorschriften darüber enthält, nach den Bestimmungen der direkten internationalen Tarife. Bestehen keine solchen Tarife oder enthalten sie keine Bestimmungen darüber, so sind die für die Versandstation geltenden Vorschriften für den ganzen Durchlauf des Gutes massgebend.

Artikel 15.

Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften.

§ 1. — Die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften werden, solange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortung einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Der Absender kann jedoch selbst oder durch einen im Frachtbrief bezeichneten Bevollmächtigten der im vorigen Absatz erwähnten Behandlung beiwohnen, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen, ohne dass daraus für ihn das Recht begründet würde, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Behandlung selbst zu betreiben.

Hat der Absender für die Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder sonstigen Verwaltungsvorschriften eine Station bezeichnet, in der nach den geltenden Bestimmungen die Ausführung nicht möglich ist, oder hat er sonst ein Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und teilt dem Absender die getroffenen Massnahmen mit.

Schreibt der Absender im Frachtbrief «Franko Zoll» vor, so gilt dies als Antrag auf Besorgung der Zollbehandlung durch die Eisenbahn, wobei es ihr überlassen bleibt, die Zollbehandlung unterwegs oder auf der Bestimmungsstation zu besorgen.

§ 2. — Vorbehaltlich der aus § 1 vierter Absatz sich ergebenden Ausnahme hat der Empfänger das Recht, auf der Bestimmungstation die Zollbehandlung zu besorgen, wenn dort ein Zollamt besteht und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf der Bestimmungstation vorschreibt oder beim Fehlen einer solchen Vorschrift das Gut dort unverzollt ankommt. Macht der Empfänger von diesem Rechte Gebrauch, so hat er vorher die auf der Sendung haftenden Kosten zu begleichen und den Frachtbrief einzulösen.

Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb einer in den Vorschriften der Empfangsbahn vorgesehenen Frist ein, so kann die Eisenbahn nach § 1 verfahren.

Artikel 16.

Ablieferung.

§ 1. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf der vom Absender bezeichneten Bestimmungstation dem Empfänger den Frachtbrief und das Gut gegen Quittung und gegen Bezahlung der sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge auszuhändigen.

Durch die Annahme des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Beträge zu bezahlen.

§ 2. — Das Verfahren bei der Ablieferung des Gutes sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut dem Empfänger am Orte der Bestimmungstation oder an einem anderen Orte zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Eisenbahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

§ 3. — Nach Ankunft des Gutes auf der Bestimmungstation ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefs und die Ablieferung des Gutes zu verlangen. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 30 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag gegen vorherige Erfüllung der sich daraus für ihn ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen.

Artikel 17.

Zahlung der Kosten.

§ 1. — Die Kosten (Fracht, Nebengebühren sowie die sonstigen während der Beförderung erwachsenden Unkosten) sind nach Massgabe der folgenden Bestimmungen vom Absender oder vom Empfänger zu bezahlen.

Für die Anwendung dieser Bestimmungen werden als Fracht, und nicht als Nebengebühren, solche Nebengebühren angesehen, die nach dem anzuwendenden Tarif bei der Frachtberechnung den Sätzen der gewöhnlichen oder der Ausnahmetarife zuzuschlagen sind.

§ 2. — Will der Absender die Kosten ganz oder teilweise übernehmen, so hat er dies an der dafür bestimmten Stelle des Frachtbriefs wie folgt anzugeben:

a) wenn er die ganze Fracht sowie alle Nebengebühren übernehmen will, die nach den Vorschriften oder dem Tarif von der Versandstation in Rechnung gestellt werden können: «Franko»;

b) wenn er ausser den Kosten unter a) noch weitere Kosten übernehmen will: «Franko einschliesslich...» (genaue Bezeichnung der weiteren Kosten, die er übernehmen will);

c) wenn er alle irgendwie erwachsenden Kosten übernehmen will: «Franko aller Kosten»;

d) wenn er nur die Fracht übernehmen will: «Franko Fracht»;

e) wenn er alle oder nur einzelne Nebengebühren oder alle oder nur einzelne der sonstigen während der Beförderung erwachsenden Unkosten übernehmen will: «Franko aller Nebengebühren» oder «Franko aller während der Beförderung erwachsenden Unkosten» oder «Franko...» (genaue Bezeichnung der Nebengebühren oder Unkosten, die er übernehmen will);

f) wenn er alle oder nur einzelne Kosten, die bis zu einer Grenze oder einer Grenzstation erwachsen, übernehmen will, durch eine der vorstehenden Angaben unter Beifügung der Worte: «bis x»;

g) wenn er einen bestimmten Betrag übernehmen will: «Franko...» (Angabe des Betrags in Buchstaben).

Die Angabe «Franko Zoll» bedeutet, dass der Absender alle Beträge übernimmt, welche die Zollbehörden von der Eisenbahn erheben sowie die Nebengebühren und sonstigen Unkosten, welche die Eisenbahn für die Besorgung der Verzollung zu beanspruchen hat.

Im Frachtbrief können mehrere einander ergänzende Frankaturvermerke angebracht werden.

§ 3. — Kosten, die der Absender nicht laut Frachtbriefvorschrift übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen.

§ 4. — Die Versandbahn kann bei Gütern, die nach ihrem Ermessen schnellem Verderb ausgesetzt sind oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Kosten nicht sicher decken, Vorausbezahlung der Kosten verlangen.

§ 5. — Wenn der Betrag der Kosten, die der Absender übernehmen will, bei der Aufgabe nicht genau festgestellt werden kann, so kann die Eisenbahn gegen Quittung die Hinterlegung einer die Kosten etwa deckenden Summe als Sicherheit fordern. Diese Kosten werden in eine Frankaturrechnung eingetragen, über die spätestens einen Monat nach Ablauf der Lieferfrist mit dem Absender abzurechnen ist. Diesem ist gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende Kostenrechnung auszuhändigen.

§ 6. — Die Versandstation muss, abgesehen von dem in § 5 erwähnten Falle, sowohl im Frachtbriefdoppel wie im Frachtbrief die als Frankatur erhobenen Kosten einzeln aufführen.

Artikel 18.

Unrichtige Anwendung des Tarifs.

§ 1. — Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Fracht und der sonstigen Kosten Fehler vorgekommen, so muss der zu viel oder zu wenig bezahlte Betrag ausgeglichen werden.

§ 2. — Stellt die Eisenbahn fest, dass sie zuviel erhoben hat, so hat sie, wenn der Betrag einen halben Franken für den Frachtbrief übersteigt, von sich aus den Beteiligten hiervon zu benachrichtigen und ihm den Betrag möglichst bald zu erstatten.

§ 3. — Zu wenig bezahlte Beträge hat der Absender der Eisenbahn nachzuzahlen, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wird. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, die er nach dem Frankaturvermerk im Frachtbrief übernommen hat; die Nachzahlung des Restbetrags obliegt dem Empfänger.

§ 4. — Die nach diesem Artikel aus einem Frachtbrief geschuldeten Summen sind mit sechs vom Hundert zu verzinsen, sofern sie den Betrag von zehn Franken übersteigen.

Die Zinsen laufen vom Tage der Zahlungsaufforderung oder der in Artikel 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Zahlungsaufforderung oder Reklamation voranging, vom Tage der Klageerhebung.

Artikel 19.

Nachnahmen und Barvorschüsse.

§ 1. — Der Absender kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes mit Nachnahme belasten. Der Nachnahmebetrag muss in der Währung des Versandstaats ausgedrückt werden; hiervon können die Tarife Ausnahmen zulassen.

§ 2. — Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme auszusahlen, bevor der Betrag vom Empfänger eingezahlt ist. Dieser Betrag ist dem Absender innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach der Einzahlung zur Verfügung zu stellen; bei Verzögerung ist er vom Ablauf dieser Frist mit sechs vom Hundert zu verzinsen.

§ 3. — Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

§ 4. — Für die Nachnahme wird die tarifmässige Gebühr berechnet; diese Gebühr bleibt geschuldet, auch wenn die Nachnahme durch nachträgliche Verfügung aufgehoben oder herabgesetzt wird (Artikel 21 § 1).

§ 5. — Barvorschüsse sind nur nach den auf der Versandstation geltenden Bestimmungen zugelassen.

Artikel 20.

Verpflichtungen der Empfangsbahn.

Die Empfangsbahn hat alle sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Forderungen, insbesondere Fracht, Gebühren, Zollkosten, Nachnahmen sowie sonstige auf dem Gute haftende Beträge, einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für die der vorhergehenden Eisenbahnen und der anderen Beteiligten.

Kapitel III.

Abänderung des Frachtvertrags.

Artikel 21.

Recht zur Abänderung des Frachtvertrags.

§ 1. — Der Absender allein hat das Recht, den Frachtvertrag nachträglich abzuändern, indem er verfügt:

- a) dass das Gut auf der Versandstation zurückgegeben werden soll;
- b) dass das Gut unterwegs angehalten werden soll;
- c) dass die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll;
- d) dass das Gut am Bestimmungsort oder an einem vor der Bestimmungstation oder darüber hinaus gelegenen Orte dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger oder einer anderen Person abgeliefert werden soll;
- e) dass das Gut an die Versandstation zurückgesandt werden soll.

Soweit die Tarife der Versandbahn keine entgegenstehenden Bestimmungen enthalten, werden auch Anträge auf Abänderung des Frachtvertrags entgegengenommen, die betreffen:

- f) die Belastung mit einer Nachnahme;
- g) die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme;
- h) die Bezahlung der Fracht und anderer Kosten nach Artikel 17 § 2 a) bis e) und g).

In den vorstehend unter d) und e) vorgesehenen Fällen kann der Absender verlangen, dass ein Frachtgut als Eilgut oder ein Eilgut als Frachtgut weiter- oder zurückbefördert wird, wenn die Anhaltestation die Abfertigungsbefugnis für beide Beförderungsarten hat. Er kann auch den anzuwendenden Tarif und den Beförderungsweg vorschreiben.

Andere als die oben erwähnten nachträglichen Verfügungen sind unzulässig.

Nachträgliche Verfügungen dürfen niemals eine Teilung der Sendung bedingen.

§ 2. — Die erwähnten nachträglichen Verfügungen muss der Absender durch eine schriftliche, den Vorschriften des Artikels 6 § 2 zweiter Absatz entsprechend abgefasste, von ihm unterschriebene Erklärung nach dem Muster der Anlage IV dieses Übereinkommens treffen.

Die Erklärung ist auch auf dem Frachtbriefdoppel einzutragen, das der Eisenbahn zugleich mit der Erklärung vorzulegen und von ihr dem Absender zurückzugeben ist. Hat die Eisenbahn die nachträglichen Verfügungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Doppels zu verlangen, so haftet sie für den daraus entstehenden Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat.

Wenn der Absender die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme verlangt, so muss er eine ihm ausgestellte Bescheinigung über die Nachnahme vorweisen. Wird die Nachnahme erhöht oder herabgesetzt, so wird die Bescheinigung dem Absender nach Berichtigung zurückgegeben. Im Falle der Aufhebung der Nachnahme wird ihm die Bescheinigung abgenommen.

Jede nachträgliche Verfügung des Absenders, die in anderer als der oben vorgeschriebenen Form gegeben wird, ist nichtig.

§ 3. — Die Eisenbahn gibt nachträglichen Verfügungen des Absenders nur Folge, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugegangen sind.

Wenn der Absender es verlangt, ist die Bestimmungs- oder Anhaltestation auf seine Kosten durch ein Telegramm oder einen Fernspruch der Versandstation zu benachrichtigen; Telegramm und Fernspruch sind durch schriftliche Erklärung zu bestätigen. In diesem Falle darf, sofern der direkte internationale Tarif oder sonstige Abmachungen der beteiligten Eisenbahnen nichts anderes bestimmen, die Bestimmungs- oder Anhaltestation dem Empfänger den Frachtbrief nicht übergeben und das Gut nicht abliefern oder weitersenden, bis sie die schriftliche Erklärung erhalten hat.

§ 4. — Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrags erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, sobald der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist oder sobald dieser seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 3 geltend gemacht hat. Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie ihm gegenüber für die Folgen der Nichtbeachtung unter den in Titel III angegebenen Bedingungen haftbar wird.

Artikel 22.

Ausführung der nachträglichen Verfügungen.

§ 1. — Die Eisenbahn darf die Ausführung der in Artikel 21 § 1 erster Absatz vorgesehenen Verfügungen nur dann verweigern oder hinausschieben oder solche Verfügungen in veränderter Weise ausführen, wenn:

a) ihre Ausführung in dem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, in dem sie der Eisenbahn zugehen, die sie auszuführen hätte;

b) durch ihre Befolgung der regelmässige Beförderungsdienst gestört würde;

c) ihrer Ausführung bei Änderung der Bestimmungstation Gesetze oder Vorschriften eines der an der Beförderung beteiligten Staaten, insbesondere Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstige Verwaltungsvorschriften entgegenstehen;

d) bei Änderung der Bestimmungstation der Wert des Gutes voraussichtlich die Gesamtkosten der Beförderung bis zur neuen Bestimmungstation nicht deckt, es sei denn, dass der Betrag dieser Kosten sofort entrichtet oder sichergestellt wird.

In diesen Fällen ist der Absender so bald als möglich von den Hindernissen zu verständigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen.

Wenn die Eisenbahn diese Hindernisse nicht voraussehen konnte, trägt der Absender alle Folgen, die sich daraus ergeben, dass die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat.

§ 2. — Hat der Absender die Ablieferung des Gutes auf einer Unterwegstation verfügt, so wird die Fracht bis zu dieser Station nach den zwischen der Versandstation und der genannten Zwischenstation geltenden Tarifen erhoben.

Wenn jedoch das Gut bereits über die Unterwegstation hinaus befördert worden ist, so wird die Fracht berechnet:

1. bis zur Station, wo die Sendung angehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen;
2. von der Anhaltestation bis zur Unterwegstation zurück nach den für diese Strecke geltenden Tarifen.

Hat der Absender die Rücksendung nach der Versandstation verfügt, so wird die Fracht berechnet:

1. bis zur Station, wo die Sendung angehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen;
2. von der Anhaltestation bis zur Versandstation zurück nach den für diese Strecke geltenden Tarifen.

Hat der Absender die Weiterbeförderung nach einer anderen Station verfügt, so wird die Fracht berechnet:

1. bis zur Station, wo die Sendung angehalten worden ist, nach den zwischen dieser Station und der Versandstation geltenden Tarifen;
2. von der Anhaltestation bis zur neuen Bestimmungstation nach den zwischen diesen beiden Stationen geltenden Tarifen.

§ 8. — Die Eisenbahn ist berechtigt, den Ersatz der Kosten zu verlangen, die durch die Ausführung der in Artikel 21 § 1 erwähnten nachträglichen Verfügungen entstehen, sofern diese Kosten nicht durch ihr Verschulden verursacht worden sind.

Artikel 23.

Beförderungshindernisse.

§ 1. — Wird der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung einer Sendung verhindert, so hat die Eisenbahn zu entscheiden, ob es für den Absender vorteilhaft ist, ihn um Anweisung zu ersuchen, oder ob es zweckmässiger ist, das Gut ohne weiteres unter Abänderung des Beförderungswegs weiterzuleiten. Die Eisenbahn hat Anspruch auf Zahlung der Fracht über diesen

anderen Weg und verfügt über die entsprechende Lieferfrist, selbst wenn diese grösser ist als diejenige des ursprünglichen Beförderungswegs, es sei denn, dass die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

§ 2. — Wenn kein anderer Beförderungsweg vorhanden oder die Weiterbeförderung aus andern Gründen nicht möglich ist, ersucht die Eisenbahn den Absender um Anweisung; bei nur vorübergehender Behinderung infolge der in Artikel 5 § 5 bezeichneten Umstände ist indessen die Eisenbahn zur Einholung der Anweisung nicht verpflichtet.

§ 3. — Der Absender kann im Frachtbrief für den Fall, dass ein Beförderungshindernis eintreten sollte, Anweisungen geben.

Wenn diese Anweisungen nach dem Ermessen der Eisenbahn nicht ausgeführt werden können, holt sie neue Anweisungen des Absenders ein.

§ 4. — Der Absender kann auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin vom Vertrag zurücktreten, muss aber dann der Eisenbahn je nach Lage des Falles die Fracht für die bereits zurückgelegte Strecke oder die Kosten der Vorbereitung der Beförderung sowie alle sonstigen in den Tarifen vorgesehenen Kosten bezahlen, es sei denn, dass die Eisenbahn ein Verschulden trifft.

§ 5. — Ist der Absender nicht im Besitz des Frachtbriefdoppels, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort ändern.

§ 6. — Anweisungen des Absenders, die nicht durch Vermittlung der Versandstation gegeben werden, werden nicht befolgt.

§ 7. — Erteilt der Absender auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin innerhalb angemessener Frist keine ausführbare Anweisung, so ist nach den für Ablieferungshindernisse geltenden Bestimmungen der Eisenbahn zu verfahren, auf deren Strecken das Gut angehalten worden ist.

§ 8. — Wenn das Beförderungshindernis vor dem Eintreffen einer Anweisung des Absenders wegfällt, so ist das Gut nach der Bestimmungstation weiterzubefördern, ohne dass Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist hiervon ohne Verzug zu benachrichtigen.

§ 9. — Die Bestimmungen des Artikels 22 finden Anwendung auf die nach vorstehenden Bestimmungen vorgenommenen Beförderungen.

Artikel 24.

Ablieferungshindernisse.

§ 1. — Wenn der Ablieferung des Gutes Hindernisse entgegenstehen, so hat die Bestimmungstation den Absender davon durch Vermittlung der Versandstation sofort in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen. Bei entsprechendem Antrag im Frachtbrief muss dies telegraphisch geschehen. Der Absender ist ferner ohne Vermittlung der Versandstation schriftlich oder

telegraphisch zu benachrichtigen, wenn er dies im Frachtbrief beantragt hat. Die Kosten der Benachrichtigung haften auf dem Gute.

Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so steht dem Absender das Verfügungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefdoppel nicht vorweisen kann.

Wenn der Empfänger nach Verweigerung der Annahme sich nachträglich bereit erklärt, das Gut anzunehmen, ist ihm dieses abzuliefern, sofern die Bestimmungstation inzwischen keine entgegengesetzten Anweisungen des Absenders erhalten hat. Von dieser nachträglichen Ablieferung ist der Absender sofort durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen, dessen Kosten auf dem Gute haften.

Der Absender kann im Frachtbrief auch beantragen, dass ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne weiteres zurückgesandt werden soll. Sonst darf das Gut nur mit seinem ausdrücklichen Einverständnis zurückgesandt werden.

Sofern die Tarife nichts anderes bestimmen, müssen die Anweisungen des Absenders durch Vermittlung der Versandstation gegeben werden.

§ 2. — Soweit in § 1 keine Bestimmungen getroffen sind und vorbehaltlich der Vorschriften des Artikels 43 richtet sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Verkaufserlös nach Abzug der auf dem Gute haftenden Kosten dem Absender, oder, wenn der Frachtbrief bereits eingelöst war, dem Empfänger zur Verfügung zu stellen. Ist der Verkaufserlös geringer als die auf dem Gute haftenden Kosten, so ist der Absender, oder, wenn der Frachtbrief bereits eingelöst war, der Empfänger zur Nachzahlung des Unterschieds verpflichtet.

§ 3. — Die Bestimmungen des Artikels 22 finden Anwendung auf die nach vorstehenden Bestimmungen vorgenommenen Beförderungen.

Kapitel IV.

Sicherstellung der Rechte der Eisenbahn.

Artikel 25.

Pfandrecht der Eisenbahn.

§ 1. — Die Eisenbahn hat für alle in Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers am Gute. Dieses Pfandrecht besteht, solange sich das Gut im Gewahrsam der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie innehat.

§ 2. — Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem das Gut abgeliefert wird.

Titel III.

Haftung der Eisenbahnen. Entschädigungsansprüche.

Kapitel I.

Haftung.

Artikel 26.

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen.

§ 1. — Die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

§ 2. — Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem bei der Aufgabe ausgestellten Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Massgabe des Frachtbriefs ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Vorschrift des Artikels 42 § 3 bleibt unberührt.

§ 3. — Die Haftung der Eisenbahn auf Grund dieses Übereinkommens endet auf der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungstation, auch wenn der Absender einen anderen Bestimmungsort angegeben hat. Die Weiterbeförderung richtet sich nach den inneren Gesetzen und Vorschriften.

Artikel 27.

Umfang der Haftung.

§ 1. — Die Eisenbahn haftet unter den in diesem Kapitel festgesetzten Bedingungen für die Überschreitung der Lieferfrist und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht.

§ 2. — Sie ist bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gutes von dieser Haftung befreit, wenn sie beweist, dass der Schaden durch ein Verschulden des Berechtigten oder durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, durch die besonderen Mängel des Gutes (inneren Verderb, Schwinden, gewöhnlichen Rinnverlust usw.) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

§ 3. — Sie ist von der Haftung für die Überschreitung der Lieferfrist befreit, wenn sie beweist, dass die Überschreitung durch Umstände herbeigeführt worden ist, die sie nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuweichen vermochte.

§ 4. — Wird eine nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beförderte Wagenladung ohne Umladung und ohne dass sie aus dem Gewahrsam der Eisenbahn gekommen ist, nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens neu aufgegeben, so wird, wenn ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt wird, vermutet, dass der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrags eingetreten ist.

Artikel 28.

Beschränkung der Haftung für Schäden, die aus besonderen Ursachen entstehen können.

§ 1. — Die Eisenbahn haftet nicht für Schäden, die aus einer oder mehreren der nach nachbenannten Ursachen entstehen:

a) aus der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender auf diese Weise befördert werden;

b) aus der mit dem Fehlen einer Verpackung oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr für Güter, die ohne Verpackung ihrer Natur nach Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

c) aus der mit dem Auf- oder Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr für Güter, die nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender oder nach Vereinbarung mit dem Empfänger vom Absender verladen oder vom Empfänger abgeladen werden;

d) aus der besonderen Gefahr des gänzlichen oder teilweisen Verlusts oder der Beschädigung, namentlich durch Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnlichen Rinnverlust, Austrocknen, Verstreuen, der gewisse Güter nach ihrer eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit ausgesetzt sind;

e) aus der Gefahr, die daraus entsteht, dass der Absender von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung aufgibt, oder dass er bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung oder unter Ausserachtlassung der vorgeschriebenen Vorsichtsmassregeln aufgibt;

f) aus der für lebende Tiere mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr;

g) aus der Gefahr, deren Abwendung durch die Begleitung von lebenden Tieren oder von Gütern bezweckt wird, wenn nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens oder nach den Tarifbestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender diese Tiere oder Güter begleitet werden müssen.

§ 2. — Konnte nach den Umständen des Falles ein Schaden aus einer oder mehreren dieser Ursachen entstehen, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils durch den Berechtigten vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist.

Diese Vermutung gilt im Falle des § 1 a) nicht bei aussergewöhnlichem Abgang oder bei Verlust von ganzen Stücken.

Artikel 29.

Höhe der Entschädigung bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes.

Wenn von der Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten ist, so wird die Entschädigung berechnet:

nach dem Börsenpreis,
in Ermangelung eines solchen nach dem Marktpreis,
in Ermangelung beider nach dem gemeinen Wert,

den Güter derselben Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit hatten, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Jedoch darf die Entschädigung vorbehaltlich der in Artikel 84 vorgesehenen Beschränkung 100 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts nicht übersteigen.

Ausserdem sind — ohne weiteren Schadenersatz — die Fracht, die Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes bezahlte Beträge zu erstatten.

Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 35 § 4 und bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach Artikel 36 beansprucht werden.

Sind die als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung dienenden Beträge nicht in der Währung des Staates ausgedrückt, in dem die Zahlung verlangt wird, so sind sie nach dem Tageskurs am Zahlungsort umzurechnen.

Artikel 30.

Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden des Gutes.

§ 1. — Der Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der nach Artikel 11 berechneten Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist.

§ 2. — Der Berechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut in der Quittung verlangen, dass er sofort benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen eines Jahres nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird.

Über dieses Verlangen ist ihm eine Bescheinigung zu erteilen.

§ 3. — Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass ihm das Gut auf einer Station des Beförderungswegs abgeliefert wird; er hat dann die reine Fracht für die Beförderung des Gutes von der Versand- bis zur Ablieferungsstation zu bezahlen und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Fracht zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 33 und gegebenenfalls Artikel 35 § 3 bleiben vorbehalten.

§ 4. — Wird das in § 2 erwähnte Verlangen in der Quittung nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in § 8 bezeichneten Frist von 30 Tagen erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann die Eisenbahn darüber nach den Gesetzen oder Vorschriften ihres Staates verfügen.

Artikel 31.

Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten.

§ 1. — Bei Gütern, die nach ihrer besonderen natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einen Gewichtsverlust erleiden, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Gewichtsverlusts, der die nachstehend zugelassenen Verlustgrenzen überschreitet;

a) zwei vom Hundert des Gewichts für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter sowie für die folgenden Güter:

Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene,	Obst, getrocknetes oder gebackenes,
Felle,	Pferdehaare,
Fettwaren,	Rinden,
Fische, getrocknete,	Salz,
Früchte, frische,	Schafwolle,
Gemüse, frische,	Schweinsborsten,
Häute,	Seifen und harte Öle,
Hautabfälle,	Süßholz,
Hopfen,	Tabak, geschnittener,
Hörner und Klauen,	Tabakblätter, frische,
Kitte, frische,	Tierflechten,
Knochen, ganze oder gemahlene,	Wurzeln;
Leder,	

b) eins vom Hundert des Gewichts für alle übrigen trockenen Güter, die gleichfalls bei der Beförderung einem Gewichtsverlust ausgesetzt sind.

§ 2. — Die in § 1 dieses Artikels vorgesehene Beschränkung der Haftung tritt nicht ein, soweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die Zulassung obiger Verlustgrenzen massgebend waren.

§ 3. — Wenn mehrere Stücke mit demselben Frachtbrief befördert werden, wird der zulässige Gewichtsverlust für jedes Stück berechnet, sofern dessen Gewicht bei der Aufgabe entweder auf dem Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

§ 4. — Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Gewichtsverlust statt.

§ 5. — Durch diesen Artikel werden die Vorschriften des Artikels 28 nicht berührt.

Artikel 32.

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes.

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn vorbehaltlich der in Artikel 34 vorgesehenen Ausnahme den Betrag der Wertverminderung des Gutes ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen. Eine höhere Entschädigung kann nur bei Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 35 § 4 oder bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn nach Artikel 36 beansprucht werden.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

- a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle ihres gänzlichen Verlusts zu zahlen wäre;
- b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlusts des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

Artikel 33.

Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist.

§ 1. — Bei Überschreitung der Lieferfrist hat die Eisenbahn, wenn der Berechtigte nicht nachweist, dass ein Schaden durch diese Überschreitung entstanden ist, als Entschädigung für jedes Zehntel, um das die Lieferfrist überschritten ist, ein Zehntel der Fracht zu zahlen; angefangene Zehntel der Lieferfrist werden als voll gerechnet. Höchstens ist die halbe Fracht zu zahlen.

§ 2. — Wird nachgewiesen, dass ein Schaden durch die Überschreitung entstanden ist, so ist für diesen Schaden eine Entschädigung bis zur Höhe der Fracht zu entrichten.

§ 3. — Die in den §§ 1 und 2 dieses Artikels vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei gänzlichem Verlust des Gutes zu leistenden Entschädigung gewährt.

Bei teilweisem Verlust sind sie gegebenenfalls für den nicht verlorenen Teil der Sendung zu entrichten.

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die in Artikel 32 vorgesehene Entschädigung.

In keinem Falle darf die Gesamtentschädigung nach §§ 1 und 2 zuzüglich derjenigen nach Artikel 29 und 32 höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gutes.

Artikel 34.

Beschränkung der Entschädigung bei bestimmten Tarifen.

Wenn die Eisenbahn besondere Beförderungsbedingungen (Spezial- oder Ausnahmetarife) gewährt, die gegenüber der nach den gewöhnlichen Bedingungen (Allgemeinen Tarifen) berechneten Gesamtfracht eine Ermässigung enthalten, so kann sie die dem Berechtigten bei Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränken.

Ist ein solcher Höchstbetrag in einem Tarif vorgesehen, der nur auf einem Teil der Beförderungstrecke angewendet worden ist, so tritt die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn nur ein, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache sich auf diesem Teil der Beförderungstrecke ereignet hat.

Artikel 35.

Angabe des Interesses an der Lieferung.

§ 1. — Für jede Sendung kann das Interesse an der Lieferung durch Eintragung in den Frachtbrief nach Artikel 6 § 6 *k*) angegeben werden.

Der Betrag des Interesses muss in der Währung des Versandstaats, in Goldfranken oder in einer anderen durch die Tarife festgesetzten Währung ausgedrückt werden.

§ 2. — Für je angefangene zehn Kilometer wird eine besondere Gebühr von einem Zehntel vom Tausend der angegebenen Summe erhoben.

Die Tarife können die Gebühr herabsetzen und einen Mindestbetrag festsetzen.

§ 3. — Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann bei Überschreitung der Lieferfrist beansprucht werden:

a) wenn nicht nachgewiesen wird, dass ein Schaden durch diese Überschreitung entstanden ist:

das Doppelte der in Artikel 33 § 1 festgesetzten Beträge bis zur Höhe des angegebenen Interesses;

b) wenn nachgewiesen wird, dass ein Schaden durch die Überschreitung entstanden ist:

eine Entschädigung bis zur Höhe des angegebenen Interesses.

Ist der Betrag des angegebenen Interesses geringer als die in Artikel 33 vorgesehenen Entschädigungen, so können diese an Stelle der unter *a*) und *b*) erwähnten Beträge beansprucht werden.

§ 4. — Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung eines Gutes, für welches das Interesse an der Lieferung angegeben ist, können beansprucht werden:

a) die in den Artikeln 29 und 32 oder gegebenenfalls in Artikel 34 vorgesehenen Entschädigungen, ausserdem

b) der Ersatz des nachgewiesenen weiteren Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrags.

§ 5. — Liegen Beschädigung oder teilweiser Verlust des Gutes und Überschreitung der Lieferfrist gleichzeitig vor, so werden die nach § 3 und § 4 *b*) zu leistenden Beträge nur insoweit gezahlt, als sie zusammen den als Interesse an der Lieferung angegebenen Betrag nicht übersteigen.

Artikel 36.

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.

In allen Fällen, in denen gänzlicher oder teilweiser Verlust oder Beschädigung des Gutes oder Überschreitung der Lieferfrist auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, ist der nachgewiesene volle Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den Artikeln 29, 32, 33, 34 und 35 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

Artikel 37.

Verzinsung der Entschädigung.

Der Berechtigte kann sechs vom Hundert Zinsen der ihm auf einen Frachtbrief gewährten Entschädigung verlangen, sofern sie den Betrag von zehn Franken übersteigt.

Diese Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 40 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung.

Artikel 38.

Rückerstattung der Entschädigung.

Jede zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuerstatten.

Im Falle eines Betrugs hat die Eisenbahn unbeschadet der strafrechtlichen Folgen ausserdem Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem von ihr zu Unrecht gezahlten Betrag gleichkommt.

Artikel 39.

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der von ihr übernommenen Beförderung bedient.

Wenn indessen Bahnangestellte auf Verlangen eines Beteiligten Frachtbriefe ausstellen oder Übersetzungen anfertigen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

Kapitel II.

Reklamationen. Klagen. Verfahren bei Streitigkeiten aus dem Frachtvertrag. Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag.

Artikel 40.

Reklamationen.

§ 1. — Aussergerichtliche Ansprüche aus dem Frachtvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 42 bezeichneten Eisenbahn anzubringen.

§ 2. — Zur Geltendmachung sind die nach Artikel 41 zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. — Bei Geltendmachung solcher Ansprüche hat der Absender das Frachtbriefdoppel, der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.

§ 4. — Der Frachtbrief, das Frachtbriefdoppel und die übrigen Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, sind in Urschrift oder Abschrift vorzulegen, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Bei der endgültigen Erledigung der Reklamation kann die Eisenbahn die Vorlage der Urschriften des Frachtbriefs, Frachtbriefdoppels oder des Nachnahmescheins verlangen, um auf ihnen die endgültige Erledigung zu beurkunden.

Artikel 41.

Zur Erhebung der Klage gegen die Eisenbahn berechnete Personen.

§ 1. — Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Rückerstattung von Zahlungen, die auf Grund des Frachtvertrags geleistet worden sind, ist nur befugt, wer die Zahlung geleistet hat.

§ 2. — Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen wegen Nachnahmen (Artikel 19) ist nur der Absender befugt.

§ 3. — Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrags sind befugt:

der Absender, solange ihm nach Artikel 21 das Recht zusteht, nachträgliche Verfügungen über das Gut zu treffen;

der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem ihm der Frachtbrief übergeben worden ist oder in dem er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 3 geltend gemacht hat.

Bei Erhebung der Klage hat der Absender das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Vermag er dies nicht, so kann er seinen Anspruch gegen die Eisenbahn nur mit Zustimmung des Empfängers oder dann gerichtlich geltend machen, wenn er nachweist, dass der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

Artikel 42.

Eisenbahnen, gegen welche die Klagen zu richten sind. Zuständigkeit.

§ 1. — Ansprüche auf Rückerstattung eines Betrags, der auf Grund des Frachtvertrags gezahlt worden ist, können entweder gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen diejenige, zu deren Gunsten der zu hohe Betrag erhoben worden ist.

§ 2. — Ansprüche wegen Nachnahmen (Artikel 19) können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 3. — Sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrag können nur gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Strecke sich die den Anspruch begründende Tatsache ereignet hat.

Auch wenn die Empfangsbahn das Gut nicht erhalten hat, kann sie gleichwohl gerichtlich in Anspruch genommen werden.

Unter den bezeichneten Eisenbahnen steht dem Kläger die Wahl zu; mit der Erhebung der Klage erlischt das Wahlrecht.

§ 4. — Die Klage kann, wenn nicht in Staatsverträgen oder Konzessionen etwas anderes bestimmt ist, nur vor den zuständigen Gerichten des Staates erhoben werden, dem die beklagte Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Eisenbahnunternehmen mehrere selbständige Eisenbahnnetze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Eisenbahnnetze als besondere Eisenbahn im Sinne dieser Vorschrift angesehen.

§ 5. — Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den §§ 1, 2 und 3 bezeichneten Eisenbahnen erhoben werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

§ 6. — Die Vorschriften dieses Artikels finden keine Anwendung auf den in Kapitel III dieses Titels geregelten Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

Artikel 43.

Feststellung eines teilweisen Verlusts oder einer Beschädigung des Gutes.

§ 1. — Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand und erforderlichenfalls auch das Gewicht des Gutes und, soweit dies möglich ist, Betrag und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens sofort durch eine Tatbestandsaufnahme festzustellen, und zwar wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten.

Dem Berechtigten ist auf sein Verlangen eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 2. — Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, so kann er verlangen, dass der Zustand und das Gewicht des Gutes, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt wird; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, wo dies geschieht.

Artikel 44.

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag.

§ 1. — Mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen.

§ 2. — Jedoch erlöschen nicht:

1. Entschädigungsansprüche, bei denen der Berechtigte nachweist, dass der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;

2. Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie bei einer der in Artikel 42 § 3 bezeichneten Eisenbahnen binnen 30 Tagen, den Tag der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, angebracht werden;

3. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlusts oder wegen Beschädigung:

a) wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nach Artikel 43 festgestellt worden ist;

b) wenn die Feststellung, die nach Artikel 43 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

c) wenn eine nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beförderte Wagenladung nach Artikel 27 § 4 neu aufgegeben wird und der teilweise Verlust oder die Beschädigung bei der Ablieferung an den letzten Empfänger festgestellt worden ist.

4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden sind, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) dass sich die Eisenbahn dem Berechtigten gegenüber nicht zur Feststellung des Zustands des Gutes auf der Bestimmungstation bereit erklärt hat;

b) dass unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten die Feststellung nach Artikel 43 verlangt wird;

c) dass der Berechtigte beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme des Gutes zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

5. Ansprüche auf Rückerstattung geleisteter Zahlungen oder wegen Nachnahmen (Artikel 19).

§ 3. — Der Berechtigte kann die Annahme des Gutes auch nach Annahme des Frachtbriefs und Bezahlung der Kosten solange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung des behaupteten Schadens stattgegeben ist.

Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, wenn sie nicht von der Eisenbahn anerkannt sind.

§ 4. — Wenn einzelne der im Frachtbrief verzeichneten Stücke bei der Ablieferung fehlen, so kann der Berechtigte in der in Artikel 16 § 1 vorgesehenen Quittung feststellen, dass diese genau zu bezeichnenden Stücke ihm nicht abgeliefert worden sind.

Artikel 45.

Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag.

§ 1. — Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahre, wenn der geschuldete Betrag nicht bereits durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt worden ist.

Die Verjährungsfrist beträgt indessen drei Jahre:

- a) bei Ansprüchen des Absenders auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;
- b) bei Ansprüchen des Absenders auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufs;
- c) bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;
- d) bei Ansprüchen wegen des in Artikel 38 erwähnten Falles des Betrugs.

§ 2. — Die Verjährung beginnt:

- a) bei Entschädigungsansprüchen wegen teilweisen Verlusts, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung;
- b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlusts mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Fracht, Nebengebühren oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung stattgefunden hat, mit dem Tage der Annahme des Gutes zur Beförderung;

bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beträgen, die Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit dem Tage der Abrechnung der Frankaturrechnung mit dem Absender;

bei Ansprüchen der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hatte und welche die Eisenbahn dem Berechtigten zurückerstatten muss, mit dem Tage der Rückerstattung des Betrags;

d) bei Ansprüchen wegen Nachnahmen (Artikel 19) mit dem 42. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

e) bei Ansprüchen auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit dem Tage des Verkaufs;

f) bei Ansprüchen auf Zahlung eines von der Zollbehörde verlangten Zuschlags mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat.

Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Falle in der Frist inbegriffen.

§ 3. — Wenn der Berechtigte eine schriftliche Reklamation nach Artikel 40 bei der Eisenbahn eingereicht hat, wird der Lauf der Verjährung gehemmt. Der Lauf beginnt wieder mit dem Tage, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückgewiesen und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgegeben hat. Der Beweis des Eingangs der Reklamation oder des Bescheids und der Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich auf diese Tatsachen beruft.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. — Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gelten für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung die Gesetze und Verordnungen des Staates, in dem die Klage erhoben wird.

Artikel 46.

Unzulässigkeit der Geltendmachung erloschener oder verjährter Ansprüche.

Ansprüche, die nach Artikel 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

Kapitel III.

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

Artikel 47.

Abrechnung unter den Eisenbahnen.

§ 1. — Jede Eisenbahn, die bei der Aufgabe oder Ablieferung des Gutes die Fracht oder andere aus dem Frachtvertrag herrührende Forderungen eingezogen hat, ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

§ 2. — Die Übergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die folgende begründet für die erste das Recht, die zweite sofort mit der Fracht und den sonstigen Kosten zu belasten, die nach dem Frachtbrief auf dem Gute zur Zeit seiner Übergabe haften, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach § 1 dieses Artikels.

§ 3. — Die Versandbahn haftet vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Absender für die Fracht und sonstigen Kosten, die sie nicht erhoben hat, obwohl sie der Absender nach dem Frachtbrief übernommen hatte.

§ 4. — Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne bei der Ablieferung die Fracht und die sonstigen Kosten, mit denen es belastet war, einzuziehen, so ist sie vorbehaltlich ihrer Ansprüche gegen den Empfänger für die Bezahlung dieser Beträge verantwortlich.

Artikel 48.

Rückgriff bei Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung.

§ 1. — Hat eine Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach folgenden Bestimmungen zu:

- a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschliesslich dafür;
- b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine solche Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so bestimmen sich die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c);

c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so haften sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, dass der Schaden nicht auf ihren Strecken verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt nach Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. — Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht bezahlte Anteil unter alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen nach Verhältnis der Tarifkilometer verteilt.

Artikel 49.

Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist.

§ 1. — Die Vorschriften des Artikels 48 finden auch bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist Anwendung. Wird die Überschreitung durch Unregelmässigkeiten veranlasst, die bei mehreren Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen nach Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken vorgekommenen Verspätung zu verteilen.

§ 2. — Die in Artikel 11 dieses Übereinkommens festgesetzten Lieferfristen werden unter die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen wie folgt verteilt:

1. im Verkehr zweier Nachbarbahnen:

- a) die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen verteilt;
- b) die Beförderungsfrist wird nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede der beiden Eisenbahnen entfallen, verteilt;

2. im Verkehr zwischen drei oder mehr Bahnen:

- a) vorweg werden aus der Abfertigungsfrist der ersten und der letzten Eisenbahn je zwölf Stunden bei Frachtgut, je sechs Stunden bei Eilgut zugeteilt;
- b) der Rest der Abfertigungsfrist und ein Drittel der Beförderungsfrist werden zu gleichen Teilen unter alle beteiligten Eisenbahnen verteilt;
- c) die beiden anderen Drittel der Beförderungsfrist werden nach dem Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede dieser Eisenbahnen entfallen, verteilt.

§ 3. — Zuschlagsfristen, auf die eine Eisenbahn Anspruch hat, werden dieser Eisenbahn zugeteilt.

§ 4. — Die Zeit von der Aufgabe des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist wird lediglich der Versandbahn zugeteilt.

§ 5. — Die obenerwähnte Verteilung kommt nur in Betracht, wenn die Lieferfrist im ganzen nicht eingehalten worden ist.

Artikel 50.

Verfahren bei Rückgriffen.

§ 1. — Keine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 48 oder 49 Rückgriff genommen wird, ist befugt, die Rechtmässigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn über die Ent-

schädigung gerichtlich entschieden worden ist, nachdem der Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

§ 2. — Die den Rückgriff nehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, mit derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen erlischt.

§ 3. — Das Gericht hat in demselben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen es befasst ist, zu entscheiden.

§ 4. — Den beklagten Eisenbahnen steht kein weiterer Rückgriff zu.

§ 5. — Die Verbindung des Rückgriffverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Artikel 51.

Zuständigkeit im Rückgriffverfahren.

§ 1. — Das Gericht des Sitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für alle Rückgriffklagen ausschliesslich zuständig.

§ 2. — Ist die Klage gegen mehrere Eisenbahnen zu erheben, so hat die klagende Eisenbahn die Wahl unter den nach § 1 dieses Artikels zuständigen Gerichten.

Artikel 52.

Besondere Vereinbarungen über den Rückgriff.

Die Eisenbahnen können über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen treffen.

Titel IV.

Verschiedene Vorschriften.

Artikel 53.

Anwendung des inneren Rechtes.

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Gesetze und Vorschriften für den inneren Verkehr jedes Staates Anwendung.

Artikel 54.

Allgemeine Vorschriften über das Verfahren.

In allen Rechtstreitigkeiten, zu denen die unter dieses Übereinkommen fallenden Sendungen Anlass geben, richtet sich das Verfahren nach dem Recht des zuständigen Gerichts, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

Artikel 55.

Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung.

§ 1. — Urteile, auch Versäumnisurteile, die auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens von dem zuständigen Gericht erlassen und nach den für das urteilende Gericht massgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, sind in jedem anderen Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in diesem Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhalts ist nicht zulässig.

Auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile findet diese Vorschrift keine Anwendung ebensowenig auf solche Bestimmungen eines Urteils, die dem im Rechtsstreit unterlegenen Kläger ausser den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

§ 2. — Die aus einer internationalen Beförderung herrührenden Forderungen einer Eisenbahn gegen eine andere Eisenbahn, die nicht dem gleichen Staate angehört, können nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

§ 3. — Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluss aller dazu gehörenden beweglichen Gegenstände dieser Eisenbahn kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die betreffende Eisenbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die Eigentumsbahn angehört.

§ 4. — Eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreits kann bei Klagen aus einem internationalen Frachtvertrag nicht gefordert werden.

Artikel 56.

Währungen. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen.

§ 1. — Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens oder seiner Anlagen gelten Goldfranken im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt.

§ 2. — Die Eisenbahn hat die Kurse, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Frachten, Nachnahmen, Nebengebühren und sonstigen Beträge umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umrechnungskurse), durch Aushang am Schalter oder auf sonstige geeignete Weise bekanntzugeben.

§ 3. — Ebenso hat eine Eisenbahn, die fremdes Geld in Zahlung nimmt, die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie es annimmt (Annahmekurse).

Artikel 57.

Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr.

§ 1. — Um die Ausführung dieses Übereinkommens zu erleichtern und zu sichern, besteht ein Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, das folgende Aufgaben hat:

a) die Mitteilungen der Vertragstaaten und der beteiligten Eisenbahnen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Eisenbahnen zur Kenntnis zu bringen;

b) Nachrichten aller Art, die für das internationale Beförderungswesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;

c) auf Verlangen der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen untereinander zu treffen;

d) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen sowie die Einziehung rückständiger Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Beziehungen der Eisenbahnen untereinander zu festigen;

e) die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zusammentritt von Konferenzen nach Artikel 60 vorzuschlagen.

§ 2. — Eine besondere Satzung, welche die Anlage V zu diesem Übereinkommen bildet, trifft Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Diese Satzung und die daran durch Vereinbarung aller Vertragstaaten vorgenommenen Änderungen haben dieselbe Geltung und Geltungsdauer wie das Übereinkommen selbst.

Artikel 58.

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken.

§ 1. — Das in Artikel 57 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen und auf dem laufenden zu halten: Zu diesem Zwecke erhält es von den Vertragstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Streichung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

§ 2. — Eine neue Strecke nimmt an der internationalen Beförderung erst nach Ablauf eines Monats teil, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über ihre Eintragung.

§ 3. — Das Zentralamt streicht eine Strecke, sobald derjenige Vertragstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, dass sie nicht mehr in der Lage ist, den durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen nachzukommen.

§ 4. — Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der erfolgten Streichung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen hinsichtlich der gestrichenen Strecke abzubrechen. Die bereits in Ausführung begriffenen Beförderungen sind jedoch vollständig auszuführen.

Artikel 59.

Zulassung neuer Staaten.

§ 1. — Will ein an diesem Übereinkommen nicht beteiligter Staat ihm beitreten, so hat er einen entsprechenden Antrag an die schweizerische Regierung zu richten; diese teilt den Antrag allen Vertragstaaten mit und fügt eine Äusserung des Zentralamts über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staates hinsichtlich der internationalen Beförderung bei.

§ 2. — Wenn innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach Absendung dieser Mitteilung nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben haben, ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen; die schweizerische Regierung teilt dies dem Antragsteller und allen Vertragstaaten mit.

Andernfalls teilt die schweizerische Regierung allen Staaten und dem Antragsteller mit, dass die Prüfung des Antrags vertagt ist.

§ 3. — Jeder Beitritt wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam.

Artikel 60.

Revision des Übereinkommens.

§ 1. — Die Vertreter der Vertragstaaten treten zur Revision des Übereinkommens auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach dem Inkrafttreten der auf der letzten Konferenz beschlossenen Änderungen zusammen.

Auf Verlangen von mindestens einem Drittel der Vertragstaaten ist eine Konferenz früher einzuberufen.

§ 2. — Das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens, das aus einer Revisionskonferenz hervorgeht, zieht auch gegenüber den Vertragstaaten, die dieses neue Übereinkommen nicht ratifizieren, die Aufhebung des alten Übereinkommens nach sich.

§ 3. — Zur Fortbildung der Anlage I wird ein fachmännischer Ausschuss eingesetzt, über dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang eine besondere Satzung, welche die Anlage VI zu diesem Übereinkommen bildet, nähere Bestimmungen trifft. Die Beschlüsse des Ausschusses werden durch Vermittlung des Zentralamts unverzüglich den Regierungen der Vertragstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb zweier Monate, vom Tage der Mitteilung an gerechnet, nicht mindestens zwei Regierungen Widerspruch erhoben haben. Sie treten am ersten Tage des dritten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat. Das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

Artikel 61.

Besondere Bestimmungen für bestimmte Beförderungen. Zusatzbestimmungen.

§ 1. — Für die Beförderung von Privatwagen gelten die Bestimmungen der Anlage VII.

§ 2. — Für die Beförderung von Expressgut können die Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in ihre Tarife bestimmte, der Anlage VIII entsprechende Beförderungsbedingungen vereinbaren.

§ 3. — Für die nachgenannten Arten von Sendungen können zwei oder mehrere Vertragstaaten durch Sonderabkommen, ebenso die Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in ihre Tarife bestimmte Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von diesem Übereinkommen abweichen dürfen; namentlich kann für diese Beförderungen die Verwendung einer anderen Frachturkunde als des in der Anlage II zum Übereinkommen vorgesehenen Frachtbriefs vereinbart werden:

1. Sendungen mit begebaren Frachturkunden;
2. Sendungen, die nur gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels abgeliefert werden;
3. Sendungen von Zeitungen;
4. Sendungen, die für Messen oder Ausstellungen bestimmt sind;
5. Sendungen von leeren oder beladenen Behältern;
6. Sendungen von Lademitteln sowie Mitteln zum Schutze des rollenden Gutes gegen Wärme und Kälte.

§ 4. — Die von einzelnen dem Übereinkommen angehörenden Staaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens etwa erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

Die vereinbarten Zusatzbestimmungen können bei den Eisenbahnen, die ihnen beigetreten sind, in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt werden; sie dürfen aber die Vorschriften des Übereinkommens nicht abändern.

Ihre Einführung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Artikel 62.

Dauer der durch den Beitritt zum Übereinkommen eingegangenen Verpflichtungen.

§ 1. — Die Dauer dieses Übereinkommens ist unbeschränkt. Jedoch kann jeder Vertragstaat unter den nachstehenden Bedingungen zurücktreten:

Das Übereinkommen ist bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens für jeden Vertragstaat verbindlich. Jeder Staat, der nach Ablauf dieser Frist zurückzutreten wünscht, hat diese Absicht wenigstens ein Jahr vorher der schweizerischen Regierung mitzuteilen, die allen Vertragstaaten davon Kenntnis gibt.

In Ermangelung einer Kündigung innerhalb der bezeichneten Frist erstreckt sich die Verpflichtung ohne weiteres auf weitere drei Jahre und so fort von drei zu drei Jahren, sofern nicht wenigstens ein Jahr vorher auf den 31. Dezember des letzten Jahres eines der dreijährigen Zeiträume gekündigt wird.

§ 2. — Für die neuen Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume zugelassen werden, ist das Übereinkommen bis zum Ende dieses Zeitraums und weiter bis zum Ende jedes folgenden Zeitraums verbindlich, sofern sie nicht wenigstens ein Jahr vor dem Ablauf eines dieser Zeiträume ihren Rücktritt erklärt haben.

Artikel 63.

Ratifikation.

Dieses Übereinkommen ist zu ratifizieren; die Ratifikationsurkunden sind so bald wie möglich bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Sobald das Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert ist, kann sich die schweizerische Regierung mit den beteiligten Regierungen ins Einvernehmen setzen, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung dieses Übereinkommens zu prüfen.

Artikel 64.

Wortlaute des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen.

Dieses Übereinkommen ist dem diplomatischen Gebrauch entsprechend in französischer Sprache abgeschlossen und unterzeichnet.

Dem französischen Wortlaut sind ein deutscher und ein italienischer Wortlaut beigelegt, die als amtliche Übersetzungen gelten.

Bei Nichtübereinstimmung entscheidet der französische Wortlaut.

Titel V.

Übergangsbestimmungen.

Artikel 65.

Da der Wert der in den verschiedenen Staaten im Umlauf befindlichen Geldsorten starken Schwankungen unterworfen ist und da andererseits einzelne Staaten aus wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen sich veranlasst sehen können, Bestimmungen zu treffen, die geeignet wären, Schwierigkeiten bei der Anwendung des Titels III Kapitel III hervorzurufen, kann jeder Staat durch Tarifvorschriften oder durch Massnahmen der Staatsgewalt, wie eine allgemeine oder besondere Ermächtigung an die Eisenbahnverwaltungen, die Bestimmungen der Artikel 17, 19 und 21 des Übereinkommens abändern, indem für bestimmte Verkehre vorgeschrieben wird:

1. a) dass Sendungen aus diesem Staate nur zugelassen werden, wenn sie bis zu seinen Grenzen frankiert sind;

b) dass Sendungen beim Eintritt in diesen Staat mit keinerlei Kosten belastet sein dürfen oder dass Sendungen im Verkehr nach diesem Staate bei der Aufgabe nur bis zu seinen Grenzen frankiert werden dürfen;

c) dass die Frachten für Durchgangsendungen durch diesen Staat nach den Vereinbarungen unter den Beteiligten entweder im Versandstaat oder im Empfangstaat bezahlt werden;

2. dass bei Sendungen über Linien dieses Staates keine Nachnahmen oder Barvorschüsse zugelassen werden;

3. dass der Versender den Frachtvertrag hinsichtlich der Frankierung und der Nachnahme nicht abändern darf.

Die auf Grund dieses Artikels getroffenen Massnahmen sind dem Zentralamt in Bern bekanntzugeben. Sie treten frühestens nach Ablauf von acht Tagen nach dem Tage in Kraft, an dem das Zentralamt diese Massnahmen den übrigen Vertragstaaten zur Kenntnis gebracht hat. Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Massnahmen nicht betroffen.

Zollbehandlung auf Bahnhof	nach
	über

**Kontroll-
Stempel**

Frachtbrief

Gewöhnliche Fracht

Nr. der Frachtkarte				
---------------------	--	--	--	--

[illegible]

An

Strasse und Hausnummer

in (Ort und Land)

*** Vom Absender nur auszufüllen, wenn er selbst verlädt**

Bestimmungstation

Etwaiger Vermerk: „bahnlagernd“ oder „Hauszufuhr“

Versandbahn

Empfangsbahn

Verladen durch (Eisenbahn oder Absender):

[illegible]

Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Der Absender hat in den Feldern, die er nicht ausfüllt, einen Strich zu machen.

²⁾ Für die Beförderung gelten das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die einschlägigen Vorschriften und Tarife der beteiligten Bahnen.

Anzuwendende Tarife und Wegevorschrift

Erklärung über die Behandlung durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden. Bezeichnung der Beteiligten, Zahl und Beschreibung der Zollverschlüsse. Etwelge Bezeichnung eines Bevollmächtigten. Sonstige in den Gesetzen oder Vorschriften vorgesehene Erklärungen.

Interesse an der Lieferung

In Buchstaben

Barvorschuss, Nachnahme

Einzelnachweis

in Buchstaben

Barvorschuss

Nachnahme

Vorname und Name sowie Anschrift des Absenders:, den 19.....

Unterschrift

Stempel der Versandstation

Wiegestempel

Stempel der Bestimmungstation

Für die Frachtberechnung abgerundetes Gewicht	Tarif Tarifklasse	Frachtsatz	Vom Absender zu bezahlen	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben	Für die Frachtberechnung abgerundetes Gewicht	Tarif Tarifklasse	Frachtsatz	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben	Übergangstempel
				Kurs und Tag der Umrechnung					Kurs und Tag der Umrechnung		
kg				Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung		kg			Übertrag		1
				Bavorschuss							2
				Nachnahme							3
				Nachnahmegebühr							4
				Fracht bis							5
											6
											7
				zu übertragen							

Zollbehandlung auf Bahnhof

Abgefertigt

nach

über

**Kontroll-
Stempel**

Frachtbriefdoppel

Angabe der vom Absender übernommenen Kosten (Frankaturvermerk)

Nr. der Frachtkarte

Wagen

Gat-
tung*

Nummer*

Eigentums-

Ladegewicht

Eigengewicht bei Privatwagen

Ан

Strasse und Hausnummer

in (Ort und Land)

* Vom Absender nur auszufüllen, wenn er selbst verlädt

Bestimmungstation

Etwaiger Vermerk: „bahnlagernd“ oder „Hauszufuhr“

Versandbahn

Empfangsbahn

Verladen durch (Eisenbahn oder Absender):

Die stark umrahmten Teile hat die Eisenbahn, die übrigen der Absender auszufüllen. Der Absender hat in den Feldern, die er nicht ausfüllt, einen Strich zu machen.

**Anschrift oder
Zeichen und Nummer**

Anzahl

Art der Verpackung

Bezeichnung des Gutes

Wirkliches
Rohgewicht
kg

Anzuwendende Tarife und Wegevorschrift

Erklärung über die Behandlung	durch die Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- oder andere Verwaltungsbehörden. Bezeichnung der Beilagen.
Zahl und Beschreibung der Zollverschlüsse.	Etwaige Bezeichnung eines Bevollmächtigten. Sonstige in den Gesetzen oder Vorschriften vorgesehene Erklärungen.

in Buchstaben

Interesse an der Lieferung

Barvorschuss, Nachnahme

Einzelnachweis

In Buchstaben

Barvorschuss

Nachnahme

Vorname und Name sowie Anschrift des Absenders: den 19.....

Unterschrift

Stempel der Versandstation

Wiegestempel

Stempel der Bestimmungstation

⁴⁾ Für die Beförderung gelten das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und die einschlägigen Vorschriften und Tarife der beteiligten Bahnen.

(Papierbreite 420 mm)

(Pencil/Archie 297 mm)

Für die Frachtberechnung abgerundetes Gewicht	Tarif Tarifklasse	Frachtsatz	Vom Absender zu bezahlen	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben	Für die Frachtberechnung abgerundetes Gewicht	Tarif Tarifklasse	Frachtsatz	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben	Übergangsstempel
				Kurs und Tag der Umrechnung					Kurs und Tag der Umrechnung		
kg				Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung		kg			Übertrag		1
				Barvorschuss							2
				Nachnahme							3
				Nachnahmegebühr							4
				Fracht bis							5
											6
											7
				zu übertragen							

FEHLEN ODER MÄNGEL DER VERPACKUNG

ALLGEMEINE ERKLÄRUNG

Die Station der Bahn
übernimmt vom heutigen Tage an auf mein Ersuchen die nachbezeichneten
Güter, die von mir zur Beförderung aufgegeben werden:

.....

.....

.....

Ich erkenne hiermit an, dass diese Güter, wenn sie von einem Frachtbrief
begleitet sind, der einen Hinweis auf diese allgemeine Erklärung enthält, un-
verpackt *) in der nachfolgend beschriebenen mangelhaften Verpackung aufgegeben
sind. *)

.....

.....

.....

.....

....., den 19.....

(Unterschrift)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

Nachträgliche Verfügung

Die Station der Bahn
wird ersucht, die nachstehend bezeichnete Sendung:

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht (kg)

die mit *Eilfrachtbrief* *) vom 19 zur Beförderung
an in
aufgegeben wurde,

1. auf der Versandstation an zurückzugeben;*)
2. in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs anzuhalten;*)
3. in Erwartung weiterer Verfügungen nicht abzuliefern;*)
4. an in Station der
..... Eisenbahn abzuliefern;*)
5. nur gegen Bezahlung einer Nachnahme von abzuliefern;*)
(in Buchstaben)
6. nicht gegen Bezahlung der im Frachtbrief angegebenen Nachnahme, sondern
gegen Bezahlung einer Nachnahme von abzuliefern;*)
(in Buchstaben)
7. ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern;*)
8. franko abzuliefern.*)

....., den 19
(Unterschrift)

*) Das nicht Zutreffende ist zu streichen.

An die Station der Eisenbahn
Vorstehende nachträgliche Verfügungen des Absenders werden zur Ausführung
unter Beachtung der Bestimmungen des Art. 22, § 1, des Internationalen Übereinkommens
über den Eisenbahnfrachtverkehr übermittelt. Sie wurden auf dem vom Absender vor-
gelegten Frachtbriefdoppel vermerkt. Die Bescheinigung über die Nachnahme wurde
berichtigt — eingezogen. Diese Erklärung bezieht sich auf unser Telegramm — unsern
Fernspruch — vom Nr.

....., den 19

Die Eilgutabfertigung.
Die Güterabfertigung.

Satzung des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Artikel 1.

§ 1. — Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr hat seinen Sitz in Bern. Die Organisation des Zentralamts im Rahmen der in Artikel 57 des Übereinkommens getroffenen Bestimmungen sowie die Aufsicht über seine Geschäftsführung werden dem schweizerischen Bundesrat übertragen.

§ 2. — Die Kosten des Zentralamts werden von den Vertragstaaten nach dem Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken oder der Strecken getragen, die von Unternehmen betrieben werden, die zur Beteiligung an den nach den Bedingungen des Übereinkommens ausgeführten Beförderungen zugelassen sind. Indessen tragen die Schiffahrtsunternehmen nur nach der Hälfte ihrer Streckenlängen zu den Kosten bei. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens Fr. 1.40 für den Kilometer. Die Höhe des auf den Kilometer Eisenbahnstrecke entfallenden Jahreskredits wird für jedes Geschäftsjahr durch den schweizerischen Bundesrat nach Anhörung des Zentralamts und unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse und Bedürfnisse festgesetzt. Der Kredit wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamts den Betrag des auf dieser Grundlage berechneten Kredits nicht erreicht haben, ist der nicht ausgegebene Rest dem Pensions- und Unterstützungsfonds zuzuführen, dessen Zinsen zur Unterstützung oder Entschädigung der Beamten und Angestellten des Zentralamts dienen sollen, die wegen vorgerückten Alters, infolge von Unfällen oder Krankheit dauernd zur weiteren Erfüllung ihrer Dienstpflichten unfähig werden.

Bei Vorlage des jährlichen Geschäftsberichts und der jährlichen Kostenrechnung an die Vertragstaaten wird das Zentralamt sie auffordern, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu zahlen. Wenn ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt hat, wird er ein zweites Mal hierzu aufgefordert. Wenn diese Aufforderung erfolglos bleibt, hat das Zentralamt sie im Anfang des folgenden Jahres bei Übersendung des Berichts über das verflossene neue Geschäftsjahr zu wiederholen. Wenn bis zum folgenden 1. Juli auch diese Mahnung erfolglos geblieben ist, wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden fälligen Jahresbeiträge zu veranlassen; wenn diese erfolglos bleibt, wird das Zentralamt dem Staate drei Monate später mitteilen, dass, wenn die erwartete Zahlung nicht bis zum Schluss des Jahres geleistet werde, seine Nichtzahlung als stillschweigende Erklärung seines Willens, aus dem Übereinkommen auszuschcheiden, angesehen werden würde. Wenn diesem letzten Schritt bis zum 31. Dezember

keine Folge gegeben wird, wird das Zentralamt von dem stillschweigend durch den säumigen Staat erklärten Wunsch, aus dem Übereinkommen auszuschcheiden, Kenntnis nehmen und zur Streichung der Strecken dieses Staates aus der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken schreiten.

Die nicht wiedererlangten Beträge sollen nach Möglichkeit aus den laufenden Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrags, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die übrigen Staaten im Verhältnis der Kilometerzahl ihrer Strecken belastet werden, die zur Zeit der Rechnungstellung dem Übereinkommen angehörten. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmass beteiligt, wie er bereits während des zweijährigen Zeitraums, der mit dem Austritt des säumigen Staates abschliesst, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat. Ein Staat, dessen Strecken unter den im vorhergehenden Absatz genannten Bedingungen gestrichen worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Beträge, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar mit fünf vom Hundert Zinsen, deren Lauf am Ende des sechsten Monats nach dem Tage beginnt, an dem das Zentralamt ihn erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

Artikel 2.

§ 1. — Das Zentralamt gibt eine Monatschrift heraus, welche die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Mitteilungen enthält, namentlich über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderen Unternehmen sowie über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände und ausserdem die Nachrichten über Rechtsprechung und Statistik, deren Veröffentlichung es für zweckmässig hält.

§ 2. — Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Stück wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugesandt. Weitere gewünschte Stücke sind zu einem von dem Zentralamt festzusetzenden Preise zu bezahlen.

Artikel 8.

§ 1. — Die aus dem internationalen Verkehr herrührenden, unbezahlt gebliebenen Forderungen können von der fordernden Verwaltung dem Zentralamt zur Erleichterung der Eintreibung mitgeteilt werden. Zu diesem Zwecke fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu begleichen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. — Ist das Zentralamt der Ansicht, dass die Weigerung genügend begründet ist, so hat es die Parteien vor das zuständige Gericht zu verweisen.

§ 3. — Wenn das Zentralamt der Ansicht ist, dass der Betrag ganz oder teilweise wirklich geschuldet wird, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen bestimmen, dass das schuldnerische Beförderungsunternehmen die Schuld ganz oder teilweise an das Zentralamt abzuführen hat; der so bezahlte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch das zuständige Gericht in Händen des Zentralamts.

§ 4. — Wenn ein Beförderungsunternehmen binnen zweier Wochen der Aufforderung des Zentralamts nicht nachkommt, so ist es erneut unter Androhung der Folgen der Nichtzahlung zur Zahlung aufzufordern.

§ 5. — Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zehn Tagen entsprochen, so hat das Zentralamt an den Staat, dem das Beförderungsunternehmen angehört, eine mit Gründen versehene Mitteilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Massnahmen in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die Strecken des schuldnerischen Beförderungsunternehmens weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. — Wenn der Staat, dem das schuldnerische Beförderungsunternehmen angehört, erklärt, dass er trotz der Nichtzahlung dessen Strecken von der Liste nicht streichen zu lassen gedenkt, oder wenn er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamts unbeantwortet lässt, so wird rechtswirksam angenommen, dass er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit des genannten Unternehmens übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

Satzung des fachmännischen Ausschusses.

Artikel 1.

Im fachmännischen Ausschuss sind Deutschland, Frankreich und Italien ständig vertreten. Alle anderen Vertragstaaten können sich in den Sitzungen des Ausschusses vertreten lassen, wenn sie es für notwendig halten.

Artikel 2.

Die Regierungen der Vertragstaaten teilen ihre Wünsche und Anträge zur Anlage I mit Begründung dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mit; das Zentralamt bringt sie sofort den übrigen Vertragstaaten zur Kenntnis; es beruft den Ausschuss je nach Bedarf zu einer Sitzung ein. Die Anberaumung der Ausschusssitzungen wird allen Vertragstaaten zwei Monate vorher unter genauer Bezeichnung der Verhandlungsgegenstände mitgeteilt.

Artikel 3.

Der Ausschuss ist verhandlungsfähig, wenn drei Vertragstaaten vertreten sind.

Artikel 4.

Der Ausschuss bezeichnet für jede Tagung seinen Vorsitzenden und dessen Stellvertreter.

Artikel 5.

Die Beschlüsse des Ausschusses werden mit Stimmenmehrheit der vertretenen Staaten gefasst; bei Stimmengleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Artikel 6.

Die Staaten tragen die Kosten ihrer Vertretungen.

Artikel 7.

Das Zentralamt bildet die Geschäftsstelle des Ausschusses und besorgt die Schriftführung.

Artikel 8.

Der Direktor oder in seiner Vertretung der Vizedirektor des Zentralamts nimmt an den Sitzungen des Ausschusses mit beratender Stimme teil.

Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen.

(I. O. P.)

Artikel 1.

Begriff des Privatwagens.

§ 1. — Als Privatwagen, die im internationalen Verkehr zugelassen werden, gelten die in § 2 genannten besonderen Wagenarten, die eine Eisenbahn auf den Namen eines Privaten (Person oder Gesellschaft) eingestellt hat und die mit der besonderen Bezeichnung **P** versehen sind. Für die Anwendung dieser Vorschriften gilt als Eigentümer des Wagens, wer die Einstellung erwirkt hat (Einsteller). Sein Name oder seine Firma muss auf dem Wagen angeschrieben sein.

§ 2. — Solche Wagen sind:

- a) Behälterwagen (Kessel-, Gefäß-, Fass-, Bassin-, Topf-, Tankwagen);
- b) Maschinenwagen zur Erzeugung von Kälte oder Wärme, gleichgültig ob ihr Fassungsraum vollständig von der Maschinenanlage eingenommen wird oder nicht;
- c) sonstige Wagen, die zur Beförderung bestimmter Güter besonders eingerichtet sind.

Die Eisenbahnen können vereinbaren, dass in bestimmten Verbindungen auch andere als die oben genannten Wagen zugelassen werden.

§ 3. — Die Eisenbahn, in deren Wagenpark der Wagen eingestellt ist, hat allein zu entscheiden, ob nach den vorstehenden Bestimmungen der Wagen im internationalen Verkehr zuzulassen ist.

Artikel 2.

Verfügungsrecht.

§ 1. — Das Verfügungsrecht über einen Privatwagen steht grundsätzlich dem Einsteller zu.

§ 2. — Der Absender eines leeren oder beladenen Privatwagens, der nicht Einsteller dieses Wagens ist, muss der Versandstation zugleich mit dem Frachtbrief eine schriftliche Erklärung des Wageneinstellers übergeben, in der dieser sich mit der beabsichtigten Beförderung des Wagens einverstanden erklärt. Die Eisenbahn kann auf diese schriftliche Erklärung verzichten, wenn die Versandstation des leeren oder beladenen Wagens derjenigen Verwaltung an-

gehört, bei welcher der Wagen eingestellt ist, und wenn der Einsteller damit einverstanden ist. Diese Zustimmung muss der einstellenden Eisenbahn schriftlich mitgeteilt werden und kann sich entweder auf einen Teil oder die Gesamtzahl der auf den Namen des betreffenden Einstellers eingestellten Wagen beziehen.

Eine Erklärung des Einstellers ist nicht erforderlich, wenn ein von ihm leer zur Beladung aufgelieferter Wagen vom Empfänger auf der Station, in der er leer eingelaufen ist, beladen zur Beförderung übergeben wird.

Der Absender eines leeren Wagens kann ohne Einverständnis des Einstellers den Frachtvertrag nicht abändern.

§ 3. — Wird ein leerer oder beladener Privatwagen von einem Absender, der nicht zugleich Einsteller des Wagens ist, zur Beförderung übergeben, so ruht vorbehaltlich der Bestimmung des Artikels 3 § 5 das Verfügungsrecht des Einstellers für die Dauer der Beförderung.

§ 4. — Wenn der Einsteller nichts anderes verfügt, ist der Empfänger eines in einem Privatwagen angekommenen Gutes berechtigt, den leeren oder beladenen Wagen an den Einsteller nach der Heimatstation zurückzusenden.

§ 5. — Wenn der Einsteller nichts anderes verfügt und der Empfänger von dem ihm nach § 4 zustehenden Recht keinen Gebrauch macht, ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen nach Entladung ohne weiteres auf Kosten des Einstellers mit einem auf seinen Namen und an seine Anschrift lautenden Frachtbrief an die Heimatstation zurückzusenden.

Diese Bestimmung gilt auch für leer zur Beladung angekommene und vom Empfänger nicht binnen acht Tagen nach der Ankunft beladen aufzugebene Privatwagen, wenn der Einsteller vor Ablauf der Frist nicht anderweit verfügt hat.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten nicht für Wagen, die auf Privatanschlussgleisen stehen.

Artikel 3.

Beförderungsbedingungen für Privatwagen.

§ 1. — Die leeren Privatwagen sind mit internationalem Frachtbrief zur Beförderung aufzugeben.

§ 2. — Der Absender hat im Frachtbrief ausser den im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

a) bei leeren Wagen in der Spalte «Bezeichnung des Gutes» den Vermerk «leer zur Beladung» oder «leer zurück»;

b) bei leeren oder beladenen Wagen in der Spalte «Zeichen und Nummer» die Einstellungsbahn, die Nummer und die Heimatstation des Wagens.

§ 3. — Der Privatwagen darf nur zur Beförderung derjenigen Güter benutzt werden, für die er bestimmt ist.

§ 4. — Wenn der Privatwagen mit Sondereinrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen usw.) versehen ist, so hat der Absender oder der Empfänger für die Bedienung dieser Einrichtungen zu sorgen.

§ 5. — Wird ein leer zur Beladung aufgelieferter Wagen unterwegs so beschädigt, dass er nach dem Ermessen der Eisenbahn nur noch in leerem Zustand laufen kann, so hat die Station, wo die Beschädigung festgestellt wird, den Wagen auszusetzen und sofort auf Kosten des Einstellers dessen Anweisung unmittelbar durch Privattelegramm einzuholen. Ist der Einsteller nicht zugleich Absender des Wagens, so hat die Station, wo die Beschädigung festgestellt wurde, auch den Absender durch Vermittlung der Versandstation zu benachrichtigen.

Erteilt der Einsteller binnen acht Tagen nach Absendung des Telegramms keine Anweisung, so ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen ohne weiteres mit einem auf den Namen und die Anschrift des Einstellers lautenden Frachtbrief an die Heimatstation zurückzusenden. Die Gründe für die Zurücksendung des Wagens sind im Frachtbrief zu vermerken.

Die Beförderungskosten und die sonstigen bis zur Aussetzungstation aufgelaufenen Kosten sowie die Kosten, die sich aus der Ausführung der Anweisung des Einstellers oder daraus ergeben, dass die Eisenbahn den Wagen von sich aus an die Heimatstation zurücksendet, hatten auf der Sendung.

Die Rechte des Einstellers nach den Bestimmungen des nachstehenden Artikels 5 bleiben gewahrt, wenn die Aussetzung des Wagens durch die Eisenbahn verschuldet worden ist.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten auch:

a) für leer zur Beladung aufgelieferte oder leer zurücklaufende Wagen, die unterwegs durch eine Beschädigung lauffähig werden. Leer zurücklaufende Wagen, die unterwegs beschädigt werden, ohne dadurch lauffähig zu werden, sind an ihre Bestimmungstation weiterzuleiten;

b) für beladene Wagen, die infolge einer Beschädigung lauffähig oder zur Weiterbeförderung des Gutes ungeeignet werden. In diesem Falle hat die Eisenbahn, sofern sie es nicht vorzieht, den Wagen umzuladen, die Anweisung des Absenders darüber einzuholen, was mit dem Gute zu geschehen hat. Handelt es sich um leicht verderbliche Güter, so ist die Eisenbahn berechtigt, sie ohne weiteres bestmöglich zu verkaufen; der Absender ist hiervon telegraphisch auf seine Kosten zu benachrichtigen. Ist das Gut von Amts wegen oder auf Verlangen des Absenders umgeladen oder ist es verkauft worden, so hat die Eisenbahn den Einsteller um Verfügung über den Wagen zu ersuchen.

Die Verfügung des Einstellers braucht nicht eingeholt zu werden, wenn es sich nur um geringfügige Ausbesserungen zur Wiederherstellung der Lauf- oder Verwendungsfähigkeit des Wagens handelt und die Eisenbahn sie auf eigene Kosten ausführt.

Artikel 4.

Ausschluss von Nachnahmen, Barvorschüssen und der Angabe des Interesses an der Lieferung bei leeren Privatwagen.

§ 1. — Sendungen von leeren Privatwagen dürfen weder mit Nachnahmen noch mit Barvorschüssen belastet werden. Jedoch kann die Eisenbahn sie mit den Vorfachten und allgemein mit allen ihr entstehenden Kosten belasten.

§ 2. — Bei Beförderung von leeren Privatwagen ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung unzulässig.

Artikel 5.

Haftung.

§ 1. — Für die Überschreitung der Lieferfrist eines leeren Wagens haftet die Eisenbahn nur gegenüber dem Einsteller.

Die Lieferfristen ruhen während der Zeit des Stillstands des Wagens bei Beschädigungen, die eine Fortsetzung der Beförderung verhindern.

§ 2. — Bei Überschreitung der Lieferfrist für Güter, die in Privatwagen verladen sind, wird für verspätete Rückgabe des Wagens keine Haftung übernommen.

§ 3. — Bei Verlust oder Beschädigung eines Privatwagens oder bei Verlust seiner Bestandteile haftet die Eisenbahn nur gegenüber dem Einsteller des Wagens.

§ 4. — Bei Verlust oder Zerstörung eines Privatwagens haftet die Eisenbahn nur nach dem Einstellungsvertrag und nach den Vorschriften der Verordnungen oder Tarife.

§ 5. — Bei Beschädigung eines Privatwagens oder bei Verlust von Bestandteilen hat die Eisenbahn den Tatbestand nach Artikel 43 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr festzustellen. Wenn der Einsteller des Wagens nachweist, dass der Schaden durch ein Verschulden der Eisenbahn verursacht ist, so hat die Einstellungsbahn dem Einsteller auf sein Verlangen die ihm erwachsenen Wiederherstellungskosten des Wagens unter Ausschluss aller weiteren Ansprüche vorbehaltlich der nachstehenden Bestimmungen zu erstatten.

§ 6. — Für den Verlust oder die Beschädigung von losen Wagenbestandteilen haftet die Eisenbahn nur, wenn die Bestandteile auf beiden Wagenlängsseiten oder bei gedeckten Wagen im Wageninnern angeschrieben sind. Die Eisenbahn haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von losen Geräten.

§ 7. — Die Eisenbahn haftet für Beschädigungen von Gefäßen aus Ton, Glas, Terrakotta usw. nur dann, wenn diese Schäden mit einer anderen Be-

schädigung des Wagens zusammenhängen, für die nach den vorhergehenden Bestimmungen die Eisenbahn haftet.

Sie haftet auch für die Beschädigung von Gefässen, die im Innern eine Verkleidung (Email, Ebonit usw.) haben, nur dann, wenn das Gefäss selbst Spuren einer äusseren Beschädigung aufweist, für welche die Eisenbahn haftet.

§ 8. — Die Eisenbahn haftet nicht für Beschädigungen des Wagens, die durch Brand oder Explosion verursacht werden.

§ 9. — Der Einsteller haftet für alle Schäden, die der Eisenbahn oder Dritten durch die Sondereinrichtungen (Heiz- und Kühlvorrichtungen usw.) und ihren Betrieb, durch den gestellten Begleiter, durch die im Wagen mitgeführten notwendigen Betriebsmittel für diese Einrichtungen, durch mangelhaften Verschluss oder durch ein sonstiges Ereignis entstehen, das durch die Verwendung oder den Lauf des Wagens verursacht wird. Der Einsteller haftet jedoch nicht, wenn die Schäden auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

Die Eisenbahn ist berechtigt, vom Einsteller Sicherheitsleistung für die Schadenersatzforderungen zu verlangen, die ihr auf Grund der vorstehenden Bestimmungen gegebenenfalls gegen ihn zustehen.

Für die Forderungen aus diesen Schäden steht der Eisenbahn ein Pfandrecht an dem Privatwagen zu.

§ 10. — Für den Stillstand des Wagens während der regelmässig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten und während der Dauer der Ausbesserung von Beschädigungen kann der Einsteller keine Entschädigung beanspruchen.

§ 11. — Reklamationen und Klagen auf Grund dieses Artikels können nur vom Einsteller erhoben werden. Reklamationen und Klagen nach den §§ 4 bis 10 können nur gegen die Einstellungsbahn gerichtet werden.

Artikel 6.

Allgemeine Bestimmung.

Auf die Beförderung von leeren und beladenen Privatwagen finden die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung, sofern vorstehend nichts anderes bestimmt ist.

Internationale Ordnung für die Beförderung von Expressgut.

§ 1. — Als Expressgüter sind nur Güter anzusehen, die nach den Bestimmungen eines internationalen Tarifs besonders schnell befördert werden.

Als Expressgüter können nur Güter zugelassen werden, die ohne weiteres im Packwagen von Personenzügen verladen werden können. Die Tarife können jedoch Abweichungen von dieser Vorschrift vorsehen.

§ 2. — Von der Beförderung sind ausgeschlossen die in Artikel 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr aufgeführten Güter. Die in Anlage I des Übereinkommens oder in den nach Artikel 4 § 2 des Übereinkommens abgeschlossenen Sondervereinbarungen aufgeführten Güter sind unter den in Anlage I oder in den Sondervereinbarungen vorgeschriebenen Bedingungen zur Beförderung als Expressgut zugelassen, soweit sie als Eilgut angenommen werden dürfen. Die Tarife bestimmen, ob auch andere Güter von der Beförderung als Expressgut ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden.

§ 3. — Expressgüter können mit einer anderen Frachturkunde als dem in Artikel 6 § 1 des Übereinkommens vorgesehenen Frachtbrief zur Beförderung aufgegeben werden. Das zu verwendende Muster sowie die zulässigen oder notwendigen Angaben werden durch die Tarife festgesetzt. Diese Frachturkunde muss aber auf jeden Fall folgende Angaben enthalten:

- a) die Bezeichnung der Versand- und der Bestimmungstation;
- b) Namen und Anschrift des Absenders und des Empfängers;
- c) die Bezeichnung der Sendung nach Stückzahl, Verpackung und Art des Gutes;
- d) die Bezeichnung der zur Erfüllung der Zoll-, Steuer-, Finanz-, Polizei- und sonstigen Verwaltungsvorschriften beigegebenen Begleitpapiere.

§ 4. — Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben oder Erklärungen in der Frachturkunde, die er entweder selbst eingetragen hat oder die nach seinen Angaben von der Eisenbahn aufgenommen worden sind. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, dass diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

§ 5. — Expressgüter müssen mit schnellen Beförderungsmitteln innerhalb der in den Tarifen vorgesehenen Fristen befördert werden. Die Lieferfrist muss stets kürzer sein als die kürzesten im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vorgesehenen Lieferfristen.

§ 6. — Die Tarife können auch andere als die vorstehend angeführten Abweichungen von den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vorsehen, doch darf von den Bestimmungen der Artikel 26, 27, 28, 29, 31, 32 und 36 bis 46 nicht abgewichen werden.

Soweit die vorstehenden Vorschriften oder die Bestimmungen der Tarife nicht entgegenstehen, finden auf Expressgut die Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung.

Schlussprotokoll

der vierten Konferenz für die Revision der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Die Delegierten zur vierten internationalen Konferenz für die Revision der am 23. Oktober 1924 in Bern unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ue. P.) und über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ue. G.) waren vom 3. Oktober bis 23. November 1933 in Rom versammelt, um gemäss Artikel 60 dieser Übereinkommen deren Revision vorzunehmen.

Die Delegationen waren wie folgt zusammengesetzt:
(Folgen die Namen.)

I.

Auf Grund ihrer Beratungen sind die Delegierten übereingekommen, den Bevollmächtigten der Staaten die nachstehend genannten Übereinkommensentwürfe zur Unterschrift vorzulegen:

1. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (I. Ue. P.) mit zwei Anlagen;
2. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (I. Ue. G.) mit acht Anlagen.

Die Texte dieser Urkunden bleiben bis zum 31. März 1934 zur Unterzeichnung offen.

II.

In Anbetracht der Bedeutung der Angelegenheit und der Notwendigkeit, die von der Konferenz in Rom angenommenen Texte sobald als möglich in Kraft zu setzen, hat die Konferenz folgende Wünsche geäussert:

- a) die an der Konferenz beteiligten Staaten sowie Portugal als Unterzeichner der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr und den Eisenbahnfrachtverkehr möchten Massnahmen treffen, damit die von der Konferenz angenommenen Übereinkommen vor dem 1. April 1934 in Rom unterzeichnet werden können;
- b) die Staaten, welche die von der Konferenz in Rom angenommenen Übereinkommen unterzeichnet haben, möchten so bald als möglich und innerhalb kürzester Frist zur Ratifikation schreiten, damit sie spätestens am 1. Januar 1935 in Kraft treten können.

III.

Die Konferenz hat ferner den Wunsch geäußert, die nächste Konferenz möchte Mittel und Wege prüfen, um die jetzt den Gegenstand der Anlage I des genannten Übereinkommens bildenden «Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände» vom Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unabhängig zu machen; hierdurch sollen die Schwierigkeiten vermieden werden, die heute bei der beschleunigten Revision der genannten Anlage daraus entstehen, dass die Staaten sonst bei der Ratifikation des Übereinkommens eine Anlage vorfinden könnten, die der unterschriebenen Anlage nicht mehr entspricht.

Zu Urkund dessen ist das vorliegende Schlussprotokoll unterschrieben worden.

So geschehen zu Rom am 28. November 1933 in doppelter Urschrift, wovon die eine im Archiv des Ministeriums des Äussern des Königreichs Italien aufbewahrt und die andere durch die italienische Regierung der schweizerischen Regierung zur Hinterlegung in ihrem Archiv übersandt wird. Eine gleichlautende beglaubigte Abschrift dieses Schlussprotokolls wird durch die italienische Regierung allen auf der Konferenz vertretenen Staaten sowie der portugiesischen Regierung übersandt werden.

177

(Folgen die Unterschriften.)

 —*—

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der am 23. November 1933 in Rom unterzeichneten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr. (Vom 8. Januar 1...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1937
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3500
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.01.1937
Date	
Data	
Seite	9-121
Page	
Pagina	
Ref. No	10 033 167

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.