

Bundesblatt

114. Jahrgang

Bern, den 25. Januar 1962

Band I

*Erscheint wöchentlich. Preis 33 Franken im Jahr, 18 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

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

8405

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn- Personen- und -Gepäckverkehr

(Vom 18. Dezember 1961)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Genehmigung der internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr, beide vom 25. Februar 1961, zu unterbreiten.

I

Im Juni 1874 reichten die beiden Schweizer G. de Seigneux und H. Christ der Bundesversammlung eine Petition ein mit dem Begehren, es sei eine internationale Konferenz einzuberufen zur Vorbereitung eines internationalen Frachtabkommens. Erstmals traten auf Einladung der schweizerischen Regierung am 18. Juni 1878 in Bern Vertreter Deutschlands, Österreich-Ungarns, Belgiens, Frankreichs, Italiens, Luxemburgs, der Niederlande, Russlands und der Schweiz zusammen. Am 14. Oktober 1890 wurde ein erstes Abkommen unterzeichnet, das am 1. Januar 1893 zwischen 9 Staaten in Kraft trat.

1896 fand in Paris eine erste Revisionskonferenz statt, 1905 in Bern eine zweite, 1923 ebenfalls in Bern eine dritte, eine vierte in Rom im Jahre 1933, in Bern wieder 1950 eine ausserordentliche und 1952 und 1961 je eine ordentliche Revisionskonferenz.

Nachdem seit Inkrafttreten des ersten Frachtübereinkommens auf den 1. Januar 1893 immer wieder Stimmen laut geworden waren, auch der Per-

sonen- und Gepäckverkehr sei auf internationaler Ebene zu ordnen, unterbreitete der schweizerische Bundesrat der Revisionskonferenz von 1905 in Bern einen Entwurf zu einem Übereinkommen zur Prüfung. Materiell wurde ein umgearbeiteter Entwurf aber erstmals an einer von der schweizerischen Regierung einberufenen Sonderkonferenz beraten, die am 16. Mai 1911 in Bern ihren Anfang nahm. Beteiligt an dieser Konferenz waren Vertreter Belgiens, Dänemarks, Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Luxemburgs, der Niederlande, Norwegens, Österreich-Ungarns, Rumäniens, Russlands, Schwedens, Serbiens und der Schweiz. Die dem ersten Übereinkommen zugrunde liegenden Texte wurden ausgearbeitet an einer 1923 in Bern zusammengetretenen Konferenz. Am 23. Oktober 1924 wurde ein erstes Abkommen unterzeichnet, das am 1. Oktober 1928 zwischen 25 Staaten in Kraft trat.

In der Folge wurde dieses selbständige internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr immer gleichzeitig mit dem Abkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr revidiert, also 1933, 1952 und 1961.

II

Nach Artikel 67, § 1, des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und Artikel 66, § 1 des Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV), beide unterzeichnet am 25. Oktober 1952 in Bern und beide in Kraft getreten am 1. März 1956 (von der Bundesversammlung genehmigt mit Bundesbeschluss vom 24. März 1954 [AS 1956, 155]) hatte die schweizerische Regierung spätestens fünf Jahre nach deren Inkraftsetzung die Vertreter der Vertragsstaaten zu einer Revisionskonferenz einzuladen. In Ausführung dieses übernommenen Auftrages luden wir ein zur diplomatischen Revisionskonferenz vom 20.–25. Februar 1961 in Bern.

Die Konferenz tagte unter dem Vorsitz des Chefs der schweizerischen Delegation, Herrn Nationalrat Dr. A. Schaller, der seit 1959 als schweizerischer Vertreter und damit als Präsident des Verwaltungsausschusses für das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr amtiert. An dieser Tagung nahmen alle Vertragsstaaten teil und entgegen der Konferenz von 1952, an welcher Deutschland überhaupt nicht beteiligt war, waren auch Vertreter der beiden deutschen Staatsbahnen anwesend, nämlich der Deutschen Bundesbahn (DB) (Bundesrepublik Deutschland) und der Deutschen Reichsbahn (DR) (Deutsche Demokratische Republik). Deren Teilnahme erfolgte gestützt auf das Zusatzprotokoll vom 11. April 1953 (vgl. AS 1956, 280, sowie die Ausführungen in der Botschaft vom 6. November 1953 über die Genehmigung dieser Übereinkommen [BB1 1953, II, 485]), dessen Text übrigens wörtlich wieder Aufnahme fand im Zusatzprotokoll vom 25. Februar 1961 und das auf die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse abstellt im Zeitraum der Anwendung der Übereinkommen von 1933.

III

Im Gegensatz zu den Übereinkommen von 1933, die vom 1. Oktober 1938 bis 1. März 1956 in Kraft standen, wenn auch während des zweiten Weltkrieges teilweise stillgelegt, waren die von der Konferenz vom Februar 1961 zu revidierenden Übereinkommen knapp 5 Jahre in Kraft. Die Änderungen, die daher diesmal anzubringen waren, waren dementsprechend bedeutend weniger zahlreich und meistens auch nicht von so grosser Tragweite. Dies besonders auch deshalb, da schon auf den 1. Juli 1960 eine Reihe weniger wichtiger Änderungen vorgenommen worden waren, deren Genehmigung in die Kompetenz des Bundesrates fiel (vgl. BB vom 24. März 1954, Art. 2, Abs. 1, Ziff. 1 und 2 [AS 1956, 155]), sowie den entsprechenden BRB vom 8. Juni 1960 [AS 1960, 505]).

Die vom Bundesrat bestellte schweizerische Delegation umfasste ausser Vertretern des Politischen Departementes und des Post- und Eisenbahndepartementes auch Vertreter der Transportunternehmen und der Verkehrsinteressen. Anlässlich der Vorbereitungsarbeiten wurden sämtliche von andern Staaten oder von Staatlichen und nichtstaatlichen internationalen Organisationen eingereichten Anträge mit Vertretern der Transportunternehmen und der Benutzer besprochen und die Haltung der schweizerischen Delegation festgelegt. Das gleiche trifft zu für die von der Schweiz eingereichten Anträge. Wenn auch nicht allen Anträgen der Schweiz Folge geleistet wurde, so dürfen die Ergebnisse, gesamthaft betrachtet, doch als zufriedenstellend gewürdigt werden.

IV

Die am 25. Februar 1961 in Bern unterzeichneten Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) sowie das Zusatzprotokoll vom gleichen Datum bedürfen der Genehmigung der Bundesversammlung, weshalb wir sie Ihnen mit nachstehenden Erläuterungen unterbreiten, wobei wir nur wesentliche Änderungen gegenüber den Übereinkommen von 1952 kommentieren.

1. Gemeinsame Bestimmungen beider Übereinkommen

Artikel 9 CIM | Artikel 24 CIV, Tarife und Sonderabmachungen

Artikel 11, Absatz 2, und Artikel 14 des schweizerischen Transportgesetzes (BG vom 11. März 1948 über den Transport auf Eisenbahnen und Schiffen [AS 1949 I, 563]) bestimmen, dass Tarife, soweit gleiche Umstände vorliegen, für jedermann gleich sein und auch gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet werden müssen. Ferner sind besondere Tarifmassnahmen (lies: Preisermässigungen oder sonstige Vergünstigungen) zulässig, soweit sie durch den Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder mit andern Beförderungsmitteln im Inland aufgedrängt werden. Diese Massnahmen sind genehmigungspflichtig.

Dieser liberale Grundsatz hat nun auch auf Antrag der Schweiz Eingang gefunden in CIM und CIV, wobei selbstverständlich in einem internationalen

Übereinkommen andere Kriterien gefunden werden mussten als Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder mit andern Beförderungsmitteln im Inland. Die Eisenbahnen können nun im internationalen Verkehr, wozu die schweizerischen Eisenbahnen im Binnenverkehr seit Erlass des Transportgesetzes ermächtigt waren, mit Kunden Sonderabmachungen treffen, die in Preisermässigungen oder in der Einräumung von andern Vergünstigungen bestehen, soweit der Grundsatz der Gleichbehandlung unter gleichen Umständen beachtet wird. Diese Massnahmen brauchen zudem nicht veröffentlicht zu werden, hängen insofern aber von Landesrecht ab, als die einzelne Eisenbahn zum Ergreifen solcher Massnahmen der Zustimmung ihrer Regierung bedarf. Diese für die schweizerischen Eisenbahnen nicht neue Möglichkeit soll den Bahnen die Waffe in die Hand geben, um in der Konkurrenz mit andern Beförderungsmitteln zu bestehen und damit eine elastischere Tarifgestaltung erleichtern.

Zur Anwendung dieser neuen Bestimmung über tarifarische Sonderabmachungen hat Frankreich einen Vorbehalt angebracht mit Rücksicht auf die Bestimmungen der Verträge zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (vgl. Zusatzprotokoll Ziffer III). Interessanterweise sind die übrigen fünf Staaten, die mit Frankreich zusammen diese beiden europäischen Gemeinschaften bilden, dem Beispiel Frankreichs nicht gefolgt und haben diesen Bestimmungen vorbehaltlos zugestimmt.

Im gleichen Artikel wird, allerdings nur für die CIM, bestimmt, dass die Eisenbahnen für den internationalen Verkehr internationale Tarife obligatorisch vorschreiben können, unter Ausschluss der Anwendung der Binnentarife. Bedingung ist, dass diese internationalen Tarife im Mittel keine fühlbar höheren Frachten ergeben dürfen als dies der Fall wäre, wenn die Binnentarife angestossen würden. Diese neue Bestimmung hat nicht die Zustimmung der schweizerischen Regierungsdelegation gefunden. Ausgehend von Arbeiten des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) wurde sie von allen Eisenbahnen und auch von den Schweizerischen Bundesbahnen begrüsst. Nachdem aber durch die Obligatorischerklärung solcher internationaler Tarife die Anwendung der schweizerischen Tarife für den Durchlauf auf Schweizerstrecken ausgeschlossen werden soll, die schweizerische Tarifhoheit somit berührt wird, und nach Artikel 12, Absatz 1, des Transportgesetzes die Aufsicht über die Tarife dem Bundesrat obliegt, werden wir bzw. das Post- und Eisenbahndepartement oder sein Amt für Verkehr vor einer allfälligen Genehmigung nicht nur darüber wachen, dass die in der CIM genannte Bedingung, sondern auch die übrigen Voraussetzungen für die Einführung solcher Tarife erfüllt sind.

*Artikel 37 CIM/CIV, Höhe der Entschädigung bei Vorsatz
oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn*

Bei Überschreitung der Lieferfrist, bei gänzlichem oder teilweisem Verlust oder bei Beschädigung des Gutes oder des Reisegepäcks hatte die Eisenbahn

immer entweder eine Konventionalstrafe zu bezahlen oder den nachgewiesenen Schaden zu ersetzen, wobei aber eine Maximalgrenze für jeden einzelnen Fall vorgesehen war. Dieser Grundsatz wird beibehalten, insbesondere auch für den Fall der groben Fahrlässigkeit. Es schien aber unbillig, die Haftung der Eisenbahn auch bei Vorsatz auf einen Maximalbetrag zu begrenzen, der gegebenenfalls unter dem nachgewiesenen vollen Schaden liegt. Auf Antrag der Schweiz haftet daher die Eisenbahn nunmehr bei Vorsatz unbegrenzt für den von ihr verursachten Schaden.

*Artikel 64 CIM/Artikel 63 CIV,
Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse*

Die Haftung der Eisenbahn bei der Beförderung von Gütern oder Reisegepäck ist eine eigentliche Kausalhaftung, die trotz ihrer äussern Gestaltung eine vertragliche Haftung bleibt. Sie kann sich nicht dadurch von ihrer Haftung befreien, dass sie nachweist, dass ihr kein Verschulden zur Last fällt. Einzig die Berufung auf die abschliessend aufgezählten Haftbefreiungsgründe ist erfolgreich. Ist die Ursache eines Schadens, für den die Eisenbahn nach der CIM oder CIV einzustehen hat, aber ein nukleares Ereignis sei es, dass die Bahn eines dieses Ereignis verursachende Substanz selbst befördert und für den Schaden an diesen oder an andern Gütern aufzukommen hat, sei es, dass sich das nukleare Ereignis ausserhalb der Bahn verwirklicht mit Beschädigung oder Vernichtung von beförderten Gütern oder Reisegepäck, erschien es als richtig, die Bahn von ihrer Haftung zu befreien, wenn nach besondern staatlichen oder zwischenstaatlichen Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiete der Kernenergie eine andere Person für diesen Schaden einzutreten hat. Für die schweizerischen Eisenbahnen trifft dies zu, sofern sie nicht selbst als Inhaber einer Transportbewilligung die Haftung freiwillig übernehmen (vgl. BG vom 23. Dezember 1959 über die friedliche Verwendung der Atomenergie und den Strahlenschutz, Art. 12 [AS 1960, 541]).

2. Übereinkommen über den internationalen Frachtverkehr (CIM)

Artikel 5 CIM, Beförderungspflicht der Eisenbahn

Im Hinblick auf die Konzentrierung des internationalen Güterverkehrs auf rationelle Leitungswege hatten die europäischen Eisenbahnen schon lange vorgeschlagen, gewisse Regeln aufzustellen, über welchen Grenzübergang der Verkehr zu führen und welche Durchgangsländer zu benutzen seien. Fast begreiflicherweise möchte man sagen, konnte man sich auf theoretische Grundsätze nicht einigen. Es wurde daher eine pragmatische Methode gewählt und zwei Listen aufgestellt. Deren eine enthält eine Aufzählung der Grenzübergänge, die nur für den Verkehr von oder nach bestimmten Grenzzonen geöffnet sind, die andere zählt für die einzelnen Verbindungen die allein zulässigen Durchgangsländer auf. Diese Massnahmen, gestützt noch auf die CIM von 1952, sind

bereits am 1. April 1961 in Kraft getreten (vgl. BRB vom 14. Februar 1961 über eine staatliche Zusatzbestimmung zu Art. 5 der CIM [AS 1961, 119]).

Diese Grundlagen sind nun neu in Artikel 5, § 5, eingebaut worden, wobei für die Annahme oder die Änderung dieser Listen das Einstimmigkeitsprinzip gilt. Entsprechend dieser Neuerung musste dann auch Artikel 10, § 1 angepasst werden.

Artikel 14 CIM, Auflieferung und Verladung von Gütern

Nicht geregelt war bis heute in der CIM die Haftung des Absenders für die Folgen der mangelhaften Verladung, wenn er selbst das Gut verladen hatte. Infolge grosser Schäden, die in den letzten Jahren einigen Eisenbahnen entstanden und die auf mangelhaften Verlad zurückgeführt werden, verlangten die Eisenbahnen und später auch die Verfrachter eine Verankerung der Haftungsgrundsätze in der CIM. Die in Artikel 14, § 2, Absatz 2, aufgestellte Vorschrift, wonach der Absender für alle Folgen der mangelhaften Verladung einzustehen hat, wenn er selbst verladen hat, die Eisenbahn dagegen die mangelhafte Verladung nachzuweisen hat, scheint ein tragbarer Kompromiss zu sein.

Artikel 15 CIM, Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften

Mit dieser neuen Bestimmung hat ein grosser Meinungsstreit zwischen Eisenbahn und Verfrachtern seinen vorläufigen Abschluss gefunden. Noch nach der CIM von 1933 konnten alle Zollgebühren und andere Kosten nur von der die Zollbehandlung betreibenden Eisenbahn auf Rechnung des Verfrachters bezahlt werden. Die CIM von 1952 brachte für die Bahnbenützer eine Verbesserung in dem Sinne, als der Absender oder der verfügungsberechtigte Empfänger diese Gebühren und Kosten selbst bezahlen können, sofern die Gesetze und Vorschriften der einzelnen Staaten dies zulassen. Bezüglich der Verzollung statuierte aber die CIM von 1952 nach wie vor, dass einzig die Eisenbahn ermächtigt ist, diese vorzunehmen, solange sich das Gut unterwegs befindet. Wegen der immer komplizierter gewordenen Zollbehandlung und der übrigen Verwaltungs-massnahmen, wünschten die Bahnbenützer diese Behandlung selbst zu betreiben, «sofern die Gesetze und Vorschriften des Landes, indem diese Förmlichkeiten zu erfüllen sind, dem nicht entgegenstehen». Diese Auffassung wurde von der schweizerischen Delegation unterstützt. Wegen der Verschiedenheit der Gesetzgebungen in den einzelnen Staaten wurde dann die «Ermächtigungsformel» gewählt, d.h. «wenn und soweit die Gesetze und Vorschriften ... ihn dazu ermächtigen».

Artikel 22 CIM, Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages

Das Recht des Verfrachters, nachträgliche Verfügungen zu erteilen, wurde zugunsten des Empfängers ausgedehnt. Nach der CIM von 1952 kann der Empfänger nur dann nachträglich verfügen, wenn ihn der Absender durch Frachtbriefvermerk ausdrücklich ermächtigt hat. Inskünftig wird der Empfän-

ger dieses Recht regelmässig beanspruchen können, es sei denn, der Absender habe ihm durch entsprechenden Frachtbriefvermerk dieses Recht entzogen.

Artikel 33 CIM, Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes

Dieser Artikel bringt keine materielle Änderung der bisherigen Bestimmung. Wenn trotzdem ausdrücklich darauf hingewiesen wird, so deshalb, weil nach der Revisionskonferenz von 1952 die vielleicht nicht sehr glückliche Formulierung häufig kritisiert wurde, wobei eine materiell falsche Interpretation befürchtet wurde. In den parlamentarischen Kommissionen wurden ebenfalls solche Zweifel laut. Es ist uns aber kein Fall bekannt, dass in der Zwischenzeit diese Bestimmung je einmal falsch interpretiert worden wäre. Immerhin hat die Revisionskonferenz diese Gelegenheit nicht vorbegehen lassen, mit einer bessern Fassung jeden Zweifel auszuschliessen.

Artikel 34 CIM, Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

Die Berechnung der Höhe der Entschädigung, welche die Eisenbahn bei Überschreitung der Lieferfrist zu bezahlen hat, war und ist nicht einfach. Nach alter Ordnung war höchstens die halbe Fracht zu bezahlen, wenn aus der Überschreitung der Lieferfrist kein Schaden entstanden ist, während die Höchstentschädigung die volle Fracht bei nachgewiesenem Schaden betrug. Liegt kein Schaden vor, so handelt es sich bei der Rückerstattung eines Teiles der Fracht durch die Eisenbahn, denn materiell liegt eine solche vor, um die Zahlung einer Konventionalstrafe für nicht fristgemässe Erfüllung des Frachtvertrages. Leider kam es in den letzten Jahren bei der starken Inanspruchnahme der Bahnen immer öfters vor, dass gewiegte Verfrachter ihr Gut über einen Weg leiten liessen, über den es fast zwangsweise eine Verspätung erleiden und sie demzufolge, wegen der Entschädigung für Lieferfristüberschreitung, nur einen Teil der normalen Fracht bezahlen mussten. Andererseits war die Begrenzung auf die Höhe der Fracht bei nachgewiesenem Schaden manchmal sehr hart.

Die Konferenz hat daher auf Antrag der Schweiz die Höhe der Entschädigung ohne Schaden auf einen Viertel der Fracht begrenzt, ist dagegen bei nachgewiesenem Schaden auf das Doppelte der Fracht gegangen.

3. Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)

Artikel 6 CIV, Fahrpreismässigung für Kinder

Es sei vorweg genommen, dass sich gegenüber dem Stand von 1952 praktisch nichts geändert hat, also freie Beförderung der Kinder bis zum vollendeten vierten, halber Fahrpreis bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr, trotzdem der neue Text den Eindruck zu erwecken versucht, die neuen Grenzen lägen bei fünf und zehn Jahren. Sowohl den Empfehlungen der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister (CEMT), als auch denjenigen des internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) und des Comité du Tourisme der OEEC, mit den

Altersgrenzen höher zu gehen als heute, war kein Erfolg beschieden. Auch die Vorschläge der schweizerischen Delegation in den vorbereitenden Ausschüssen, die Grenze auf sechs und vierzehn Jahre, eventuell auf sechs und zwölf, subventuell auf sechs und zehn Jahre zu gehen, fanden kein Gehör.

Die beschlossenen Änderungen und Ergänzungen bringen sowohl für Verfrachter wie Reisende einige Verbesserungen, denen aber auch auf Seite der Eisenbahnen gewisse Vorteile gegenüberstehen. Finanzielle Belastungen dürften sie für letztere nicht bedeuten. Im grossen und ganzen kann die Revision als ein gelungenes Werk betrachtet werden, das, auch wenn es keine umwälzenden Neuerungen bringt, in seinen Auswirkungen als wohl abgewogen bezeichnet werden darf.

Die beiden Übereinkommen und das zugehörige Zusatzprotokoll sind von den nachstehend genannten Staaten unterzeichnet worden: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Libanon, Liechtenstein, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn, Vereinigtes Königreich und der Schweiz.

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, den Bundesrat durch Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes zu ermächtigen, die beiden Übereinkommen und das zugehörige Zusatzprotokoll vom 25. Februar 1961 zu ratifizieren.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 18. Dezember 1961.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Wahlen

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

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

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 18. Dezember 1961,

beschliesst:

Art. 1

Die am 25. Februar 1961 in Bern unterzeichneten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr sowie das dazu gehörende Zusatzprotokoll werden genehmigt. Der Bundesrat wird ermächtigt, sie zu ratifizieren.

Art. 2

¹ Der Bundesrat ist ermächtigt:

1. Den gestützt auf Artikel 69, § 3, des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und Artikel 68, § 3, des Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vorübergehend, d.h. bis zur nächsten Revisionskonferenz, von den dazu eingesetzten Revisionsausschüssen vorgeschlagenen Änderungen einzelner in den Übereinkommen abschliessend bezeichneter Bestimmungen und Anlagen ohne weiteres beizutreten oder dagegen Widerspruch zu erheben;
2. den gestützt auf Artikel 69, § 4 des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) von den fachmännischen Ausschüssen vorgeschlagenen Änderungen der Anlage I (Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn [RID]), der Anlage VII (Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen [RIP]) und der

Anlage VIII (Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern [Container] [RiCo]) ohne weiteres beizutreten oder dagegen Widerspruch zu erheben.

² Der Bundesrat hört vor dem Beitritt zu den erwähnten Änderungen der Übereinkommen und ihrer Anlagen die schweizerischen Transportunternehmen und die Verkehrsinteressenten an.

Art. 3

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)

(Vom 25. Februar 1961)

Die unterzeichneten Bevollmächtigten

haben in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 25. Oktober 1952 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr gemäss Artikel 67 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. Unter Vorbehalt der in den folgenden Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen findet dieses Übereinkommen 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 59 aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. Auf Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsbahnhof¹⁾ im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, findet das Recht des Versandstaates Anwendung:

a. wenn die Durchgangsstrecken ausschliesslich von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden;

¹⁾ Unter «Bahnhof» versteht man auch die Häfen der Schifffahrtslinien und alle für die Ausführung des Beförderungsvertrages geöffneten Stellen der Kraftwagenlinien.

b. auch dann, wenn die Durchgangsstrecken nicht ausschliesslich von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber Vereinbarungen getroffen haben, nach denen diese Sendungen nicht als international angesehen werden.

§ 3. Auf Sendungen zwischen Bahnhöfen zweier Nachbarstaaten findet, wenn die Beförderungsstrecken ausschliesslich von Eisenbahnen des einen dieser Staaten betrieben werden, das Recht dieses Staates Anwendung, sofern der Absender durch die Wahl des Frachtbriefmusters die Anwendung der für den Binnenverkehr dieser Eisenbahnen geltenden Vorschriften beansprucht und die Gesetze und Vorschriften keines der beteiligten Staaten entgegenstehen.

Artikel 2

Bestimmungen über gemischte Beförderungen

§ 1. Ausser Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmässig betriebene Kraftwagen- oder Schiffahrtslinien aufgenommen werden, die eine Eisenbahnstrecke ergänzen und auf denen internationale Beförderungen ausgeführt werden; sofern solche Linien mindestens zwei Vertragsstaaten verbinden, können sie jedoch nur mit Zustimmung aller dieser Staaten in die Liste eingetragen werden.

§ 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 Abweichungen dürfen sich jedoch nicht auf die Haftungsbestimmungen dieses Übereinkommens beziehen.

§ 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 sind ausgeschlossen:

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

b. Gegenstände, die sich wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;

c. Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der beteiligten Staaten verboten ist;

d. Stoffe und Gegenstände, die nach der Anlage I zu diesem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossen sind, vorbehaltlich der in Artikel 4 § 2 vorgesehenen Abweichungen.

Artikel 4

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände

§ 1. Die nachstehend genannten Gegenstände werden unter folgenden Bedingungen zur Beförderung zugelassen:

a. die in der Anlage I zu diesem Übereinkommen bezeichneten Stoffe und Gegenstände unter den dort angegebenen Bedingungen;

b. Leichensendungen unter folgenden Bedingungen:

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

2. die Kosten sind durch den Absender zu bezahlen;

3. die Beförderung unterliegt den in jedem Staate geltenden Gesetzen und Vorschriften, soweit sie nicht durch besondere Abkommen zwischen mehreren Staaten geregelt ist;

c. Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen, unter der Bedingung, dass eine Eisenbahn deren Lauffähigkeit feststellt und dies durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt; Lokomotiven, Tender und Triebwagen müssen ausserdem von einem sachkundigen Beauftragten des Absenders begleitet werden, der sie insbesondere zu schmieren hat; anderen auf eigenen Rädern rollenden Eisenbahnfahrzeugen als Lokomotiven, Tendern und Triebwagen kann ein Begleiter beigegeben werden, der insbesondere das Schmieren zu besorgen hat. Will der Absender von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, so hat er dies im Frachtbrief anzugeben;

d. lebende Tiere unter folgenden Bedingungen:

1. 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 jedoch nicht erforderlich, wenn in den internationalen Tarifen oder in den Vereinbarungen der Eisenbahnen Ausnahmen vorgesehen sind. Der Absender hat im Frachtbrief die Anzahl der Begleiter anzugeben oder, wenn die Sendungen nicht begleitet werden, zu vermerken: «Ohne Begleiter»;

2. der Absender hat die viehseuchenpolizeilichen Vorschriften des Versand- und Empfangsstaates sowie der Durchfuhrstaaten zu beachten;

e. Gegenstände, deren Beförderung wegen ihres Umfanges, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit, mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht, nur unter besonderen, von den Eisenbahnen nach Anhörung des Absenders von Fall zu Fall festzusetzenden Bedingungen; diese Bedingungen können von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweichen.

§ 2. Zwei oder mehr Vertragsstaaten können durch Abkommen vereinbaren, dass bestimmte durch die Anlage I zu diesem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossene Stoffe und Gegenstände unter gewissen Bedingungen oder dass die in der Anlage I genannten Stoffe und Gegenstände unter leichteren Bedingungen, als sie in der Anlage selbst enthalten sind, zur internationalen Beförderung zwischen diesen Staaten zugelassen werden.

Ebenso können die Eisenbahnen durch Tarifbestimmungen entweder bestimmte durch die Anlage I zu diesem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossene Stoffe und Gegenstände zulassen oder für die durch die Anlage I bedingungsweise zugelassenen Stoffe und Gegenstände leichtere Bedingungen zugestehen, als sie in der Anlage selbst enthalten sind.

Solche Abkommen und Tarifbestimmungen sind dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mitzuteilen.

Artikel 5

Beförderungspflicht der Eisenbahn

§ 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, alle Güter nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens zu befördern, sofern:

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

§ 2. Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Verladen, Umladen oder Abladen die Verwendung besonderer Vorrichtungen erforderlich macht, nur verpflichtet, wenn die in Betracht kommenden Bahnhöfe derartige Vorrichtungen besitzen.

§ 3. Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter anzunehmen, die ohne Verzug befördert werden können; die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften bestimmen, in welchen Fällen dieser Bahnhof verpflichtet ist, Güter, die dieser Bedingung nicht entsprechen, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

§ 4. Wenn die zuständige Behörde angeordnet hat, dass

- a. der Betrieb vorübergehend oder dauernd ganz oder teilweise eingestellt wird,
- b. gewisse Sendungen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden,

so sind diese Massnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen bekanntzugeben; diese haben sie den Eisenbahnen der anderen Staaten zwecks Veröffentlichung mitzuteilen.

§ 5. Die Eisenbahnen können im gegenseitigen Einverständnis und unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Regierungen beschliessen, dass die Beförderung von Gütern in gewissen Verbindungen auf bestimmte Grenzübergänge und auf bestimmte Durchgangsländer beschränkt wird.

Diese Massnahmen sind dem Zentralamt mitzuteilen, das sie den Regierungen der Vertragsstaaten bekanntgibt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb eines Monats, gerechnet vom Zeitpunkt der Bekanntgabe an, von keinem Vertragsstaat Einwände dagegen erhoben worden sind. Gelingt es dem Zentralamt im Falle eines Einwandes nicht, die Meinungsverschiedenheiten zu beseitigen, so beruft es Vertreter der Vertragsstaaten zu einer Konferenz ein.

Sobald diese Massnahmen als angenommen gelten können, gibt das Zentralamt den Vertragsstaaten davon Kenntnis. Sie werden hierauf in besonderen Listen aufgeführt und wie internationale Tarife veröffentlicht.

Diese Massnahmen treten einen Monat nach der in Absatz 3 vorgesehenen Mitteilung des Zentralamtes in Kraft.

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

Titel II

Frachtvertrag

Kapitel I

Form und Bedingungen des Frachtvertrages

Artikel 6

Inhalt und Form des Frachtbriefes

§ 1. Der Absender muss jeder unter dieses Übereinkommen fallenden internationalen Sendung einen im Durchschreibeverfahren ausgefüllten Frachtbrief nach dem Muster der Anlage II zu diesem Übereinkommen begeben. Der Vordruck besteht aus folgenden 5 Blättern:

- Nr. 1: Frachtbrief
- Nr. 2: Frachtkarte
- Nr. 3: Empfangsschein
- Nr. 4: Frachtbriefdoppel
- Nr. 5: Versandschein.

Die Tarife können für bestimmte wichtige Verkehre sowie für bestimmte Verkehre zwischen Nachbarstaaten die Verwendung eines vereinfachten, den Besonderheiten der betreffenden Verkehre angepassten Frachtbriefes vorsehen.

Für die Frachtbriefe ist festes, weisses Schreibpapier zu verwenden; bei Eilgutsendungen muss jedes Blatt auf der Vorder- und Rückseite am oberen und unteren Rande je einen mindestens einen Zentimeter breiten roten Streifen tragen.

§ 2. Die Frachtbriefe sind in zwei oder gegebenenfalls drei Sprachen zu drucken; mindestens eine von diesen Sprachen muss Französisch, Deutsch oder Italienisch sein.

Die internationalen Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen können bestimmen, in welcher Sprache der vom Absender auszufüllende Teil des Frachtbriefes abzufassen ist. Fehlen solche Bestimmungen, so muss der Absender seine Angaben in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates abfassen und eine französische, deutsche oder italienische Übersetzung beifügen, sofern die Angaben nicht in einer dieser Sprachen abgefasst sind.

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

§ 3. Die stark umrahmten Teile des Frachtbriefes sind von der Eisenbahn, die übrigen vom Absender auszufüllen. Der Absender hat in den unbenützten Feldern einen Strich zu machen.

§ 4. Die Wahl des weissen oder rotgeränderten Frachtbriefes zeigt an, ob das Gut als Frachtgut oder als Eilgut befördert werden soll. Vorbehaltlich einer Vereinbarung zwischen allen beteiligten Eisenbahnen ist es nicht zulässig, die Beförderung auf einer Teilstrecke als Eilgut und auf einer anderen Teilstrecke als Frachtgut vorzuschreiben.

§ 5. Die Angaben im Frachtbrief müssen unauslöschar geschrieben oder gedruckt sein; auf den übrigen Blättern des Vordrucks des Frachtbriefes müssen sie gut lesbar sein. Frachtbriefe mit überschriebenen oder radierten Eintragungen sowie überklebte Frachtbriefe sind nicht zugelassen. Durchstreichungen sind nur zulässig, wenn der Absender sie mit seiner Unterschrift anerkennt und, sofern es sich um die Zahl oder das Gewicht der Stücke handelt, die berichtigten Mengen in Buchstaben einträgt.

§ 6. Der Frachtbrief muss in jedem Fall folgende Angaben enthalten :

a. Ort und Tag der Ausstellung;

b. die Bezeichnung des Bestimmungsbahnhofs mit allen Angaben, die notwendig sind, um Verwechslungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen desselben Ortes oder gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschliessen;

c. den Namen und die Adresse des Empfängers. Als Empfänger darf nur eine natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden. Der Bestimmungsbahnhof oder ein Bediensteter dieses Bahnhofs darf als Empfänger nur angegeben werden, wenn es der anzuwendende Tarif ausdrücklich zulässt. Adressen, die den Namen des Empfängers nicht bezeichnen, wie «an Order von...» oder «an den Inhaber des Frachtbriefdoppels», sind unzulässig;

d. die Bezeichnung des Gutes, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den Vorschriften der Versandbahn entsprechende ähnliche Angabe. Wenn die Gesetze oder Vorschriften des Versandstaates dem Absender gestatten, seine Güter ohne Angabe des Gewichtes oder eine ähnliche Angabe aufzugeben, so wird das Gewicht oder diese Angabe von der Versandbahn eingetragen.

Die Güter müssen wie folgt bezeichnet werden: die in der Anlage I genannten Güter mit der dort gebrauchten Bezeichnung, die übrigen Güter, wenn der Absender die Anwendung eines bestimmten Tarifes verlangt, mit der in diesem Tarif gebrauchten Benennung, sonst mit der ihrer Beschaffenheit entsprechenden, im Versandstaat handelsüblichen Bezeichnung;

e. bei Stückgut: die Anzahl der Frachtstücke; ihre Zeichen und Nummern oder an deren Stelle die Angabe, dass diese Stücke die Adresse des Empfängers tragen; die Art der Verpackung. Im Eisenbahn-Seeverkehr sind die gleichen Angaben für Wagenladungen, die umgeschlagen werden müssen, in den Frachtbrief einzutragen, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladungen aus einem oder mehreren Stücken bestehen.

Bei Gütern, deren Verladen dem Absender obliegt: die Art (gedeckter, offener, Spezial- oder Privatwagen), die Nummer, die Eigentumsmerkmale des Wagens und für Privatwagen das Eigengewicht;

f. ein genaues Verzeichnis der durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Begleitpapiere, die dem Frachtbrief beigelegt oder nach Angabe im Frachtbrief bei einem näher bezeichneten Bahnhof, bei einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle der Eisenbahn zur Vergütung stehen;

g. die Unterschrift des Absenders sowie die Angabe seines Namens und seiner Adresse, nach seinem Ermessen ergänzt durch seine Telegrammadresse und seine Telephonnummer. Die Unterschrift des Absenders kann durch Aufdruck oder Stempel ersetzt werden, wenn es die für den Versandbahnhof geltenden Gesetze und Vorschriften gestatten. Als Absender darf nur eine natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden.

§ 7. Der Frachtbrief muss ausserdem gegebenenfalls alle übrigen in diesem Übereinkommen vorgesehenen Angaben enthalten, so insbesondere:

a. die Angabe «bahnlagernd» oder «Hauszufuhr», sofern diese Ablieferungsarten im Bestimmungsbahnhof zugelassen sind;

b. die anzuwendenden Tarife, insbesondere Spezial- oder Ausnahmetarife nach Artikel 11 § 4c und Artikel 35;

c. den Betrag des nach Artikel 20 angegebenen Interesses an der Lieferung in Ziffern;

d. die Kosten, die der Absender nach Artikel 17 übernimmt;

e. die Höhe der Nachnahme in Ziffern und Buchstaben und die Höhe der Barvorschüsse in Ziffern (Art. 19);

f. den nach Artikel 10 § 1 vorgeschriebenen Beförderungsweg und die Bahnhöfe, auf denen die Behandlung durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden stattfinden soll;

g. die Angaben über die Behandlung durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden nach Artikel 15 § 1 zweiter Absatz;

h. die Angabe, dass der Empfänger nicht berechtigt ist, den Frachtvertrag abzuändern; diese Angabe ist im Feld «Erklärungen» einzutragen und hat wie folgt zu lauten: «Empfänger nicht verfügungsberechtigt»;

i. die Anzahl der Begleiter oder den Vermerk «Ohne Begleiter» nach Artikel 4 § 1 *d* 1.; diese Angaben sind im Feld «Erklärungen» einzutragen.

§ 8. Reicht der im Frachtbrief vorgesehene Raum für die Angaben des Absenders nicht aus, so sind Zusatzblätter zu verwenden, die einen Bestandteil des Frachtbriefes bilden. Diese Zusatzblätter müssen die gleiche Grösse wie der Frachtbrief haben; sie sind im Durchschreibeverfahren fünffach auszufertigen und vom Absender unter Angabe des Tages der Ausstellung zu unterschreiben. Auf diese Zusatzblätter ist im entsprechenden Feld des Frachtbriefes zu verweisen. Wird das Gesamtgewicht der Sendung angegeben, so ist es im Frachtbrief selbst einzutragen.

§ 9. 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 Frachtbriefes andere Urkunden zu verwenden oder ihm andere als die durch dieses Übereinkommen oder die Tarife vorgeschriebenen oder zugelassenen Schriftstücke beizufügen.

§ 10. Für jede Sendung ist ein Frachtbrief zu verwenden. Mit demselben Frachtbrief dürfen jedoch nicht aufgeliefert werden:

a. Güter, die nach ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachteil zusammengeladen werden können;

b. Güter, die zu einem Teil von der Eisenbahn und zum anderen Teil vom Absender zu verladen sind;

c. Güter, durch deren Zusammenladung zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften verletzt würden;

d. bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter, wenn sie nach der Anlage I zu diesem Übereinkommen miteinander oder mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen.

§ 11. Ein Frachtbrief darf nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben. Mit demselben Frachtbrief dürfen jedoch aufgeliefert werden:

a. unteilbare Gegenstände und Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfang, die mehr als einen Wagen beanspruchen;

b. mehrere Wagenladungen, wenn es besondere Vorschriften für den betreffenden Verkehr oder internationale Tarife für die ganze Beförderungsstrecke gestatten.

§ 12. Der Absender darf in dem dafür vorgesehenen Feld des Frachtbriefes, jedoch nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und

Haftung der Eisenbahn, Vermerke anbringen, welche die Sendung 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 N...»
- «Für Kraftwagenlinie N...»
- «Von Kraftwagenlinie N...»
- «Für Fluglinie N...»
- «Von Fluglinie N...»
- «Zur Ausfuhr nach N...».

Artikel 7

Haftung für die Eintragungen im Frachtbrief Massnahmen bei Überlastung. Frachtzuschläge

§ 1. Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief eingetragenen 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 Inhaltes einer Sendung, so ist der Absender oder der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, je nachdem, ob die Nachprüfung auf dem Versand- oder auf dem Bestimmungsbahnhof stattfindet. Erscheint der Beteiligte nicht oder findet die Nachprüfung unterwegs statt, so sind zwei bahnfremde Zeugen beizuziehen, sofern die Gesetze oder Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, nichts anderes bestimmen. Unterwegs darf die Eisenbahn den Inhalt jedoch nur dann nachprüfen, wenn es die Erfordernisse des Betriebes oder Vorschriften der Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden verlangen.

Das Ergebnis der Nachprüfung der Eintragungen ist im Frachtbrief zu vermerken. Erfolgt die Nachprüfung auf dem Versandbahnhof, so ist der Vermerk auch auf das Frachtbrieffoppel 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 Gut, falls sie nicht sofort beglichen werden.

§ 3. Die Gesetze und Vorschriften eines jeden Staates legen fest, unter welchen Bedingungen die Eisenbahn verpflichtet ist, das Gewicht des Gutes oder die Stückzahl zu ermitteln 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. Bei Verwiegung auf einer Gleiswaage 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.

Verwiegungen auf privaten Gleiswagen werden solchen auf bahneigenen Gleiswagen gleichgestellt, sofern die hierfür von der zuständigen Eisenbahn aufgestellten Bedingungen erfüllt sind.

§ 5. Ergibt eine von der Eisenbahn nach Abschluss des Frachtvertrages vorgenommene Verwiegung einen Gewichtsunterschied, so bleibt das vom Versandbahnhof festgestellte Gewicht oder, wenn dieser das Gewicht nicht festgestellt hat, das vom Absender angegebene Gewicht in folgenden Fällen für die Frachtberechnung massgebend:

a. wenn der Unterschied offensichtlich durch die Natur des Gutes oder durch Witterungseinflüsse verursacht worden ist;

b. wenn die von der Eisenbahn nach Abschluss des Frachtvertrages vorgenommene Verwiegung auf einer Gleiswaage durchgeführt worden ist und das Ergebnis nicht mehr als 2% von dem durch den Versandbahnhof festgestellten Gewicht oder, wenn dieser das Gewicht nicht festgestellt hat, von dem vom Absender angegebenen Gewicht abweicht.

§ 6. Obliegt das Verladen einer Sendung dem Absender, so hat er die Lastgrenze zu beachten. Die Bestimmungen über die einzuhaltenden Lastgrenzen sind wie Tarife zu veröffentlichen. Die Eisenbahn hat dem Absender auf Verlangen die einzuhaltende Lastgrenze bekanntzugeben.

§ 7. In den folgenden Fällen kann die Eisenbahn, abgesehen von der Nachzahlung des Frachtunterschiedes und der Vergütung eines etwaigen Schadens, die nachstehenden Frachtzuschläge erheben:

a. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der nach der Anlage I von der Beförderung ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände drei Franken für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstückes;

b. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der nach der Anlage I bedingungsweise zugelassenen Stoffe und Gegenstände oder bei Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften dieser Anlage zwei Franken für das Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstückes;

c. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung einer Sendung, die andere als die unter *a* und *b* erwähnten Güter enthält, ferner bei jeder Bezeichnung, die irgendetwie zur Anwendung eines niedrigeren als des für die Sendung

wirklich anwendbaren Tarifes führen kann, das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht, die für das unrichtig, ungenau oder unvollständig bezeichnete Gut vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof berechnet wurde, und der Fracht, die hätte erhoben werden müssen, wenn die vom Absender im Frachtbrief eingetragene 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;

d. bei zu niedriger Angabe des Gewichtes das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für das angegebene und derjenigen für das ermittelte Gewicht vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof. Die Bestimmung des zweiten Absatzes des Buchstabens *c* gilt sinngemäss;

e. bei Überschreitung der Lastgrenze eines vom Absender beladenen Wagens das Fünffache der Fracht für das die Lastgrenze überschreitende Gewicht vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof;

f. wenn bei demselben Wagen zu niedrige Gewichtsangabe und Überschreitung der Lastgrenze vorliegen, werden die Frachtzuschläge für beide Zuwiderhandlungen nebeneinander erhoben.

§ 8. Die nach § 7 zu erhebenden Frachtzuschläge haften auf dem Gute, gleichgültig, an welchem Orte die Tatsachen, die ihre Erhebung nach sich ziehen, festgestellt worden sind.

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

§ 10. Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

a. bei unrichtiger Angabe des Gewichtes von Gütern, zu deren Verwiegung die Eisenbahn nach den für den Versandbahnhof geltenden Bestimmungen verpflichtet ist;

b. bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung durch die Eisenbahn beantragt hat;

c. bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse eingetretenen Überschreitung der Lastgrenze, wenn nachgewiesen wird, dass das Gewicht der Ladung anlässlich der Aufgabe zur Beförderung auf dem Versandbahnhof die Lastgrenze nicht überschritten hat;

d. bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn nachgewiesen wird, dass die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist;

e. bei unrichtiger Gewichtsangabe ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Unterschied zwischen dem im Frachtbrief angegebenen und dem festgestellten Gewicht 2% des angegebenen Gewichtes nicht übersteigt.

§ 11. Wird durch den Versandbahnhof oder durch einen Unterwegsbahnhof bei einem Wagen eine Überschreitung der Lastgrenze festgestellt, so kann die

Überlast aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn zur Erhebung eines Frachtzuschlages kein Anlass vorliegt. Gegebenenfalls ist der Absender unverzüglich zu ersuchen, wegen der Überlast eine Anweisung zu erteilen.

Hat jedoch der Empfänger nach Artikel 22 den Frachtvertrag abgeändert, so muss er benachrichtigt und ersucht werden, wegen der Überlast ein Anweisung zu erteilen.

Die Fracht für die Überlast wird für die durchfahrene Strecke nach dem für die Hauptladung anzusendenden Tarif berechnet, gegebenenfalls zuzüglich des in § 7 vorgesehenen Frachtzuschlages; die Kosten des Abladens werden nach dem Nebengebührentarif der ausführenden Eisenbahn berechnet.

Verfügt der Berechtigte, dass die Überlast an den Bestimmungsbahnhof der Hauptladung oder an einen anderen Bestimmungsbahnhof befördert oder an den Versandbahnhof zurückgeschickt werden soll, so wird sie als besondere Sendung behandelt.

Artikel 8

Abschluss des Frachtvertrages. Frachtbriefdoppel

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

§ 2. Die Abstempelung ist nach vollständiger Auflieferung der im Frachtbrief bezeichneten Sendung und nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten sofort 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 dem Versandbahnhof zulässigen Abmachung zu verladen hat, dienen jedoch die Angaben des Frachtbriefes über Gewicht oder Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie das Gewicht oder die Stückzahl nachgeprüft und dies im Frachtbrief vermerkt hat. Ausser durch bahnseitige Prüfung und Frachtbriefvermerk können diese Angaben gegebenenfalls auf andere Weise bewiesen werden.

§ 5. Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Gutes und den Tag der Annahme zur Beförderung durch Aufdrücken des Tagesstempels auf dem Frachtbriefdoppel zu bescheinigen, bevor dieses dem Absender zurückgegeben wird.

Dieses Doppel hat nicht die Bedeutung des die Sendung begleitenden Frachtbriefes oder eines Konnossements.

Artikel 9

Tarife. Sonderabmachungen

§ 1. Fracht und Nebengebühren sind nach den in jedem Staate zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen, und zwar nach

den Tarifen, die am Tag des Abschlusses des Frachtvertrages in Kraft sind; dies gilt auch, wenn die Fracht getrennt für verschiedene Teilstrecken berechnet wird.

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

Erhöhungen internationaler Tarife und andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten, abgesehen von den nachstehenden Fällen, frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft:

a. wenn ein internationaler Tarif die Ausdehnung eines Binnentarifes auf die Gesamtstrecke vorsieht, gelten die Veröffentlichungsfristen dieses Binnentarifes;

b. wenn die Erhöhungen der Frachtsätze eines internationalen Tarifes die Folge einer allgemeinen Erhöhung der Frachtsätze der Binnentarife einer der beteiligten Bahnen sind, treten sie am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern die Anpassung der Frachtsätze des internationalen Tarifes an diese Erhöhung wenigstens 15 Tage vorher bekanntgegeben worden ist. Diese Bekanntmachung darf jedoch nicht vor dem Zeitpunkt erfolgen, zu dem die Erhöhung der Frachtsätze der betreffenden Binnentarife veröffentlicht wird;

c. wenn die Änderungen der in den internationalen Tarifen enthaltenen Frachten und Nebengebühren durch Kursschwankungen bedingt sind oder wenn offensichtliche Irrtümer berichtigt werden, treten diese Änderungen und Berichtigungen am 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. Besitzt eine Eisenbahn für alle oder für einzelne Güter oder für bestimmte Strecken nur einen Tarif für eine dieser Beförderungsarten, so ist dieser Tarif für alle Sendungen anzuwenden, gleichgültig, ob sie von einem Frachtbrief für Eilgut oder für Frachtgut begleitet sind; dabei gelten die Lieferfristen, die sich aus der Art des verwendeten Frachtbriefes nach Artikel 6, § 4 und Artikel 11 ergeben.

Die Bestimmungen der Tarife gelten nur insoweit, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Die internationalen Tarife können für den internationalen Verkehr unter Ausschluss der Binnentarife verbindlich erklärt werden, sofern sich dadurch im Mittel keine fühlbar höheren Frachten als durch den Zusammenstoß der Binnentarife ergeben.

Die Anwendung eines internationalen Tarifes kann davon abhängig gemacht werden, dass sie im Frachtbrief ausdrücklich verlangt wird.

§ 3. Die Tarife müssen gegenüber jedermann unter den gleichen Bedingungen angewendet werden.

Die Eisenbahnen können unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Regierungen Sonderabmachungen treffen, durch die Preisermässigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Kunden vergleichbare Bedingungen zugestanden werden.

Für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen oder für wohltätige Zwecke können Preisermässigungen gewährt werden.

Die auf Grund von Absatz 2 und 3 getroffenen Massnahmen brauchen nicht veröffentlicht zu 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 oder inneren Verpackung der Güter, die zu ihrer Erhaltung notwendig sind, und ähnliche Auslagen. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und getrennt unter Beifügung der Belege im Frachtbrief anzugeben. Wenn die Bezahlung dieser Auslagen dem Absender obliegt, sind die Belege nicht dem Empfänger mit dem Frachtbrief, sondern dem Absender mit der in Artikel 17, § 7 erwähnten Kostenrechnung zu übergeben.

Artikel 10

Beförderungswege und anzuwendende Tarife

§ 1. Der Absender kann im Frachtbrief den Beförderungsweg durch Angabe von Grenzübergangspunkten oder Grenzbahnhöfen und gegebenenfalls von Übergangsbahnhöfen zwischen Eisenbahnen vorschreiben; er darf nur Grenzübergangspunkte oder Grenzbahnhöfe vorschreiben, die für den betreffenden Verkehr zugelassen sind.

§ 2. Einer Wegevorschrift werden gleichgeachtet:

a. die Bezeichnung der Bahnhöfe, auf denen die Behandlung durch die Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorzunehmen ist, sowie der Bahnhöfe, auf denen besondere Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeisung usw.) zu treffen sind;

b. die Bezeichnung der anzuwendenden Tarife, sofern sie zur Feststellung der Bahnhöfe, zwischen denen die Tarife angewendet werden sollen, genügt;

c. die Angabe, dass alle oder einzelne Kosten bis X (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes benachbarter Länder) bezahlt werden.

§ 3. Die Eisenbahn darf das Gut ausser in den in Artikel 5, §§ 4 und 5 und Artikel 24, § 1 erwähnten Fällen nur dann auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Wege befördern, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a. die von den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Förmlichkeiten sowie die besonderen Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeisung usw.) müssen immer auf den vom Absender bezeichneten Bahnhöfen vorgenommen werden, und

b. Kosten und Lieferfrist dürfen nicht grösser sein als bei Berechnung über den vom Absender vorgeschriebenen Weg.

§ 4. Kosten und Lieferfrist werden vorbehaltlich der Bestimmungen des § 3 nach dem vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg oder, beim Fehlen einer Wegevorschrift, nach dem von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet.

§ 5. Der Absender kann die anzuwendenden Tarife im Frachtbrief vorschreiben. Die Eisenbahn hat diese Tarife anzuwenden, wenn deren Anwendungsbedingungen erfüllt sind.

§ 6. Wenn die Angaben des Absenders nicht genügen, um den Beförderungsweg oder die anzuwendenden Tarife festzustellen, oder wenn einzelne dieser Angaben miteinander unvereinbar sind, so hat die Eisenbahn den Beförderungsweg oder die Tarife zu wählen, die ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheinen.

Die Eisenbahn haftet für einen aus dieser Wahl entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

§ 7. Besteht ein internationaler Tarif vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof und hat die Eisenbahn mangels ausreichender Angaben des Absenders diesen Tarif angewendet, so hat sie auf Antrag des Berechtigten den etwaigen Unterschied zwischen der auf diese Weise berechneten Fracht und der Fracht zu erstatten, die sich durch Zusammenstoss anderer für dieselbe Beförderungstrecke anwendbarer Tarife ergeben hätte, sofern der Unterschied zehn Franken für einen Frachtbrief übersteigt.

Artikel 11

Lieferfristen

§ 1. Die Lieferfristen werden durch die Vorschriften, die zwischen den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gelten, oder durch die vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof anwendbaren internationalen Tarife festgesetzt. Die auf diese Weise festgesetzten Lieferfristen dürfen nicht höher sein, als sie sich nach den Bestimmungen der nachstehenden Paragraphen ergeben würden.

§ 2. Soweit in den Vorschriften oder in den internationalen Tarifen Lieferfristen nach § 1 nicht festgesetzt sind, betragen sie unter Vorbehalt der Bestimmungen der nachfolgenden Paragraphen:

a. für Eilgut:

- | | |
|---|------------|
| 1. Abfertigungsfrist | 12 Stunden |
| 2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarifkilometer | 24 Stunden |

b. für Frachtgut:

- | | |
|---|------------|
| 1. Abfertigungsfrist | 24 Stunden |
| 2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 200 Tarifkilometer | 24 Stunden |

§ 3. Die Beförderungsfrist ist nach der Gesamtentfernung zwischen dem Versand- und dem Bestimmungsbahnhof zu berechnen; die Abfertigungsfrist ist ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Netze nur einmal zu rechnen.

§ 4. Die Gesetze und Vorschriften jedes Staates bestimmen, in welchem Umfange die Eisenbahnen Zuschlagsfristen für folgende Fälle festsetzen dürfen:

- a. für Sendungen, die ausserhalb des Bahnhofs zur Beförderung angenommen oder ausserhalb des Bahnhofs abgeliefert werden;
- b. für Sendungen, die befördert werden:
 - über den Seeweg oder Binnenwasserstrassen mit Fähre oder Schiff, auf einer Strasse ohne Eisenbahn,
 - über Verbindungsbahnen, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedener Netze verbinden,
 - über Nebenbahnen oder
 - über eine Linie mit einer anderen als der normalen Spurweite;
- c. für Sendungen, die nach Binnen-Spezialtarifen und -Ausnahmetarifen mit ermässigten Frachtsätzen befördert werden;
- d. für aussergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben:
 - eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder
 - ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten.

§ 5. Die in § 4, a, b und c vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen aus den Tarifen ersichtlich sein.

Die in § 4 d vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 6. Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung (Art. 8, § 1) folgenden Mitternacht. Ist jedoch der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgende Tag ein Sonntag oder ein gesetzlicher Feiertag und ist der Versandbahnhof an diesem Sonntag oder Feiertag für den Eilgutverkehr nicht geöffnet, so beginnt die Lieferfrist für Eilgutsendungen 24 Stunden später.

§ 7. Die Lieferfrist ruht:

a. für alle Sendungen, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft, während des Aufenthaltes, der verursacht wird:

1. durch die Nachprüfung nach Artikel 7, §§ 2 und 3, sofern hierbei Abweichungen von den Eintragungen im Frachtbrief festgestellt werden;
2. durch die zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung;
3. durch die nach Artikel 21 oder 22 verfügte Abänderung des Frachtvertrages;
4. durch besondere Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeisung usw.);
5. durch jede Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird;

b. für Frachtgutsendungen an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen;

c. für Eilgutsendungen an Sonntagen und bestimmten gesetzlichen Feiertagen, wenn die Gesetze oder Vorschriften eines Staates bestimmen, dass die Eilgutbeförderung an diesen Sonntagen und Feiertagen ganz oder teilweise eingestellt ist.

Der Grund und die Dauer des Ruhens der Lieferfrist in den unter *a* erwähnten Fällen sind im Frachtbrief zu vermerken. Dieses Ruhens der Lieferfrist kann gegebenenfalls auf andere Weise bewiesen werden.

§ 8. Würde die Lieferfrist nach Schluss der Dienststunden des Bestimmungsbahnhofs ablaufen, so endet sie erst zwei Stunden nach dem darauffolgenden Dienstbeginn.

Ausserdem endet bei Eilgutsendungen die Lieferfrist, wenn sie an einem unter § 7c bezeichneten Sonntag oder Feiertag ablaufen würde, erst mit der entsprechenden Stunde des darauffolgenden Werktages.

§ 9. Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf:

a. der Empfänger von der Ankunft des Gutes benachrichtigt und das Gut zu seiner Verfügung bereitgestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die auf dem Bahnhof abgeliefert werden muss und von deren Ankunft der Empfänger zu benachrichtigen ist;

b. das Gut zur Verfügung des Empfängers bereitgestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die auf dem Bahnhof abgeliefert werden muss und von deren Ankunft der Empfänger nicht zu benachrichtigen ist;

c. das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die ausserhalb des Bahnhofs abzuliefern ist.

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, so zu verpacken, dass es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann.

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

§ 3. Hat der Absender die Bestimmungen des § 2 nicht eingehalten, 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 Zustandes der Verpackung; insbesondere hat er der Eisenbahn den ihr daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Enthält der Frachtbrief keine diesbezüg-

lichen Angaben, so hat die Eisenbahn das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung nachzuweisen.

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

§ 6. Vorbehaltlich der in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen muss der Absender auf jedem Stück einer Stückgutsendung in einer Weise, die keine Verwechslung zulässt, in genauer Übereinstimmung mit dem Frachtbrief deutlich und unauslöschbar angeben:

- a. Zeichen und Nummern oder an ihrer Stelle die Adresse des Empfängers;
- b. den Bestimmungsbahnhof.

Wenn es die Vorschriften der Versandbahn vorsehen, müssen Name und Adresse des Empfängers angegeben werden, und zwar offen oder in einem gefalteten Zettel, der nur bei Fehlen des Frachtbriefes geöffnet werden darf.

Im Eisenbahn-Seeverkehr sind die Angaben unter *a* und *b* auch auf jedem Stück einer Wagenladung anzubringen, die umgeschlagen werden muss.

Alte Aufschriften und Zettel müssen vom Absender durchgestrichen oder entfernt werden.

§ 7. Vorbehaltlich der ausdrücklich in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen dürfen leicht zerbrechliche Gegenstände (wie Porzellan, Töpferwaren, Glaswaren), Gegenstände, die sich leicht im Wagen verstreuen (wie Obst, Nüsse, 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 zusammengefasst werden, dass sie nicht zerbrechen, verlorengehen oder andere Sendungen beschmutzen oder beschädigen können.

Artikel 13

Begleitpapiere für die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften. Zollverschluss

§ 1. Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die im selben Frachtbrief aufgeführt sind, sofern nicht Verwaltungsvorschriften oder Tarife etwas anderes bestimmen.

Können solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden, so hat sie der Absender innerhalb angemessener Frist dem Bahnhof, dem Zollamt oder

einer anderen Amtsstelle zu übermitteln, wo die Förmlichkeiten zu erfüllen sind; im Frachtbrief muss die Amtsstelle angegeben sein, bei der diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen.

§ 2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob die beigegebenen Papiere vollständig und richtig sind.

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 bei Verschulden für die Folgen, die sich daraus ergeben, dass die im Frachtbrief erwähnten und ihm beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere in Verlust geraten, unrichtig oder überhaupt nicht verwendet worden sind; sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 3. Der Absender ist verpflichtet, für eine den Zollvorschriften entsprechende Verpackung und Bedeckung der Güter 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 bedeckt, so kann die Eisenbahn dies besorgen. Die Kosten haften auf dem Gute.

Kapitel II

Ausführung des Frachtvertrages

Artikel 14

Auflieferung und Verladung der Güter

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

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

Wird das Gut vom Absender verladen, so haftet er für alle Folgen der mangelhaften Verladung; insbesondere hat er der Eisenbahn den ihr daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Eisenbahn hat die mangelhafte Verladung nachzuweisen.

§ 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 internationalen Tarife. Bestehen keine solchen Tarife oder enthalten sie keine Bestimmungen darüber, so sind die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze Beförderungsstrecke massgebend.

Artikel 15

Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften

§ 1. Die zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften werden, solange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortung einem Beauftragten übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Pflichten eines Kommissionärs.

Jedoch kann der Absender durch einen Vermerk im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine Verfügung nach Artikel 22 verlangen:

a. dass er selbst oder ein Beauftragter der im vorstehenden Absatz bezeichneten Behandlung beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen;

b. dass er selbst oder ein Beauftragter die Behandlung betreibt und gegebenenfalls den Zoll und andere Kosten bezahlt, wenn und soweit die Gesetze und Vorschriften des Landes, in dem diese Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ihn dazu ermächtigen.

Weder der Absender noch der verfügungsberechtigte Empfänger noch ein Beauftragter haben das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen.

Hat der Absender für die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften einen Bahnhof bezeichnet, auf dem dies wegen der geltenden Bestimmungen 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.

Hat der Absender im Frachtbrief einen Frankaturvermerk eingetragen, der die Zölle einschliesst, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Zollbehandlung unterwegs oder auf dem Bestimmungsbahnhof zu besorgen.

§ 2. Vorbehaltlich der in § 1, letzter Absatz vorgesehenen Ausnahme hat der Empfänger das Recht, die Zollförmlichkeiten auf dem Bestimmungsbahnhof zu erfüllen, wenn dort ein Zollamt besteht und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf dem Bestimmungsbahnhof vorschreibt oder bei Fehlen einer solchen Vorschrift das Gut dort als Zollgut ankommt. Macht der Empfänger von diesem Rechte Gebrauch, so hat er vorher die auf der Sendung haftenden Kosten zu begleichen.

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

Artikel 16

Ablieferung

§ 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, auf dem Bestimmungsbahnhof dem Empfänger den Frachtbrief und das Gut gegen Empfangsbescheinigung und gegen Bezahlung der auf ihn überwiesenen Forderungen der Eisenbahn abzuliefern.

Durch die Annahme des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die auf ihn überwiesenen Beträge zu bezahlen.

§ 2. Der Übergabe des Gutes an den Empfänger steht gleich eine nach den geltenden Bestimmungen erfolgte Übergabe an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen, sowie die Einlagerung bei der Eisenbahn oder die Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus.

§ 3. Die für den Bestimmungsbahnhof geltenden Gesetze und Vorschriften bestimmen, ob die Eisenbahn berechtigt oder verpflichtet ist, das Gut dem Empfänger zuzustellen. Wenn die Eisenbahn für die Zustellung sorgt, gilt das Gut erst mit dieser Zustellung als abgeliefert.

§ 4. Nach Ankunft des Gutes auf dem Bestimmungsbahnhof ist der Empfänger berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes 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 im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen.

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

§ 6. Im übrigen erfolgt die Ablieferung des Gutes nach den Gesetzen und Vorschriften des Bestimmungslandes.

Artikel 17

Zahlung der Kosten

§ 1. Die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten) sind nach Massgabe der folgenden Bestimmungen vom Absender oder vom Empfänger zu bezahlen.

Für die Anwendung dieser Bestimmungen werden Beträge, die nach dem anzuwendenden Tarif bei der Frachtberechnung den Sätzen der Regel- oder der Ausnahmetarife zuzuschlagen sind, als Fracht angesehen.

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

a. «Franko aller Kosten», wenn er alle Kosten übernimmt (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten);

b. «Franko aller Kosten, mit Ausnahme...» (genaue Bezeichnung der Kosten, die er nicht übernimmt), wenn er alle Kosten mit genau bestimmten Ausnahmen übernehmen will;

c. «Franko», wenn er die ganze Fracht sowie alle Nebengebühren übernimmt, die nach den Vorschriften und Binnentarifen des Versandlandes oder gegebenenfalls nach dem angewandten internationalen Tarif vom Versand-

bahnhof im Zeitpunkt der Auflieferung zur Beförderung in Rechnung gestellt werden können;

d. «Franko einschliesslich...», wenn er ausser den Kosten unter *c* noch weitere Kosten übernimmt; er hat diese Kosten genau zu bezeichnen;

e. «Franko Fracht», wenn er nur die Fracht übernimmt;

f. «Franko Zoll», wenn er alle Beträge übernimmt, welche die Zollbehörden von der Eisenbahn erheben, sowie die Nebengebühren und sonstigen Kosten, welche die Eisenbahn für die Besorgung der Verzollung zu beanspruchen hat;

g. eine der vorstehenden Angaben unter Beifügung der Worte: «... bis X» (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes benachbarter Länder), wenn er alle oder nur einzelne Kosten übernimmt, die bis X erwachsen, aber unter Ausschluss aller Kosten, die sich auf das Nachbarland oder auf die anschliessende Eisenbahn beziehen;

h. «Franko ...», wenn er einen bestimmten Betrag übernimmt. Dieser Betrag ist in Buchstaben anzugeben; wenn die Tarife nichts anderes bestimmen, muss er in der Währung des Versandlandes ausgedrückt werden.

Der Absender kann im Frachtbrief mehrere der oben angegebenen Frakturvermerke anbringen, sofern diese Vermerke miteinander vereinbar sind.

Nebengebühren und sonstige Kosten, die nach den Vorschriften und Binnentarifen des Versandlandes oder gegebenenfalls nach dem angewandten internationalen Tarif für den ganzen in Betracht kommenden Durchlauf berechnet werden, sowie die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 20, § 2 sind bei Zahlung der Kosten nach Buchstabe *g* in Verbindung mit einem der unter *a*, *b*, *c* oder *d* vorgesehenen Vermerke in jedem Fall ganz vom Absender zu bezahlen.

§ 3. Die internationalen Tarife können für die Zahlung der Kosten die ausschliessliche Verwendung bestimmter in § 2 vorgesehener Vermerke oder die Verwendung anderer Vermerke vorschreiben.

§ 4. Die Kosten, die der Absender nicht übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen. Die Kosten gehen jedoch stets zu Lasten des Absenders, wenn der Empfänger weder den Frachtbrief eingelöst noch seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16, § 4 geltend gemacht noch den Frachtvertrag nach Artikel 22 abgeändert hat.

§ 5. Die Nebengebühren, wie Stand-, Lager- und Wiegegelder, deren Erhebung durch einen vom Empfänger zu vertretenden Umstand veranlasst wird oder auf einem Begehren des Empfängers beruht, sind stets durch den Empfänger zu bezahlen.

§ 6. Die Versandbahn kann vom Absender die Vorausbezahlung der Kosten verlangen, wenn es sich um Güter handelt, die nach ihrem Ermessen raschem Verderb ausgesetzt sind oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Kosten nicht sicher decken.

§ 7. Kann der Betrag der Kosten, die der Absender übernimmt, bei der Auflieferung nicht genau festgestellt werden, so kann die Eisenbahn gegen Quit-

tung die Hinterlegung einer die Kosten etwa deckenden Summe als Sicherheit fordern. Diese Kosten werden in eine Frankaturrechnung eingetragen, über die spätestens 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist mit dem Absender abzurechnen ist. Diesem ist gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende detaillierte Kostenrechnung auszuhändigen.

§ 8. Der Versandbahnhof muss im Frachtbrief sowie im Frachtbriefdoppel die als Frankatur erhobenen Kosten einzeln angeben, soweit nicht die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften oder Tarife bestimmen, dass diese Kosten nur im Frachtbriefdoppel anzugeben sind. In dem in § 7 erwähnten Fall sind diese Kosten weder im Frachtbrief noch im Frachtbriefdoppel anzugeben.

Artikel 18

Richtigstellung erhobener Kosten

§ 1. Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder bei der Erhebung der Kosten Fehler vorgekommen, so ist der Unterschied nachzuzahlen oder zu erstatten.

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

§ 3. Zuwenig bezahlte Beträge hat der Absender der Eisenbahn nachzuzahlen, wenn der Frachtbrief nicht eingelöst wird. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder ist der Frachtvertrag nach den Bestimmungen des Artikels 22 abgeändert worden, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, die er nach dem Frankaturvermerk im Frachtbrief übernommen hat; die Nachzahlung des Restbetrages obliegt dem Empfänger.

§ 4. Die nach diesem Artikel geschuldeten Beträge sind mit 5% jährlich zu verzinsen, sofern sie den Betrag von zehn Franken für einen Frachtbrief übersteigen.

Die Zinsen laufen vom Tage der Zahlungsaufforderung oder der in Artikel 41 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Zahlungsaufforderung oder Reklamation voranging, vom Tage der Klageerhebung an.

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 Versandlandes ausgedrückt werden; die Tarife können Ausnahmen vorsehen.

§ 2. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Nachnahme auszuzahlen, bevor der Betrag vom Empfänger eingezahlt ist. Dieser Betrag ist innerhalb einer Frist von dreissig Tagen nach der Einzahlung zur Verfügung zu stellen; bei Verzögerung ist er nach Ablauf dieser Frist mit 5% jährlich zu verzinsen.

§ 3. Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme ganz oder zum Teil 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 erhoben; diese Gebühr ist auch zu bezahlen, wenn die Nachnahme durch nachträgliche Verfügung aufgehoben oder herabgesetzt wird (Art. 21, § 1).

§ 5. Barvorschüsse sind nur nach den auf dem Versandbahnhof geltenden Bestimmungen zugelassen.

Artikel 20

Angabe des Interesses an der Lieferung

§ 1. Für jede Sendung kann das Interesse an der Lieferung durch Eintragung in den Frachtbrief nach Artikel 6, § 7c angegeben werden.

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

§ 2. Die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung wird für den ganzen in Betracht kommenden Durchlauf nach den Tarifen der Versandbahn berechnet.

Kapitel III

Abänderung des Frachtvertrages

Artikel 21

Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages

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

- a. dass das Gut auf dem Versandbahnhof zurückgegeben werden soll;
- b. dass das Gut unterwegs angehalten werden soll;
- c. dass die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll;
- d. dass das Gut einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert werden soll;
- e. dass das Gut auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof abgeliefert oder an den Versandbahnhof zurückgesandt werden soll; in diesem Falle kann der Absender vorschreiben, dass Frachtgut als Eilgut oder Eilgut als Frachtgut weiter- oder zurückbefördert wird, wenn der Anhaltebahnhof die Abfertigungsbefugnis für beide Beförderungsarten hat; er kann auch den anzuwendenden Tarif und den Beförderungsweg vorschreiben.

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

- f. die Belastung mit einer Nachnahme;
- g. die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme;
- h. die Übernahme von Kosten einer unfrankierten Sendung oder die zusätzliche Übernahme von Kosten nach Artikel 17, § 2.

Andere als die oben erwähnten Verfügungen sind unzulässig. Die internationalen Tarife können jedoch vorsehen, dass der Absender noch andere als die oben erwähnten Verfügungen treffen kann.

Die Verfügungen dürfen niemals eine Teilung der Sendung zur Folge haben.

§ 2. Die erwähnten nachträglichen Verfügungen sind durch eine schriftliche Erklärung nach dem Muster der Anlage IVa zu diesem Übereinkommen zu erteilen.

Diese Erklärung ist vom Absender auch auf dem Frachtbriefdoppel, das der Eisenbahn zugleich mit der Erklärung vorzulegen ist, einzutragen und zu unterschreiben. Der Versandbahnhof bestätigt die Entgegennahme der nachträglichen Verfügung, indem er auf dem Frachtbriefdoppel unterhalb der Erklärung des Absenders seinen Tagesstempel aufdrückt; das Doppel ist dann dem Absender zurückzugeben. Befolgt die Eisenbahn die nachträglichen Verfügungen des Absenders, ohne sich das Doppel vorlegen zu lassen, so haftet sie für den dadurch verursachten Schaden dem Empfänger, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat.

Verlangt der Absender die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme, so muss er die ihm ausgestellte Bescheinigung vorweisen. Wird die Nachnahme erhöht oder herabgesetzt, so wird diese Bescheinigung nach Berichtigung dem Absender zurückgegeben. Bei Aufhebung der Nachnahme wird ihm die Bescheinigung abgenommen.

Nachträgliche Verfügungen des Absenders, die diesen Formvorschriften nicht entsprechen, sind nichtig.

§ 3. Die Eisenbahn gibt nachträglichen Verfügungen des Absenders nur Folge, wenn sie beim Versandbahnhof eingereicht worden sind.

Wenn es der Absender verlangt, hat der Versandbahnhof den Bestimmungs- oder Anhaltebahnhof auf Kosten des Absenders telegraphisch oder telephonisch zu benachrichtigen; die telegraphische oder telephonische Mitteilung ist schriftlich zu bestätigen. Sofern nicht der internationale Tarif oder andere Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnen etwas anderes bestimmen, hat jedoch der Bestimmungs- oder Anhaltebahnhof die nachträgliche Verfügung auszuführen, ohne die schriftliche Bestätigung abzuwarten, wenn die telegraphische oder telephonische Mitteilung vom Versandbahnhof herrührt; dies ist im Zweifelsfall zu klären.

§ 4. Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt in den nachfolgenden Fällen, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt:

- a. wenn der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat,
- b. wenn der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16, § 4 geltend gemacht hat,

c. wenn die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes eingetreten ist, falls der Empfänger nach Artikel 22 Verfügungsberechtigt ist.

Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten.

Artikel 22

Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages

§ 1. Der Empfänger hat das Recht, den Frachtvertrag abzuändern, wenn der Absender die auf die Beförderung im Bestimmungsland entfallenden Kosten nicht übernommen und auch nicht den in Artikel 6, § 7h vorgesehenen Vermerk im Frachtbrief angebracht hat.

Die Verfügungen, die der Empfänger treffen kann, werden erst wirksam, wenn die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes eingetreten ist.

Der Empfänger kann verfügen:

- a. dass das Gut unterwegs angehalten werden soll;
- b. dass die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll;
- c. dass das Gut im Bestimmungsland einer anderen Person als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert werden soll;
- d. dass die zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften nach einem der in Artikel 15, § 1, zweiter Absatz vorgesehenen Verfahren erfüllt werden sollen.

Soweit die internationalen Tarife keine entgegenstehenden Bestimmungen enthalten, kann der Empfänger ferner verfügen:

- e. dass das Gut im Bestimmungsland auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bahnhof abgeliefert werden soll. In diesem Falle kann er vorschreiben, dass Frachtgut als Eilgut oder Eilgut als Frachtgut weiterbefördert wird, wenn der Anhaltebahnhof die Abfertigungsbefugnis für beide Beförderungsarten hat. Er kann auch den anzuwendenden Tarif und den Beförderungsweg vorschreiben.

Andere als die oben erwähnten Verfügungen sind unzulässig. Die internationalen Tarife können jedoch vorsehen, dass der Empfänger noch andere als die oben erwähnten Verfügungen treffen kann.

Die Verfügungen dürfen niemals eine Teilung der Sendung zur Folge haben.

§ 2. Die erwähnten Verfügungen sind durch eine schriftliche Erklärung nach dem Muster der Anlage IV b zu diesem Übereinkommen dem Bestimmungsbahnhof oder dem Eintrittsbahnhof in das Bestimmungsland zu erteilen.

Verfügungen des Empfängers, die diesen Formvorschriften nicht entsprechen, sind nichtig.

Zur Ausübung seines Rechtes zur Abänderung des Frachtvertrages braucht der Empfänger das Frachtbriefdoppel nicht vorzulegen.

§ 3. Wenn es der Empfänger verlangt, hat der Bahnhof, dem die Verfügung zugegangen ist, diese auf Kosten des Empfängers telegraphisch oder telephonisch an den Bahnhof weiterzuleiten, der die Verfügung ausführen soll; die tele-

graphische oder telephonische Mitteilung ist schriftlich zu bestätigen. Der Bahnhof, der eine solche Mitteilung erhalten hat, hat jedoch die Verfügung auszuführen, ohne die schriftliche Bestätigung abzuwarten, wenn die telegraphische oder telephonische Mitteilung vom zuständigen Bahnhof herrührt; dies ist im Zweifelsfall zu klären.

§ 4. Das Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt in den nachfolgenden Fällen:

a. wenn er den Frachtbrief eingelöst hat;

b. wenn er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16, § 4 geltend gemacht hat,

c. wenn die von ihm durch eine Verfügung nach § 1c bezeichnete Person den Frachtbrief eingelöst oder ihre Rechte nach Artikel 16, § 4 geltend gemacht hat.

§ 5. Hat der Empfänger verfügt, dass das Gut einer anderen Person abzuliefern ist, so ist diese nicht berechtigt, den Frachtvertrag abzuändern.

Artikel 23

Ausführung der nachträglichen Verfügungen

§ 1. Die Eisenbahn darf die Ausführung der ihr nach Artikel 21 oder 22 erteilten Verfügungen nur dann verweigern oder hinausschieben, wenn:

a. ihre Ausführung in dem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, in dem sie dem Bahnhof zugehen, der sie auszuführen hätte;

b. durch ihre Ausführung der regelmässige Beförderungsdienst gestört würde;

c. ihrer Ausführung bei Änderung des Bestimmungsbahnhofs die Gesetze oder Vorschriften eines der an der Beförderung beteiligten Staaten, insbesondere zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften, entgegenstehen;

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

In diesen Fällen ist derjenige, der nachträglich verfügt hat, so bald wie möglich von den Hindernissen zu verständigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen.

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

§ 2. Ist nachträglich verfügt worden, dass das Gut auf einem Unterwegsbahnhof abgeliefert werden soll, so wird die Fracht für die Beförderung vom Versandbahnhof bis zum Unterwegsbahnhof berechnet. Ist jedoch das Gut bereits über den Unterwegsbahnhof hinaus befördert worden, so wird die Fracht für die Beförderung vom Versandbahnhof bis zum Anhaltebahnhof und von diesem zurück bis zum Unterwegsbahnhof berechnet.

Ist nachträglich verfügt worden, dass das Gut nach einem anderen Bestimmungsbahnhof befördert oder nach dem Versandbahnhof zurückgesandt werden soll, so wird die Fracht für die Beförderung vom Versandbahnhof bis zum Anhaltebahnhof und von diesem bis zum neuen Bestimmungsbahnhof beziehungsweise zum Versandbahnhof berechnet.

Auf diese Beförderungen sind die am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages für jede Teilstrecke gültigen Tarife anzuwenden.

Die vorstehenden Bestimmungen gelten sinngemäss auch für die Nebengebühren und anderen Kosten.

§ 3. Die Kosten, die durch die Ausführung der Verfügung des Absenders oder des Empfängers entstehen, haften auf dem Gute, mit Ausnahme derjenigen, die auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

§ 4. Sofern der Eisenbahn ein Verschulden zur Last fällt, haftet sie unter Vorbehalt der Bestimmungen des § 1 für die Folgen, die dadurch entstehen, dass sie eine Verfügung nach Artikel 21 oder 22 unrichtig oder überhaupt nicht ausführt. Sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

Artikel 24

Beförderungshindernisse

§ 1. Bei Beförderungshindernissen hat die Eisenbahn zu entscheiden, ob es im Interesse des Absenders liegt, ihn um Anweisung zu ersuchen, oder ob es zweckmässiger ist, das Gut ohne weiteres unter Abänderung des Beförderungsweges weiterzuleiten. Trifft die Eisenbahn kein Verschulden, so kann sie die Fracht über den tatsächlichen Beförderungsweg erheben und die entsprechende Lieferfrist beanspruchen, auch wenn diese länger ist als über den ursprünglichen Beförderungsweg.

§ 2. Ist kein anderer Beförderungsweg vorhanden oder ist die Weiterbeförderung aus anderen Gründen nicht möglich, so ersucht die Eisenbahn den Absender um Anweisung; bei nur vorübergehender Behinderung infolge der in Artikel 5, § 4 bezeichneten Umstände ist jedoch 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 seine Anweisung dem Versandbahnhof oder dem Bahnhof erteilen, wo sich das Gut befindet. Ändert er die Person des Empfängers oder den Bestimmungsbahnhof oder erteilt er die Anweisung einem anderen Bahnhof als dem Versandbahnhof, so muss er die Anweisung in das Frachtbriefdoppel eintragen und dieses vorlegen.

Befolgt die Eisenbahn die Anweisung des Absenders, ohne sich das Frachtbriefdoppel vorlegen zu lassen, und wurde es dem Empfänger übergeben, so haftet sie diesem für einen daraus entstehenden Schaden.

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

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gute haftenden Kosten dem Absender zur Verfügung zu stellen. Ist der Erlös geringer als die auf dem Gute haftenden Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu bezahlen.

§ 6. Fällt das Beförderungshindernis vor Eintreffen einer Anweisung des Absenders weg, so ist das Gut nach dem Bestimmungsbahnhof weiterzubefördern, ohne dass Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist hiervon so bald wie möglich zu benachrichtigen.

§ 7. Tritt das Beförderungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag nach Artikel 22 abgeändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen; die Bestimmungen der §§ 1, 2, 5 und 6 gelten sinngemäss für ihn. Er ist nicht verpflichtet, das Frachtbriefdoppel vorzulegen.

§ 8. Für die nach diesem Artikel ausgeführten Beförderungen gelten die Bestimmungen des Artikels 23.

Artikel 25

Ablieferungshindernisse

§ 1. Bei Ablieferungshindernissen hat der Bestimmungsbahnhof den Absender davon durch Vermittlung des Versandbahnhofs unverzüglich in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen. Der Absender ist ohne Vermittlung des Versandbahnhofs schriftlich oder telegraphisch zu benachrichtigen, wenn er dies im Frachtbrief verlangt hat. Die Kosten der Benachrichtigung haften auf dem Gute.

Entfällt das Ablieferungshindernis, bevor eine Anweisung des Absenders im Bestimmungsbahnhof eingetroffen ist, so ist das Gut dem Empfänger abzuliefern. Der Absender ist von dieser Ablieferung unverzüglich durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen. Die Kosten der Benachrichtigung haften auf dem Gute.

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

Der Absender kann im Frachtbrief auch verlangen, 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 des Versandbahnhofes gegeben werden.

§ 2. Soweit in § 1 nichts vorgesehen ist und vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 45, richtet sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Eisenbahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gute haftenden Kosten dem Absender zur Verfügung zu stellen. Ist der Erlös geringer als die auf dem Gute haftenden Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu bezahlen.

§ 3. Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag nach Artikel 22 abgeändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen. Die Bestimmungen des zweiten Absatzes des § 2 gelten sinngemäss für ihn.

§ 4. Für die nach diesem Artikel ausgeführten Beförderungen gelten die Bestimmungen des Artikels 23.

Titel III

Haftung. Ansprüche

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 Auflieferung ausgestellten Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Massgabe des Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Bestimmung des Artikels 43, § 3 bleibt unberührt.

Artikel 27

Umfang der Haftung

§ 1. Die Eisenbahn haftet 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. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung durch ein Verschulden des Berechtigten, durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, durch besondere Mängel des Gutes (inneren Verderb, Schwinden usw.) oder durch Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

§ 3. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der nachbenannten Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

a. Beförderung in offenen Wagen nach den massgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender;

b. Fehlen der Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;

c. Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen durch den Empfänger nach den massgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender oder nach einer Abmachung mit dem Empfänger;

mangelhafte Verladung, sofern die Verladung nach den massgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender durch diesen vorgenommen wurde;

d. Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften durch den Absender, den Empfänger oder einen Beauftragten;

e. natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;

f. Aufgabe unter unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände oder Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Vorsichtsmassnahmen für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände durch den Absender;

g. Beförderung von lebenden Tieren;

h. Beförderung von Sendungen, die auf Grund dieses Übereinkommens, nach den massgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender begleitet werden müssen, sofern die Begleitung die Abwendung dieser Gefahr bezweckt.

Artikel 28

Beweislast

§ 1. Der Beweis, dass die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung durch eine der in Artikel 27, § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

§ 2. Wenn die Eisenbahn darlegt, dass nach den Umständen des Falles ein Verlust oder eine Beschädigung aus einer oder mehreren der in Artikel 27, § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht, nachzuweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschliesslich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

Diese Vermutung gilt im Falle des Artikel 27, § 3a nicht bei aussergewöhnlich grossem Abgang oder bei Verlust von ganzen Stücken.

Artikel 29

Vermutung bei Neuaufgabe

§ 1. Wurde eine nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens beförderte Sendung nach den Bestimmungen desselben Übereinkommens neu aufgegeben und wird nach der Neuaufgabe ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt, so wird vermutet, dass der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a. die Sendung muss stets im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben sein;
- b. die Sendung muss unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden sein, in dem sie im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.

§ 2. Die gleiche Vermutung gilt, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Frachtvertrag nicht diesem Übereinkommen unterstellt war, sofern bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof dieses Übereinkommen anzuwenden gewesen wäre.

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 Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zur Verfügung gestellt worden ist.

§ 2. Der Berechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, dass er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr 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 einem Bahnhof der Beförderungsstrecke abgeliefert wird; er hat dann die Kosten für die Beförderung des Gutes vom Versandbahnhof bis zu dem Bahnhof zu bezahlen, auf dem das Gut abgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 34 und gegebenenfalls Artikel 36 bleiben vorbehalten.

§ 4. Wird das in § 2 erwähnte Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in § 3 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 nach den Gesetzen oder Vorschriften ihres Staates darüber verfügen.

Artikel 31

Höhe der Entschädigung bei Verlust des Gutes

§ 1. Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Gutes zu leisten, so wird die Entschädigung berechnet:

nach dem Börsenpreis,
mangels eines solchen nach dem Marktpreis,
mangels beider nach dem gemeinen Wert.

Diese Berechnungsgrundlagen gelten für Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist.

Die Entschädigung darf jedoch vorbehaltlich der in Artikel 35 vorgesehenen Beschränkung 100 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes nicht übersteigen.

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

§ 2. Sind die als Grundlage für die Berechnung der Entschädigung dienenden Beträge nicht in der Währung des Landes ausgedrückt, in dem die Zahlung verlangt wird, so sind sie nach dem Kurs am Tage und Ort der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

Artikel 32

Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlust

§ 1. Bei Gütern, die nach ihrer 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 Gewichtsverlustes, der die nachstehenden Verlustgrenzen überschreitet:

a. 2 Prozent des Gewichtes für die flüssigen oder in feuchtem Zustand abgegebenen Güter sowie für die folgenden Güter:

Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene,	Hautabfälle,
Felle,	Hopfen,
Fettwaren,	Hörner und Klauen,
Fische, getrocknete,	Kitte, frische,
Früchte (Obst), frische, getrocknete	Knochen, ganze oder gemahlene,
oder gedörnte,	Kohle und Koks,
Gemüse, frische,	Leder,
Häute,	Pferdehaare,

Pilze, frische,
Rinden,
Salz,
Schweinsborsten,
Seifen und harte Öle,
Süssholz,

Tabak, geschnittener,
Tabakblätter, frische,
Tierflechten,
Torf,
Wolle,
Wurzeln;

b. 1 Prozent des Gewichtes für alle übrigen trockenen Güter, die gleichfalls bei der Beförderung einem Gewichtsverlust ausgesetzt sind.

§ 2. Auf die in § 1 vorgesehene Einschränkung der Haftung kann sich die Eisenbahn nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die zugelassenen Verlustgrenzen massgebend waren.

§ 3. Werden mehrere Stücke mit demselben Frachtbrief befördert, so wird der Gewichtsverlust für jedes Stück berechnet, sofern dessen Versandgewicht entweder auf dem Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

§ 4. Bei gänzlichem Verlust des Gutes wird bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Gewichtsverlust gemacht.

§ 5. Durch diesen Artikel werden die Bestimmungen der Artikel 27 und 28 nicht berührt.

Artikel 33

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag der Wertverminderung des Gutes ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen. Der Berechnung dieses Betrages ist der Prozentsatz zugrunde zu legen, um den am Bestimmungsort der nach Artikel 31 ermittelte Wert des Gutes vermindert ist. Im gleichen Verhältnis sind die nach Artikel 31, § 1, letzter Absatz erhobenen Kosten zu erstatten.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

a. wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle ihres gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre;

b. wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

Artikel 34

Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. Wenn die Lieferfrist überschritten ist und der Berechtigte nicht nachweist, dass ein Schaden daraus entstanden ist, hat die Eisenbahn als Entschädigung für jedes Zehntel, um das die Lieferfrist überschritten ist, ein Zehntel der Fracht zu zahlen; angefangene Zehntel der Lieferfrist werden voll gerechnet. Höchstens ist ein Viertel der Fracht zu zahlen.

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

§ 3. Die in den §§ 1 und 2 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 33 vorgesehene Entschädigung.

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

Artikel 35

Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife

Gewährt die Eisenbahn besondere Beförderungsbedingungen (Spezial- oder Ausnahmetarife), die gegenüber der nach den gewöhnlichen Bedingungen (Regeltarifen) berechneten Fracht eine Ermässigung enthalten, so kann sie die dem Berechtigten bei Überschreitung der Lieferfrist, Verlust oder Beschädigung zu leistende Entschädigung dem Betrage nach begrenzen, sofern eine solche Begrenzung im Tarif angegeben ist.

Ist eine solche Begrenzung in einem Tarif vorgesehen, der nur auf einem Teil der Beförderungsstrecke angewendet worden ist, so kann sich die Eisenbahn darauf nur berufen, wenn sich die eine Entschädigung begründende Tatsache auf diesem Teil der Beförderungsstrecke ereignet hat.

Artikel 36

Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann ausser den in den Artikel 31, 33, 34 und gegebenenfalls in Artikel 35 vorgesehenen Entschädigungen der Ersatz des weiteren nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrages beansprucht werden.

Artikel 37

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

Ist die Überschreitung der Lieferfrist, der gänzliche oder teilweise Verlust oder die Beschädigung des Gutes auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen. Im Falle grober Fahrlässigkeit ist die Haftung jedoch auf das Doppelte der in den Artikeln 31, 33, 34, 35 und 36 vorgesehenen Höchstbeträge beschränkt.

Artikel 38

Verzinsung der Entschädigung. Rückzahlung der Entschädigung

§ 1. Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von 5 Prozent jährlich verlangen, sofern die Entschädigung zehn Franken für einen Frachtbrief übersteigt. Die Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 41 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

§ 2. Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuzahlen.

Artikel 39

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

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

Artikel 40

Geltendmachung ausservertraglicher Ansprüche

In den Fällen des Artikels 27, § 1 kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind.

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Personen, für welche die Eisenbahn nach Artikel 39 haftet.

Kapitel II

Reklamationen. Klagen. Verfahren und Verjährung

Artikel 41

Reklamationen

§ 1. Reklamationen aus dem Frachtvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 43 bezeichneten Eisenbahn einzureichen.

§ 2. Zur Einreichung einer Reklamation sind die nach Artikel 42 zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. Bei Einreichung einer Reklamation hat der Absender das Frachtbriefdoppel, der Empfänger den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

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

Bei der abschliessenden Regelung der Reklamation kann die Eisenbahn die Vorlage des Frachtbriefes, des Frachtbriefdoppels oder der Bescheinigung über die Nachnahme im Original verlangen, um auf ihnen die abschliessende Regelung zu vermerken.

Artikel 42

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnigte Personen

§ 1. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, ist nur befugt, wer die Zahlung geleistet hat.

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

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

a. der Absender bis zu dem Zeitpunkt, in welchem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder die ihm nach Artikel 16, § 4 oder Artikel 22 zustehenden Rechte geltend gemacht hat;

b. der Empfänger von dem Zeitpunkt an,

1. in dem er den Frachtbrief eingelöst hat, oder

2. in dem er die ihm nach Artikel 16, § 4 zustehenden Rechte geltend gemacht hat, oder

3. in dem er die ihm nach Artikel 22 zustehenden Rechte geltend gemacht hat. Dieses Klagerecht erlischt jedoch, sobald die vom Empfänger durch eine Verfügung nach Artikel 22, § 1c bezeichnete Person den Frachtbrief eingelöst oder ihre Rechte nach Artikel 16, § 4 geltend gemacht hat.

Bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen 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 43

Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

§ 1. Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, 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 nach 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.

Die Empfangsbahn kann jedoch auch dann gerichtlich in Anspruch genommen werden, wenn sie weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat.

§ 4. Besitzt der Kläger die Wahl unter mehreren Eisenbahnen, so erlischt sein Wahlrecht, sobald die Klage gegen eine dieser Eisenbahnen eingereicht ist.

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

Artikel 44

Zuständigkeit

Wenn in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt ist, können auf dieses Übereinkommen gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Unternehmen mehrere selbständige Eisenbahnnetze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Netze als besondere Eisenbahn im Sinne dieses Artikels angesehen.

Artikel 45

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes

§ 1. Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn je nach der Art des Schadens den Zustand des Gutes, sein Gewicht und, soweit möglich, Ausmass und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme) festzuhalten, und zwar wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten.

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

§ 2. Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, dass der Zustand und das Gewicht des Gutes, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt werden; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die gerichtliche Feststellung erfolgt.

Artikel 46

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag

§ 1. Mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder Beschädigung gegen die Eisenbahn erloschen.

§ 2. Jedoch eslöschen nicht:

a. Entschädigungsansprüche, wenn der Berechtigte nachweist, dass der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn verursacht worden ist;

b. Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie bei einer der in Artikel 43, § 3 genannten Eisenbahnen binnen 60 Tagen, den Tag der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, geltend gemacht werden;

c. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung:

1. wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nach Artikel 45 festgestellt worden ist;

2. wenn die Feststellung, die nach Artikel 45 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

d. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden sind, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. die Feststellung nach Artikel 45 muss sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten verlangt werden; wenn diese Frist an einem Sonntag oder gesetzlichen Feiertag ablaufen würde, endet sie erst am darauffolgenden Werktag;

2. der Berechtigte muss beweisen, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

§ 3. Ist das Gut unter den in Artikel 29, § 1 vorgesehenen Bedingungen neu aufgegeben worden, so erlöschen die Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung aus einem der vorangehenden Frachtverträge, wie wenn es sich um einen einzigen Frachtvertrag handeln würde.

Artikel 47

Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag

§ 1. Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahre.

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch drei Jahre:

a. bei Ansprüchen auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;

b. bei Ansprüchen auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufes;

- c. bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;
- d. bei Ansprüchen im Falle eines Betruges;
- e. bei Ansprüchen aus einem der der Neuaufgabe vorangehenden Frachtverträge in dem in Artikel 29, § 1 vorgesehenen Falle.

§ 2. Die Verjährung beginnt:

a. bei Entschädigungsansprüchen wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder Beschädigung mit dem Tage der Ablieferung;

b. bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

c. bei Ansprüchen auf Zahlung oder Erstattung von Fracht, Nebengebühren oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung oder bei Rechenfehlern:

1. wenn eine Zahlung erfolgte, mit dem Tage der Zahlung;

2. wenn keine Zahlung erfolgte, mit dem Tage der Annahme des Gutes zur Beförderung, sofern die Zahlung dem Absender obliegt, oder mit dem Tage, an dem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, sofern die Zahlung ihm obliegt;

3. wenn die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit dem Tage, an dem die Eisenbahn dem Absender die in Artikel 17, § 7 vorgesehene Kostenrechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Frist für die Geltendmachung der Ansprüche der Eisenbahn mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

d. bei Ansprüchen der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hat und welche die Eisenbahn dem Berechtigten erstatten muss, mit dem Tage, an dem die Erstattung gefordert wird;

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

f. bei Ansprüchen auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit dem Tage des Verkaufs;

g. bei Ansprüchen auf eine von der Zollbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;

h. in allen anderen Fällen mit dem Tage, an dem das Recht geltend gemacht werden kann.

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

§ 3. Wenn der Berechtigte bei der Eisenbahn eine Reklamation nach Artikel 41 einreicht, wird der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die der Reklamation beigefügten Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer

Reklamation, auf die Erteilung eines Bescheides oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. Ansprüche, die verjährt sind, können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

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

Kapitel III

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

Artikel 48

Abrechnung unter den Eisenbahnen

§ 1. Jede Eisenbahn, die bei der Auf- oder Ablieferung des Gutes die Kosten oder sonstige auf dem Frachtvertrag beruhende Forderungen eingezogen hat, ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil zu bezahlen.

Die Art und Weise der Bezahlung wird in Vereinbarungen unter den Eisenbahnen geregelt.

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

§ 3. Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne die Kosten oder sonstige auf dem Frachtvertrag beruhende Forderungen einzuziehen, so haftet sie gegenüber den beteiligten Eisenbahnen und gegenüber den anderen Interessenten.

§ 4. Hat das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr auf Verlangen einer der Gläubigereisenbahnen festgestellt, dass eine Eisenbahn nicht zahlt, so haben alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen den Ausfall im Verhältnis ihrer Frachtanteile zu tragen.

Der Rückgriff gegen die säumige Eisenbahn bleibt vorbehalten.

Artikel 49

Rückgriff bei Entschädigung für 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 Ausscheidung nach den Umständen des Falls nicht möglich, so werden die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c bestimmt;

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

Artikel 50

Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. Die Bestimmungen des Artikels 49 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 im Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken entstandenen Verspätung zu verteilen.

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

a. im Verkehr zweier Nachbarbahnen:

1. die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen verteilt;
2. die Beförderungsfrist wird im Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede der beiden Eisenbahnen entfallen, verteilt;

b. im Verkehr zwischen drei oder mehr Bahnen:

1. die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen unter die Versandbahn und die Empfangsbahn verteilt;
2. ein Drittel der Beförderungsfrist wird zu gleichen Teilen unter alle beteiligten Eisenbahnen verteilt;
3. die beiden anderen Drittel der Beförderungsfrist werden im 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 Abfertigungsfrist wird ausschliesslich der Versandbahn zugeteilt.

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

Artikel 51

Rückgriffsverfahren

§ 1. Eine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 49 oder 50 Rückgriff genommen wird, ist nicht befugt, die Rechtmässigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem der Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

§ 2. Die rückgriffnehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, mit derselben Klage zu belangen; andernfalls erlischt das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen.

§ 3. Das Gericht hat im selben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen es befasst ist, zu entscheiden.

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

§ 5. Das Rückgriffsverfahren darf nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden.

Artikel 52

Zuständigkeit beim Rückgriff

§ 1. Das Gericht des Sitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für solche Klagen ausschliesslich zuständig.

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

Artikel 53

Vereinbarungen über den Rückgriff

Die Eisenbahnen können Vereinbarungen treffen, die von den Vorschriften des Kapitels III über den gegenseitigen Rückgriff abweichen.

Titel IV

Verschiedene Vorschriften

Artikel 54

Anwendung des Landesrechtes

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Bestimmungen der Landesgesetze und -vorschriften Anwendung, die in den einzelnen Staaten für den Frachtverkehr erlassen sind.

Artikel 55

Allgemeine Verfahrensvorschriften

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

Artikel 56

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 dem betreffenden Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes 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 dazugehörenden und für die Beförderung benötigten bahneigenen Gegenstände, wie Behälter (Container), Ladegeräte, Decken, kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die Eigentumsbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

Privatwagen mit Einschluss aller dazu gehörenden und für die Beförderung benötigten, im Eigentum des Wageneigentümers stehenden Gegenstände können in einem anderen Staat als demjenigen, in welchem der Wageneigentümer seinen Wohnsitz hat, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

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

Artikel 57

Währung. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen

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

§ 2. Die Eisenbahn hat die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Frachten, sonstigen Kosten und Nachnahmen umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umrechnungskurse).

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

Artikel 58

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 den internationalen Verkehr von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;

c. 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;

d. auf Verlangen eines Vertragsstaates oder eines Beförderungsunternehmens, dessen Strecken in die in Artikel 59 vorgesehene Liste eingetragen sind, durch Anbieten seiner guten Dienste oder seiner Vermittlung oder auf andere Weise eine Schlichtung zu versuchen, um Streitigkeiten zwischen den genannten Staaten oder Beförderungsunternehmen über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens beizulegen;

e. auf Verlangen der beteiligten Parteien – Staaten, Beförderungsunternehmen oder Kunden – ein Gutachten bei Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens abzugeben;

f. bei der schiedsgerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens mitzuwirken;

g. die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zusammentritt von Konferenzen nach Artikel 69 vorzuschlagen.

§ 2. Eine besondere Satzung, welche die Anlage V zu diesem Übereinkommen bildet, enthält Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Sie enthält auch Bestimmungen über die Tätigkeit des Zentralamtes und die Aufsicht über dieses Amt.

Artikel 59

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken

§ 1. Das in Artikel 58 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 Löschung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

§ 2. Für Beförderungen auf einer neu eingetragenen Strecke findet dieses Übereinkommen erst Anwendung nach Ablauf eines Monats, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über die Eintragung dieser Strecke.

§ 3. Das Zentralamt löscht eine Strecke, sobald der Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, dass die durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen für diese Strecke nicht mehr erfüllt werden können.

§ 4. Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der Löschung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen hinsichtlich der gelöschten Strecke abzubauen. Bereits begonnene Beförderungen sind jedoch zu beenden.

Artikel 60

Sonderbestimmungen für bestimmte Beförderungen. Zusatzbestimmungen

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

§ 2. Für die Beförderung von Behältern (Containern) gelten die Bestimmungen der Anlage VIII.

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

§ 4. Für die nachgenannten Arten von Sendungen:

- a. Sendungen mit begebaren Frachturkunden,
- b. Sendungen, die nur gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels abgeliefert werden,
- c. Sendungen von Zeitungen,
- d. Sendungen, die für Messen oder Ausstellungen bestimmt sind,
- e. Sendungen von Lademitteln sowie Mitteln zum Schutze des beförderten Gutes gegen Wärme und Kälte,

können zwei oder mehr Vertragsstaaten durch besondere Abkommen, ebenso die Eisenbahn durch entsprechende Vorschriften in ihren Tarifen bestimmte Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von diesem Übereinkommen ab-

weichen dürfen; namentlich kann eine vom Muster der Anlage II zu diesem Übereinkommen abweichende Frachturkunde vorgesehen werden.

§ 5. Die von einzelnen Vertragsstaaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

Diese Zusatzbestimmungen können bei den Eisenbahnen, die sie übernommen haben, in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt werden; sie dürfen den Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht widersprechen.

Ihre Inkraftsetzung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Artikel 61

Schiedsgerichtliche Beilegung von Streitigkeiten

§ 1. Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens als Landesrecht oder als Vertragsrecht und der von einzelnen Vertragsstaaten erlassenen Zusatzbestimmungen sowie der in Artikel 60, § 4 erwähnten besonderen Abkommen können auf Verlangen der Parteien, sofern diese Streitigkeiten nicht durch die Parteien selbst beigelegt werden können, Schiedsgerichten unterbreitet werden, deren Zusammensetzung und Verfahren in der Anlage X zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

§ 2. Bei Streitigkeiten zwischen Staaten sind jedoch die Bestimmungen der Anlage X für die Parteien nicht verbindlich. Diese können die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren nach freiem Ermessen bestimmen.

§ 3. Auf Verlangen der Parteien kann die schiedsgerichtliche Entscheidung angerufen werden:

a. vorbehaltlich der Beilegung von Streitigkeiten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen

1. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten,

2. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits,

3. bei Streitigkeiten zwischen Nichtvertragsstaaten,

sofern in den beiden letzten Fällen das Übereinkommen als Landesrecht oder als Vertragsrecht anwendbar ist;

b. bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen;

c. bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen und Kunden;

d. bei Streitigkeiten zwischen Kunden;

§ 4. Die Einleitung des schiedsgerichtlichen Verfahrens hat bezüglich der Hemmung und Unterbrechung der Verjährung der strittigen Forderung dieselbe Wirkung wie die Erhebung der Klage vor dem ordentlichen Gericht.

§ 5. Die Schiedssprüche der Schiedsgerichte sind gegenüber Beförderungsunternehmen und Kunden in jedem Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem Staat, in welchem die Vollstreckung erfolgen soll, vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind.

Titel V

Ausnahmebestimmungen

Artikel 62

Vorübergehende Abweichungen

§ 1. Wenn die wirtschaftliche und finanzielle Lage eines Landes grosse Schwierigkeiten bei der Anwendung der Bestimmungen des Titels III, Kapitel III des Übereinkommens hervorrufen könnte, kann jeder Staat durch Tarifvorschriften oder durch Massnahmen der Staatsgewalt, wie eine allgemeine oder besondere Ermächtigung an die Eisenbahnverwaltungen, von den Artikeln 17, 19 und 21 des Übereinkommens abweichende Bestimmungen treffen, indem für bestimmte Verkehre vorgeschrieben wird:

a. dass für Sendungen aus diesem Staat die Kosten

1. bis zu seinen Grenzen,
2. mindestens bis zu seinen Grenzen

vom Absender übernommen werden müssen;

b. dass für Sendungen nach diesem Staat die Kosten

1. mindestens bis zu seinen Grenzen vom Absender übernommen werden müssen, sofern der Versandstaat nicht zu einer Einschränkung nach Buchstabe a, Ziffer 1 gezwungen ist,

2. höchstens bis zu seinen Grenzen vom Absender übernommen werden dürfen;

c. dass Sendungen von oder nach diesem Staat nicht mit Nachnahme belastet werden dürfen und dass keine Barvorschüsse zugelassen sind oder dass Nachnahmen und Barvorschüsse nur bis zu gewissen Beträgen zugelassen sind;

d. dass der Absender den Frachtvertrag hinsichtlich des Bestimmungslandes, der Bezahlung der Kosten und der Nachnahme nicht abändern darf.

§ 2. Unter den gleichen Voraussetzungen können die Staaten durch allgemeine oder besondere Ermächtigung an die Eisenbahnverwaltungen von den Artikeln 17, 19, 21 und 22 des Übereinkommens für ihren gegenseitigen Verkehr abweichende Bestimmungen treffen, und zwar in dem Sinne:

a. dass die Bestimmungen über die Zahlung der Kosten im Einverständnis mit den an diesen Bestimmungen interessierten Eisenbahnen besonders geregelt werden.

Diese Bestimmungen dürfen keine Zahlungsart vorsehen, die in Artikel 17 nicht zugelassen ist;

b. dass gewisse nachträgliche Verfügungen nicht zulässig sind.

§ 3. Die auf Grund der §§ 1 und 2 getroffenen Massnahmen sind dem Zentralamt bekanntzugeben.

Die in § 1 vorgesehenen Massnahmen treten frühestens nach Ablauf von acht Tagen in Kraft, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Vertragsstaaten gerichteten Mitteilung über diese Massnahmen.

Die in § 2 vorgesehenen Massnahmen treten frühestens nach Ablauf von zwei Tagen nach dem Tage in Kraft, an dem sie in den beteiligten Staaten veröffentlicht worden sind.

§ 4. Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Massnahmen nicht betroffen.

Artikel 63

Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

§ 1. Bei Eisenbahn-Seebeförderungen über die in Artikel 2, § 1 erwähnten Linien kann jeder Staat, indem er die Aufnahme eines entsprechenden Vermerkes in die Liste der dem Übereinkommen unterstellten Linien verlangt, die Gründe für die Befreiung von der Haftung nach Artikel 27 durch die nachstehenden Gründe, jedoch nur in ihrer Gesamtheit, ergänzen.

Der Frachtführer kann sich auf diese Gründe nur berufen, wenn er beweist, dass die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung auf der Seestrecke vom Beginn des Einladens der Güter in das Schiff bis zu ihrer Ausladung aus dem Schiff entstanden ist.

Diese Gründe für die Befreiung von der Haftung sind die folgenden:

a. Handlungen, Nachlässigkeit oder Unterlassungen des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der Angestellten des Frachtführers bei der Führung oder dem Betrieb des Schiffes;

b. Seeuntüchtigkeit des Schiffes, sofern der Frachtführer beweist, dass sie nicht auf einem Mangel an gehöriger Sorgfalt seinerseits beruht, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen;

c. Feuer, sofern der Frachtführer beweist, dass es weder durch sein Verschulden noch durch Verschulden des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der in seinem Dienste stehenden Personen entstanden ist;

d. Gefahren oder Unfälle der See und anderer schiffbarer Gewässer;

e. Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;

f. Verladung des Gutes auf Deck, sofern der Absender seine Einwilligung dazu im Frachtbrief gegeben hat und sofern das Gut nicht in Eisenbahnwagen befördert wird.

Die vorstehenden Gründe für die Befreiung von der Haftung haben weder eine Aufhebung noch eine Einschränkung der allgemeinen Verpflichtungen des Frachtführers zur Folge, insbesondere nicht seiner Verpflichtung, die gehörige Sorgfalt anzuwenden, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig

zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und Instand zu setzen.

Der Frachtführer ist jedoch auch in den vorerwähnten Fällen haftbar, wenn der Berechtigte beweist, dass die Überschreitung der Lieferfrist, der Verlust oder die Beschädigung auf einem Verschulden des Frachtführers, des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Frachtführers stehenden Personen beruht, das nicht unter *a* vorgesehen ist.

§ 2. Wird eine Seestrecke durch mehrere Unternehmen bedient, die in die in Artikel 1 vorgesehene Liste eingetragen sind, so müssen für alle Unternehmen die gleichen Haftungs Vorschriften gelten.

Sind diese Unternehmen auf Antrag verschiedener Staaten in die Liste eingetragen worden, so muss ausserdem über die Anwendung dieser Haftungs Vorschriften vorher eine Verständigung unter diesen Staaten erfolgt sein.

§ 3. Die auf Grund dieses Artikels getroffenen Massnahmen sind dem Zentralamt bekanntzugeben. Sie treten frühestens nach Ablauf von 30 Tagen in Kraft, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die andern Staaten gerichteten Mitteilung über diese Massnahmen.

Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Massnahmen nicht betroffen.

Artikel 64

Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse

Die Eisenbahn ist von der ihr gemäss diesem Übereinkommen obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht ist und wenn nach den besonderen, in einem Vertragsstaat geltenden Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiete der Kernenergie der Inhaber einer Atomanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

Titel VI

Schlussbestimmungen

Artikel 65

Unterzeichnung

Dieses Übereinkommen, dessen Anlagen einen integrierenden Bestandteil bilden, liegt bis zum 1. Mai 1961 zur Unterzeichnung durch die Staaten auf, die eingeladen wurden, sich an der ordentlichen Revisionskonferenz vertreten zu lassen.

Artikel 66

Ratifikation. Inkraftsetzung

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

Sobald das Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert ist, setzt sich die schweizerische Regierung mit den beteiligten Regierungen in Verbindung, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung des Übereinkommens zu prüfen.

Artikel 67

Beitritt zum Übereinkommen

§ 1. Will ein Staat, der dieses Übereinkommen nicht unterzeichnet hat, ihm beitreten, so hat er einen entsprechenden Antrag an die schweizerische Regierung zu richten; diese teilt den Antrag allen Vertragsstaaten mit und fügt eine Äusserung des Zentralamtes über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staates hinsichtlich internationaler Beförderungen bei.

§ 2. Haben innerhalb einer Frist von sechs Monaten, gerechnet vom Tage dieser Mitteilung an, nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben, so ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen; die schweizerische Regierung teilt dies dem Antragsteller und allen Vertragsstaaten mit.

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

§ 3. Die Aufnahme wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam oder, wenn nach Ablauf dieser Frist das Übereinkommen noch nicht in Kraft ist, am Tage seines Inkrafttretens.

Artikel 68

Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen

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

Das Übereinkommen ist für jeden Vertragsstaat bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens 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.

Wird nicht innerhalb der bezeichneten Frist der Rücktritt erklärt, so 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 der Rücktritt erklärt wird.

§ 2. Für die Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume aufgenommen 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 69

Revision des Übereinkommens

§ 1. Die Vertreter der Vertragsstaaten treten auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach der Inkraftsetzung dieses Übereinkommens zu dessen Revision zusammen.

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

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt die schweizerische Regierung auch Nichtvertragsstaaten ein.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt das Zentralamt zur Konferenz Vertreter ein von

a. staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind;

b. nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen.

Das Mitspracherecht der Vertreter von Nichtvertragsstaaten und von den in Absatz 4 erwähnten internationalen Organisationen ist für jede Konferenz in der Geschäftsordnung zu regeln.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Regierungen der Vertragsstaaten kann das Zentralamt vor den ordentlichen und ausserordentlichen Revisionskonferenzen Ausschüsse zur Vorberatung der Revisionsanträge einberufen. Auf diese Ausschüsse finden die Bestimmungen der Anlage VI sinngemäss Anwendung.

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

§ 3. Im Zeitraum zwischen den Revisionskonferenzen können die Artikel 3, 4, 5, § 5; Artikel 6, 11, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 48, 49, 50, 53 und die Anlagen II, III, IVa, IVb, IX und X durch einen Revisionsausschuss geändert werden, dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang in der Anlage VI zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

Die Beschlüsse des Revisionsausschusses werden durch Vermittlung des Zentralamtes unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb dreier Monate, gerechnet vom Tage der Mitteilung an, nicht mindestens fünf Regierungen Widerspruch erhoben haben. Die Beschlüsse treten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat. Das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

§ 4. Zur Änderung

a. der Internationalen Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (Anlage I),

b. der Internationalen Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (Anlage VII) und

c. der Internationalen Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (Anlage VIII)

werden Fachmännische Ausschüsse eingesetzt, deren Zusammensetzung und Geschäftsgang in einer besonderen Satzung geregelt sind, welche die Anlage VI zu diesem Übereinkommen bildet.

Die Beschlüsse der Fachmännischen Ausschüsse werden durch Vermittlung des Zentralamtes unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb dreier Monate, gerechnet vom Tage der Mitteilung an, nicht mindestens fünf Regierungen Widerspruch erhoben haben. Die Beschlüsse treten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat. Das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

Artikel 70

Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen

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

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

Bei Nichtübereinstimmung ist der französische Wortlaut massgebend.

Zu Urkund dessen haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Bern am fünfundzwanzigsten Februar neunzehnhundert-einundsechzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

(Folgen die Unterschriften)

Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID)

(Ist einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt)

Erläuterungen zu den Anlagen II

(Artikel 6 CIM)

Anlage II

(Frachtgut)

Format A 4.

Farbe: Weiss. Schwarzdruck. Die 5 Teile sind mit roter Farbe wie folgt bezeichnet:

- 1 Lettre de voiture – Frachtbrief – Lettera di vettura
- 2 Feuille de route – Frachtkarte – Foglio di via
- 3 Bulletin d'arrivée – Empfangsschein – Bollettino d'arrivo (per il controllo)
- 4 Duplicata de la lettre de voiture – Frachtbriefdoppel – Duplicato lettera di vettura
- 5 Souche d'expédition – Versandschein – Bollettino di spedizione (per il controllo)

Die Teile 1 (siehe Anlage II, Teil 1, Vorderseite) bis 5 gleichen sich auf der Vorderseite, ebenso die Teile 1, 2, 4 und 5 auf der Rückseite (siehe Anlage II, Teil 1, Rückseite).

Der Teil 3 enthält einen von den übrigen Teilen abweichenden Text (siehe Anlage II, Teil 3, Rückseite).

Anlage II

(Eilgut)

Dieser Frachtbrief ist gleich wie die Anlage II für Frachtgut. Im Feld 2 ist er jedoch mit «Grande vitesse – Eilgut – Grande velocità» bezeichnet. Alle 5 Teile des Frachtbriefes sind auf der Vorder- und Rückseite, oben und unten, mit einem roten Streifen versehen.

Korrektur zum Frachtbrief

Im Feld 11, 4. Spalte, ist die 2. Zeile «Tragf. Portata» zu ersetzen durch Lastgr. Lim. car.

Anlage II, Teil 1, Vorderseite (Artikel 6)

<p>1 Timbre de contrôle Kontrollstempel Bollo di controllo</p>	<p>5 CIM Transport international par chemins de fer - Internationales Eisenbahnbeförderung - Trasporto internazionale per ferrovia Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura Grande vitesse - Eilgut - Grande velocità</p> <p>Les parties encadrées de lignes grasses doivent être remplies par le chemin de fer, les autres par l'expéditeur. Die durch umrahmten Teile mit fetten Linien zu befüllen sind von dem Absender auszufüllen. Le parti contornato da linee in grassetto devono essere riempite dalla ferrovia, le altre dal mittente.</p>	<p>6 Etiquette comestible. Verpackungs-Etikette Etichetta di consegna</p> <table border="1"> <tr> <td>6a</td> <td>6b</td> </tr> <tr> <td>Gewicht-Bezugs-Nr.</td> <td>Eisw.-Verw.-Spezial-Nr.</td> </tr> </table>	6a	6b	Gewicht-Bezugs-Nr.	Eisw.-Verw.-Spezial-Nr.	<p>Codes-Code-Cilire</p> <table border="1"> <tr> <td>7a</td> <td>7b</td> </tr> <tr> <td>Date-Datum-Data</td> <td></td> </tr> </table>	7a	7b	Date-Datum-Data	
6a	6b										
Gewicht-Bezugs-Nr.	Eisw.-Verw.-Spezial-Nr.										
7a	7b										
Date-Datum-Data											
<p>2 Gare destinataire - Bestimmungsbahnhof - Stazione destinataria</p> <p>de - von - da</p> <p>à - nach - a</p>	<p>8 Enregagé - Abgegeben - Contespogliato</p> <p>de - von - da</p> <p>à - nach - a</p>	<p>9 Titulaires - Leistungsweg - Itinerari</p>	<p>10 A dédouaner - Zu verzollen in - Da adoganare a</p>								
<p>3 Destinataire, adresse (ville et pays) - Empfänger, Adresse (Ort und Land) Destinatario, indirizzo (città e paese)</p>	<p>11 Réexpédié ou/pour - Neuverpacken von/fürnach - Ripescato da/per</p>	<p>12 Catégories 1 - Marquée et No. - Eigentums- Kategorie-Art 1 - Marquée et No. - Eigentums- Art - Spécia</p>	<p>13 Catégories 2 - Marquée et No. - Eigentums- Kategorie-Art 2 - Marquée et No. - Eigentums- Art - Spécia</p>								
<p>4 Déclarations - Exklärungen - Dichiarazioni (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)</p>	<p>14 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta</p> <p>Chargé par: - Vorlesen durch: - Caricato da: -</p> <p>Coemto de fer - Eisenbahn - Ferrovia -</p> <p>Expéditeur - Absender - Mittente</p>	<p>15 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta</p> <p>Chargé par: - Vorlesen durch: - Caricato da: -</p> <p>Coemto de fer - Eisenbahn - Ferrovia -</p> <p>Expéditeur - Absender - Mittente</p>	<p>16 Expéditeur, raison sociale - Absender, Firma - Mittente, ditta</p> <p>Chargé par: - Vorlesen durch: - Caricato da: -</p> <p>Coemto de fer - Eisenbahn - Ferrovia -</p> <p>Expéditeur - Absender - Mittente</p>								
<p>17 Lieu - Ort - Luogo</p> <p>Date - Datum - Data</p> <p>Signature - Unterschrift - Firma</p>	<p>18 Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes</p> <p>Designation della merce</p>	<p>19 Poids - Gewicht - Peso</p>	<p>20 Marchandises - Waren - Mercè</p>								
<p>21 Adresse - marques - numéros - Adressen - Zeichen - Nummern - indirizzi - marche - numeri</p>	<p>22 Nombre - Anzahl - Quantità</p>	<p>23 Nature de l'emballage - Art der Verpackung - Genera dell'imballaggio</p>	<p>24 Lettre de voiture - Frachtbrief - Lettera di vettura</p>	<p>25 Poids - Gewicht - Peso</p>	<p>26 Marchandises - Waren - Mercè</p>						
<p>27 Prescription d'affranchissement - Frachtbrevetschrift - Indications d'affranchimento</p>	<p>28 Débours - Auslagen - Spese edizionali</p>	<p>29 Remboursement - Nachnahme - Adesago</p>	<p>30 Intérêt à la livraison - Interesse an der Lieferung - Interesse alla ricezione</p>								
<p>31 Tarifs et itinéraires demandés - Verlangte Tarife und Wege - Tariffe e itinerari richiesti</p>	<p>32 Annexes à la lettre de voiture - Beilagen zum Frachtbrief - Allegati alla lettera di vettura</p>	<p>33 Années - Jahre - Anni</p>	<p>34 Intérêt à la livraison - Interesse an der Lieferung - Interesse alla ricezione</p>								
<p>35 Informations pour le destinataire - Vermerk für den Empfänger - Informazioni per il destinatario (CIM Art. 6 § 12)</p>	<p>36 Bureau sous signe et contrôle - Beamtenthin für Ledumittel und Sahlüter - Ufficio per effetti a cassa mobili</p>	<p>37 Timbre de pesage - Wiegestempel - Bollo di pesatura</p>	<p>38 Avis d'acquittement - Nachnahmebegleichung - Avviso di rilascio Assago No.</p>								
<p>39 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel des Vers.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione mittente</p>	<p>40 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel des Best.-Bahnhofs - Bollo a data della stazione destinataria</p>	<p>41 Expédition - Versand - Spedizione No.</p> <p>42 Arrivée - Empfang - Arrivo No.</p>	<p>43 Bulletin d'affranchissement - Frachtbrevetsrechnung - Bollettino di affr.</p>	<p>44 Expédition - Versand - Spedizione No.</p> <p>45 Arrivée - Empfang - Arrivo No.</p>							

SSB 8416 III. 00. 850.000

* Biffer ce qui ne convient pas - Nichtzutreffendes streichen - Cancellare quanto non conviene

• Des armes de particuliers - Bei Privatwaffen - Dei carri privati

Fehlen oder Mängel der Verpackung**Allgemeine Erklärung**

Der Bahnhof der Bahn
übernimmt vom heutigen Tag an auf mein Ersuchen die nachbezeichneten
Güter, die von mir als

Eilgut ¹⁾

Frachtgut ¹⁾

Expressgut ¹⁾

zur Beförderung aufgegeben werden:

.....

.....

.....

Ich erkenne hiermit an, dass diese Güter, wenn die Frachturkunde einen
Hinweis auf diese *allgemeine Erklärung* enthält,
unverpackt ¹⁾,
in der nachfolgend beschriebenen mangelhaften Verpackung ¹⁾,
aufgegeben sind:

.....

.....

.....

....., den 19.....

(Unterschrift)

¹⁾ Das Nichtzutreffende ist zu streichen.

Verfügung des Empfängers

Der Bahnhof¹⁾ der Bahn wird ersucht, die nachstehend bezeichnete Sendung:

Versand Nr. 2)	Wagen Nr. 2)	Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht (kg)

die mit Eilfrachtbrief vom 19..... zur Beförderung
Frachtbrief
 von in
 an in
 aufgegeben wurde, wie folgt zu behandeln³⁾:

1. in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs anzuhalten;
2. in Erwartung weiterer Verfügungen die Ablieferung auszusetzen;
3. an in abzuliefern;
4. die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften in meiner Anwesenheit
 in Anwesenheit meines Beauftragen, Herrn vorzunehmen;
5. die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften und die Bezahlung des Zolls und der andern Kosten ^{mir}
 meinem Beauftragen, Herrn zu überlassen ⁴⁾;
6. als Eilgut an
Frachtgut
 in, Bahnhof der Bahn zu senden.

....., den 19.....
 (Unterschrift)

An den Bahnhof der Bahn.

Vorstehende Verfügungen werden zur Ausführung unter Beachtung der Bestimmungen des Art. 23 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) übermittelt. Diese Erklärung bezieht sich auf unser Telegramm Nr. / unser Telefongespräch vom

....., den 19.....
 Der Vorstand:

¹⁾ Hier ist der Bestimmungsbahnhof oder der Eintrittsbahnhof in das Bestimmungsland anzugeben.
²⁾ Sofern bekannt.
³⁾ Das Nichtzutreffende ist zu streichen.
⁴⁾ Der Empfänger kann diese Verfügung nur erteilen, wenn er gemäss Artikel 15 § 1 b dazu ermächtigt ist.

Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr

Artikel 1

§ 1. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr hat seinen Sitz in Bern und steht unter dem Schutz der schweizerischen Regierung.

Die Aufsicht über seine Tätigkeit auf administrativem und finanziellem Gebiet wird im Rahmen der Bestimmungen des Artikels 58 des Übereinkommens ausgeübt und einem Verwaltungsausschuss anvertraut.

Dem Verwaltungsausschuss sind folgende Aufgaben übertragen:

a. Er überwacht die sachgemässe Anwendung der Übereinkommen und der anderen aus den Revisionskonferenzen hervorgegangenen Texte durch das Zentralamt und befürwortet, wenn nötig, die geeigneten Massnahmen zur Erleichterung der Anwendung dieser Übereinkommen und Texte.

b. Er begutachtet Fragen, welche die Tätigkeit des Zentralamtes betreffen können und ihm von einem Vertragsstaat oder dem Direktor des Zentralamtes unterbreitet werden.

§ 2. a. Der Verwaltungsausschuss tagt in Bern. Er besteht aus neun unter den Vertragsstaaten ausgewählten Mitgliedern.

b. Die Schweizerische Eidgenossenschaft verfügt über einen ständigen Sitz im Ausschuss und hat den Vorsitz. Die anderen Mitgliedstaaten werden auf fünf Jahre ernannt. Für jeden Zeitraum von fünf Jahren bestimmt eine diplomatische Konferenz auf Vorschlag des amtierenden Verwaltungsausschusses die Zusammensetzung des Ausschusses, unter Berücksichtigung einer angemessenen geographischen Aufteilung.

c. Wird unter den Mitgliedstaaten ein Sitz frei, so bezeichnet der Verwaltungsausschuss selbst einen anderen Vertragsstaat für den frei gewordenen Sitz.

d. Jeder Mitgliedstaat bezeichnet als Delegierten im Verwaltungsausschuss eine auf Grund ihrer Erfahrung in internationalen Transportfragen geeignete Persönlichkeit:

e. Der Verwaltungsausschuss stellt seine Geschäftsordnung auf und konstituiert sich selbst.

Er hält jedes Jahr mindestens eine ordentliche Sitzung ab. Überdies hält er ausserordentliche Sitzungen ab, wenn mindestens drei Mitgliedstaaten es verlangen.

Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsausschusses werden vom Zentralamt besorgt.

Die Niederschriften der Sitzungen des Verwaltungsausschusses werden allen Vertragsstaaten zugestellt.

f. Die Tätigkeit des Delegierten eines Mitgliedstaates ist unentgeltlich, und die damit verbundenen Reisekosten gehen zu Lasten dieses Staates.

§ 3. a. Der Verwaltungsausschuss stellt die Vorschriften über die Organisation, die Tätigkeit und die Rechtsstellung des Personals des Zentralamtes auf. Zu diesem Zweck legt ihm die schweizerische Regierung einen Entwurf vor.

b. Der Verwaltungsausschuss ernennt den Direktor, den Vizedirektor und die Conseillers des Zentralamtes; zu diesem Zwecke unterbreitet ihm die schweizerische Regierung Vorschläge. Bei diesen Ernennungen berücksichtigt der Verwaltungsausschuss ganz besonders die Eignung der Bewerber und eine angemessene geographische Verteilung.

c. Der Verwaltungsausschuss genehmigt unter Berücksichtigung der Bestimmungen des nachfolgenden Artikels 2 den jährlichen Voranschlag des Zentralamtes sowie den jährlichen Geschäftsbericht.

Die Rechnung des Zentralamtes wird von der schweizerischen Regierung geprüft; diese Prüfung erstreckt sich lediglich auf die Übereinstimmung der Geschäftsbücher mit den Rechnungsbelegen im Rahmen des Voranschlages. Die schweizerische Regierung leitet die Rechnung mit einem Bericht an den Verwaltungsausschuss weiter.

Der Verwaltungsausschuss gibt den Vertragsstaaten zusammen mit dem Geschäftsbericht des Zentralamtes und dessen Jahresrechnung seine Entscheide, Beschlüsse und Empfehlungen bekannt.

d. Der Verwaltungsausschuss unterbreitet jeder Revisionskonferenz mindestens zwei Monate vor ihrer Eröffnung einen Bericht über seine gesamte Tätigkeit seit der vorhergegangenen Konferenz.

Artikel 2

§ 1. Die Kosten des Zentralamtes werden von den Vertragsstaaten im Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken und der anderen Strecken getragen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet. Die Schiffahrtsstrecken sind jedoch nur mit der Hälfte ihrer Streckenlänge an den Kosten beteiligt. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens 1,40 Franken für den Streckenkilometer. Ausnahmsweise kann dieser Beitrag nach Vereinbarung zwischen der interessierten Regierung und dem Zentralamt und nach Genehmigung durch den Verwaltungsausschuss für Strecken, die unter besonderen Bedingungen betrieben werden, um höchstens fünfzig Prozent herabgesetzt werden. Die Höhe des auf den Streckenkilometer entfallenden Jahresbetrages wird für jedes Geschäftsjahr durch den Verwaltungsausschuss nach Anhörung des Zentralamtes festgesetzt. Der Beitrag wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamtes den auf dieser Grundlage berechneten Betrag nicht erreicht haben, wird der nicht ausgegebene Restbetrag einem Reservefonds zugeführt.

§ 2. Anlässlich der Übermittlung des Geschäftsberichts und der Jahresrechnung fordert das Zentralamt die Vertragsstaaten auf, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu entrichten. Hat ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt, so wird er ein zweites Mal hierzu aufgefordert. Bleibt diese Aufforderung erfolglos, so hat das Zentralamt sie zu Beginn des folgenden Jahres bei Übersendung des Geschäftsberichtes über das verflossene Geschäftsjahr zu wiederholen. Ist auch diese Mahnung bis zum folgenden 1. Juli erfolglos geblieben, so wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden ausstehenden Jahresbeiträge zu veranlassen. Bleibt auch diese erfolglos, so teilt ihm das Zentralamt drei Monate später mit, dass seine Nichtzahlung als stillschweigende Willensäusserung ausgelegt werde, vom Übereinkommen zurückzutreten, wenn die erwartete Zahlung nicht vor Ablauf des Jahres geleistet wird. Wird dieser letzten Aufforderung bis zum 31. Dezember keine Folge gegeben, so nimmt das Zentralamt Kenntnis von dem stillschweigend durch den säumigen Staat geäusserten Willen, vom Übereinkommen zurückzutreten, und löscht die Strecken dieses Staates in der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken.

§ 3. Die nicht erhaltenen Beträge sollen nach Möglichkeit aus den ordentlichen Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrages, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die anderen Vertragsstaaten im Verhältnis der Streckenkilometer belastet werden, die zur Zeit der Rechnungsstellung dem Übereinkommen unterstellt waren. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmass beteiligt, wie er während des zweijährigen Zeitraums, der mit dem Austritt des säumigen Staates abschliesst, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat.

§ 4. Der Staat, dessen Strecken unter den im vorerwähnten § 2 genannten Bedingungen gelöscht 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 zuzüglich fünf Prozent Zinsen ab Ende des sechsten Monats seit dem Tage, an dem ihn das Zentralamt erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

Artikel 3

§ 1. Das Zentralamt gibt eine Monatsschrift heraus, welche die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Auskünfte enthält, namentlich die Mitteilungen über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderer Unternehmen und über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, sowie die Abhandlungen, deren Veröffentlichung es für zweckmässig hält.

§ 2. Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Exemplar wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Ver-

waltung zugestellt. Für weitere Exemplare ist ein vom Zentralamt festgesetzter Preis zu bezahlen.

Artikel 4

§ 1. Aus dem internationalen Verkehr herrührende unbezahlt gebliebene Forderungen können von dem Gläubigerunternehmen dem Zentralamt mitgeteilt werden, damit dieses die Einziehung erleichtere. Zu diesem Zweck fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu bezahlen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. Ist das Zentralamt der Ansicht, dass die angeführten Gründe die Weigerung rechtfertigen, so verweist es die Parteien an das zuständige Gericht oder, falls sie es verlangen, an das in Artikel 61 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage X).

§ 3. Ist das Zentralamt der Ansicht, dass der Betrag ganz oder teilweise tatsächlich geschuldet ist, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen erklären, dass das schuldnerische Beförderungsunternehmen den Schuldbetrag ganz oder teilweise beim Zentralamt einzuzahlen hat; der daraufhin eingezahlte Betrag bleibt bis zur endgültigen Entscheidung durch das zuständige Gericht oder durch das in Artikel 61 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage X) hinterlegt.

§ 4. Kommt ein Beförderungsunternehmen binnen zwei Wochen der Aufforderung des Zentralamtes nicht nach, so wird es erneut unter Androhung der Folgen einer Weigerung zur Zahlung aufgefordert.

§ 5. Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zehn Tagen entsprochen, so richtet das Zentralamt an den Vertragsstaat, dem das Beförderungsunternehmen angehört, eine begründete Mitteilung, mit welcher es diesen Staat ersucht, geeignete Massnahmen in Erwägung zu ziehen und vor allem zu prüfen, ob die Strecken des schuldnerischen Beförderungsunternehmens weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. Erklärt der Vertragsstaat, dem das schuldnerische Beförderungsunternehmen angehört, dass trotz Nichtzahlung dessen Strecken in der Liste nicht gelöscht werden sollen, oder lässt er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamtes unbeantwortet, so wird von Rechts wegen vermutet, dass er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit des genannten Unternehmens übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

Artikel 5

Zur Deckung der aus der Tätigkeit nach Artikel 58, § 1 *d* bis *f* des Übereinkommens erwachsenden besonderen Kosten wird eine Entschädigung erhoben. Die Höhe dieser Entschädigung wird auf Antrag des Zentralamtes durch den Verwaltungsausschuss festgesetzt.

Satzung des Revisionsausschusses und der Fachmännischen Ausschüsse

Artikel 1

Die Regierungen der Vertragsstaaten teilen ihre Anträge zu den Gegenständen, für welche die Ausschüsse zuständig sind, dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mit. Das Zentralamt bringt sie den übrigen Vertragsstaaten sofort zur Kenntnis.

Artikel 2

Das Zentralamt beruft die Ausschüsse nach Bedarf oder auf Verlangen von mindestens fünf Vertragsstaaten zu einer Tagung ein.

Die Anberaumung einer Tagung wird allen Vertragsstaaten zwei Monate vorher mitgeteilt. Die Mitteilung hat die Verhandlungsgegenstände, deren Aufnahme in die Tagesordnung verlangt worden ist, genau anzugeben.

Artikel 3

Alle Vertragsstaaten können sich an den Arbeiten der Ausschüsse beteiligen.

Ein Staat kann sich durch einen anderen Staat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.

Jeder Staat trägt die Kosten für seine Vertreter.

Artikel 4

Das Zentralamt bildet die Geschäftsstelle der Ausschüsse und besorgt die Sekretariatsgeschäfte.

Der Direktor und der Vizedirektor des Zentralamtes nehmen an den Sitzungen der Ausschüsse mit beratender Stimme teil.

Artikel 5

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt das Zentralamt Vertreter ein von

- a. Nichtvertragsstaaten,
- b. staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),
- c. nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),
mit beratender Stimme an den Tagungen der Ausschüsse teilzunehmen.

Artikel 6

Die Ausschüsse sind verhandlungsfähig, wenn ein Drittel der Vertragsstaaten vertreten ist.

Artikel 7

Die Ausschüsse bezeichnen für jede Tagung einen Präsidenten sowie einen oder zwei Vizepräsidenten.

Artikel 8

Die Beratungen finden in französischer und deutscher Sprache statt. Die Ausführungen der Ausschussteilnehmer werden sofort nach ihrem wesentlichen Inhalt, jeder Antrag sowie jede Mitteilung des Vorsitzenden im genauen Wortlaut, mündlich übersetzt.

Artikel 9

Über die Anträge wird, auf Verlangen unter Namensaufruf, nach Delegationen abgestimmt. Jede Delegation eines an der Sitzung vertretenen Vertragsstaates hat eine Stimme.

Ein Antrag gilt nur dann als angenommen,

a. wenn mindestens die Hälfte der im Ausschuss vertretenen Delegationen an der Abstimmung teilgenommen hat und

b. wenn er die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt, wobei die Enthaltungen nicht mitgezählt werden.

Artikel 10

Die Sitzungsniederschriften sollen eine gedrängte Wiedergabe der Verhandlungen in beiden Sprachen enthalten.

Die Anträge und Beschlüsse sind wörtlich in beiden Sprachen in die Niederschriften aufzunehmen. Für die Beschlüsse gilt bei Nichtübereinstimmung des deutschen Textes mit dem französischen Text der Niederschrift der französische Wortlaut.

Die Niederschriften sind so bald wie möglich an die Teilnehmer zu verteilen.

Falls die Niederschriften nicht im Laufe der Tagung genehmigt werden, übermitteln die Teilnehmer die gewünschten Berichtigungen dem Sekretariat binnen angemessener Zeit.

Artikel 11

Zur Erleichterung der Arbeiten können die Ausschüsse Unterausschüsse einsetzen; sie können auch Unterausschüsse einsetzen, die bestimmte Fragen für eine spätere Tagung vorzubereiten haben.

Jeder Unterausschuss ernennt einen Präsidenten, einen Vizepräsidenten und im Bedarfsfall einen Berichterstatter. Im übrigen gelten für die Unterausschüsse die Vorschriften der Artikel 1 bis 5 und 8 bis 10 sinngemäss.

ANLAGE VII

(Artikel 60 § 1)

Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP)

(Ist einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt)

ANLAGE VIII

(Artikel 60 § 2)

**Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern
(Containern) (RICO)**

(Ist einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt)

Internationale Ordnung für die Beförderung von Expressgut (RIEx)

§ 1. Als Expressgut sind nur Güter anzusehen, die nach den Bestimmungen eines internationalen Tarifes besonders schnell befördert werden.

Als Expressgut können nur Güter zugelassen werden, die ohne weiteres im Gepäckwagen von Zügen verladen werden können, die der Beförderung von Personen dienen. Die Tarife können jedoch Abweichungen von dieser Vorschrift vorsehen.

§ 2. Von der Beförderung sind die in Artikel 3 dieses Übereinkommens bezeichneten Güter ausgeschlossen. Die in der Anlage I des Übereinkommens oder in den nach Artikel 4, § 2 des Übereinkommens abgeschlossenen besonderen Abkommen genannten Stoffe und Gegenstände sind zur Beförderung als Expressgut nur zugelassen, soweit dies in der Anlage I oder in den besonderen Abkommen ausdrücklich vorgesehen ist. Die Tarife bestimmen, ob auch andere Güter von der Beförderung als Expressgut ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden.

§ 3. Expressgut kann mit einer anderen Frachtkunde als dem in Artikel 6, § 1 dieses Übereinkommens vorgesehenen Frachtbrief zur Beförderung aufgegeben werden. Das zu verwendende Muster sowie die notwendigen oder zulässigen Angaben werden durch die Tarife festgesetzt. Diese Frachtkunde muss aber auf jeden Fall folgende Angaben enthalten:

- a. die Bezeichnung des Versand- und des Bestimmungsbahnhofs;
- b. Namen und Adresse 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- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beigegebenen Begleitpapiere.

§ 4. Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben oder Erklärungen in der Frachtkunde, 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. Expressgut muss mit schnellen Beförderungsmitteln innerhalb der in den Tarifen vorgesehenen Fristen befördert werden. Die Lieferfrist muss stets kürzer sein als die für Eilgutsendungen vorgesehene Lieferfrist.

§ 6. Die Tarife können auch andere als die vorstehend angeführten Abweichungen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens vorsehen, doch darf von den Bestimmungen der Artikel 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 und 37 bis 47 nicht abgewichen werden.

Soweit die vorstehenden Vorschriften oder die Bestimmungen der Tarife nicht entgegenstehen, finden auf Expressgut die Bestimmungen dieses Übereinkommens Anwendung.

Schiedsgerichtsordnung

Artikel 1

Zahl der Schiedsrichter

Die für nicht zwischenstaatliche Streitigkeiten vorgesehenen Schiedsgerichte bestehen, je nach den Vereinbarungen im Schiedsvertrag, aus einem, drei oder fünf Schiedsrichtern.

Artikel 2

Wahl der Schiedsrichter

§ 1. Es wird eine Liste der Schiedsrichter im voraus aufgestellt. Jeder Vertragsstaat kann höchstens zwei Sachverständige des internationalen Beförderungsrechtes, die Angehörige dieses Staates sind, für die Eintragung in die Liste der Schiedsrichter bezeichnen, welche von der schweizerischen Regierung zusammengestellt und auf dem laufenden gehalten wird.

§ 2. Sieht der Schiedsvertrag einen Einzelschiedsrichter vor, so wird er im gegenseitigen Einverständnis der Parteien gewählt.

Sieht der Schiedsvertrag drei oder fünf Schiedsrichter vor, so wählt jede Partei einen beziehungsweise zwei Schiedsrichter.

Die gemäss vorstehendem Absatz gewählten Schiedsrichter bezeichnen im gegenseitigen Einverständnis den dritten oder gegebenenfalls den fünften Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichtes führt.

Sind die Parteien über die Wahl des Einzelschiedsrichters nicht einig oder sind die von den Parteien gewählten Schiedsrichter über die Bezeichnung des dritten oder gegebenenfalls des fünften Schiedsrichters nicht einig, so wird das Schiedsgericht auf Ersuchen des Zentralamtes durch einen vom Präsidenten des Schweizerischen Bundesgerichtes bezeichneten Schiedsrichter ergänzt.

Das Schiedsgericht setzt sich aus Personen zusammen, die in der in § 1 erwähnten Liste aufgeführt sind. Sieht der Schiedsvertrag jedoch fünf Schiedsrichter vor, so kann jede Partei einen nicht auf der Liste stehenden Schiedsrichter wählen.

§ 3. Der Einzelschiedsrichter, der dritte oder der fünfte Schiedsrichter müssen anderer Staatsangehörigkeit sein als die Parteien.

Die Beteiligung einer Drittpartei am Streitfall hat keinen Einfluss auf die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes.

Artikel 3

Schiedsvertrag

Die Parteien, die das Schiedsgericht anrufen, schliessen einen Schiedsvertrag ab, der insbesondere bestimmt:

- a. den so genau und klar wie möglich bezeichneten Streitgegenstand;
- b. die Zusammensetzung des Gerichtes und die Fristen für die Ernennung des oder der Schiedsrichter;
- c. den Gerichtsort.

Zwecks Eröffnung des Schiedsgerichtsverfahrens muss der Schiedsvertrag dem Zentralamt mitgeteilt werden.

Artikel 4

Verfahren

Das Verfahren wird vom Schiedsgericht unter Berücksichtigung der nachstehenden Bestimmungen selbst bestimmt:

a. Das Schiedsgericht untersucht und beurteilt die ihm unterbreitete Streitsache auf Grund des Vorbringens der Parteien, ohne dass es bei seiner Entscheidung an die Auslegung durch die Parteien gebunden ist.

b. Es kann nicht mehr oder nichts anderes zusprechen, als der Kläger verlangt hat, und auch nicht weniger, als der Beklagte als geschuldet anerkannt hat.

c. Der Schiedsspruch wird mit gehöriger Begründung vom Schiedsgericht abgefasst und den Parteien durch Vermittlung des Zentralamtes zugestellt.

d. Vorbehaltlich einer gegenteiligen Bestimmung zwingenden Rechtes an dem Ort, an welchem das Schiedsgericht tagt, können gegen den Schiedsspruch keine Rechtsmittel ergriffen werden, ausgenommen jedoch die Revision und die für den Fall der Nichtigkeit vorgesehenen Rechtsmittel.

Artikel 5

Gerichtssekretariat

Das Zentralamt besorgt die Sekretariatsgeschäfte des Schiedsgerichtes.

Artikel 6

Kosten

Der Schiedsspruch setzt die Kosten und Auslagen fest, einschliesslich der Honorare der Schiedsrichter, und bestimmt, welcher Partei die Zahlung obliegt oder in welchem Verhältnis die Kosten unter den Parteien zu verteilen sind.

Internationales Übereinkommen

über

den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr

(CIV)

Die unterzeichneten Bevollmächtigten

haben in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 25. Oktober 1952 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr gemäss Artikel 66 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. Unter Vorbehalt der in den folgenden Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen findet dieses Übereinkommen Anwendung auf alle Beförderungen von Personen und Gepäck, die mit internationalen Beförderungsausweisen auf einem Wege befördert werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschliesslich Strecken umfasst, die in der nach Artikel 59 aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. Auf Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungsbahnhof¹⁾ im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, findet unter Vorbehalt des Artikels 28, § 1 das Recht des Abgangsstaates Anwendung:

a. wenn die Durchgangsstrecken ausschliesslich von einer Eisenbahn des Abgangsstaates betrieben werden;

¹⁾ Unter «Bahnhof» versteht man auch die Häfen der Schifffahrtslinien und alle für die Ausführung des Beförderungsvertrages geöffneten Stellen der Kraftwagenlinien.

b. auch dann, wenn die Durchgangsstrecken nicht ausschliesslich von einer Eisenbahn des Abgangsstaates betrieben werden, die beteiligten Eisenbahnen aber Vereinbarungen getroffen haben, nach denen diese Beförderungen nicht als international angesehen werden.

§ 3. Auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen zweier Nachbarstaaten findet, wenn die Beförderungsstrecken ausschliesslich von Eisenbahnen des einen dieser Staaten betrieben werden, das Recht dieses Staates Anwendung, sofern die Gesetze und Vorschriften keines der beteiligten Staaten entgegenstehen.

§ 4. Die Tarife bestimmen, für welche Verbindungen internationale Beförderungsausweise ausgegeben werden.

Artikel 2

Bestimmungen über gemischte Beförderungen

§ 1. Ausser Eisenbahnstrecken können in die in Artikel 1 vorgesehene Liste auch regelmässig betriebene Kraftwagen- oder Schifffahrtslinien aufgenommen werden, die eine Eisenbahnstrecke ergänzen und auf denen internationale Beförderungen ausgeführt werden; sofern solche Linien mindestens zwei Vertragsstaaten verbinden, können sie jedoch nur mit Zustimmung aller dieser Staaten in die Liste eingetragen werden.

§ 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 Abweichungen dürfen sich jedoch nicht auf die Haftungsbestimmungen dieses Übereinkommens beziehen.

§ 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 einen anderen als den in diesem Übereinkommen vorgesehenen Beförderungsausweis vorschreiben.

Artikel 3

Beförderungspflicht der Eisenbahn

§ 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Reisende oder Reisegepäck nach den Bestimmungen dieses Übereinkommens zu befördern, sofern:

a. der Reisende den Vorschriften dieses Übereinkommens und des internationalen Tarifes 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 abzuhelfen vermag.

§ 2. Wenn die zuständige Behörde angeordnet hat, dass der Betrieb vorübergehend oder dauernd ganz oder teilweise eingestellt wird, so sind diese Massnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen bekanntzugeben; diese haben sie den Eisenbahnen der andern Staaten zwecks Veröffentlichung mitzuteilen.

§ 3. Jede Zuwiderhandlung der Eisenbahn gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Titel II

Beförderungsvertrag

Kapitel I

Beförderung der Reisenden

Artikel 4

Berechtigung zur Fahrt

Der Reisende muss, vorbehaltlich der in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen, vom Beginn der Reise an mit einem gültigen Fahrausweis versehen sein, den er bis zur Beendigung der Reise aufzubewahren hat. Er hat ihn auf Verlangen jedem mit der Prüfung betrauten Bediensteten vorzuzeigen und bei Beendigung der Reise abzugeben.

Artikel 5

Fahrausweise

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

§ 2. Die Fahrausweise müssen, soweit die Tarife keine Ausnahmen zulassen, folgende Angaben enthalten:

- a. den Abgangs- und den Bestimmungsbahnhof;
- 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 die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Fahrausweise zu drucken und auszufüllen sind, sowie deren Form und Inhalt.

§ 4. Fahrscheinhefte, die auf Grund eines internationalen Tarifes ausgegeben werden, bilden einen einzigen Fahrausweis im Sinne dieses Übereinkommens.

§ 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.

§ 6. Der Reisende hat sich bei der Entgegennahme des Fahrausweises zu vergewissern, dass dieser seinen Angaben entspricht.

Artikel 6

Fahrpreisermässigung für Kinder

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

§ 2. Kinder vom vollendeten fünften bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein besonderer Platz beansprucht wird, sind zu ermässigten Preisen zu befördern, die mit Ausnahme der Zuschläge für die Benützung gewisser Wagen und Züge 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.

§ 3. Die Tarife können jedoch andere als die in den §§ 1 und 2 angegebenen Altersgrenzen vorsehen; die Grenze für die in § 1 vorgesehene unentgeltliche Beförderung darf aber nicht niedriger sein als vier Jahre und die Grenze für die in § 2 vorgesehene Beförderung zu ermässigten Preisen nicht niedriger als zehn Jahre.

Artikel 7

Geltungsdauer der Fahrausweise

§ 1. Die Geltungsdauer der Fahrausweise muss durch die Tarife bestimmt werden.

§ 2. 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 im Bestimmungsbahnhof fahrplanmässig spätestens um 24 Uhr des letzten Geltungstages eintrifft.

Artikel 8

Anweisung und Vorausbestellung der Plätze

§ 1. Der Reisende darf für sich und für jede mit ihm reisende Person, für die er einen Fahrausweise vorzeigen kann, je einen 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 bestimmte Züge Plätze bestellt werden können oder müssen, bestimmen die Tarife oder die Fahrpläne.

Artikel 9

Fahrtunterbrechung

§ 1. Der Reisende ist berechtigt, die Fahrt beliebig oft und ohne Förmlichkeiten zu unterbrechen. Die Tarife können von diesem Grundsatz abweichen.

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

§ 3. Der Reisende darf die unterbrochene Reise nur auf dem Unterbrechungsbahnhof oder auf einem Bahnhof des noch nicht zurückgelegten Reiseweges fortsetzen.

Artikel 10

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 Zuschlages gestattet.

Artikel 11

Reisende ohne gültigen Fahrausweis

§ 1. Reisende, die keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen können, haben ausser dem Fahrpreis einen Zuschlag zu bezahlen; dieser wird nach den Vorschriften der Eisenbahn berechnet, auf welcher der Zuschlag gefordert wird.

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

§ 3. Reisende, welche die sofortige Zahlung des Fahrpreises oder des Zuschlages verweigern, können von der Reise ausgeschlossen werden. Solche Reisende können nicht verlangen, dass ihnen ihr Reisegepäck auf einem anderen als dem Bestimmungsbahnhof zur Verfügung gestellt wird.

Artikel 12

Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur bedingt zugelassene Personen

§ 1. Es werden in die Züge nicht zugelassen oder es 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 keinen Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises und der Gepäckfracht.

b. Personen, die wegen Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden offensichtlich 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 zum nächsten geeigneten Bahnhof zu befördern, wo sie die nötige Pflege finden können. Der bezahlte Fahrpreis ist abzüglich des Betrages für die durchfahrene Strecke nach den Vorschriften des Artikels 26 zu erstatten; das gleiche gilt gegebenenfalls für die Gepäckfracht.

§ 2. Für die Beförderung von Personen, die an ansteckenden Krankheiten leiden, sind die internationalen Abkommen und Vorschriften oder mangels solcher die in den einzelnen Staaten geltenden Gesetze und Vorschriften massgebend.

Artikel 13

Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen

§ 1. Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in Personenwagen mitnehmen. Dem Reisenden steht für sein Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung.

Diese Bestimmung gilt sinngemäss für Wagen besonderer Bauart, insbesondere solche mit Gepäckabteil.

§ 2. In Personenwagen dürfen nicht mitgenommen werden:

a. die nach Artikel 17a von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen Stoffe und Gegenstände, soweit die Tarife keine Ausnahmen zulassen. Reisende, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes oder auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Genehmigung eine Schusswaffe führen, dürfen jedoch Munition mitnehmen, und zwar bis zur geringsten der in den Vorschriften der berührten Gebiete festgesetzten Höchstmengen. Begleiter von Gefangenen, die mit diesen in besonderen Wagen oder Wagenabteilen fahren, dürfen geladene Schusswaffen mitführen;

b. Gegenstände, die geeignet sind, den Reisenden lästig zu fallen oder Schaden zu verursachen;

c. Gegenstände, deren Mitnahme zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen;

d. lebende Tiere. Zugelassen sind jedoch kleine Tiere in Käfigen, Kisten, Körben oder anderen geeigneten Behältern, kleine Hunde auch ohne solche, soweit diese Tiere weder durch Geruch noch durch Lärm oder sonstwie den Reisenden lästig fallen können, die Polizeivorschriften der einzelnen Staaten nicht entgegenstehen, kein Mitreisender widerspricht und diese Tiere auf dem Schoss 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.

§ 3. Die Tarife bestimmen, ob und für welche Tiere ein Beförderungspreis zu zahlen ist.

§ 4. Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der in Personenwagen mitgenommenen Gegenstände in Gegenwart des Reisenden zu überzeugen, wenn triftige Gründe eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des § 2 vermuten lassen. Diese Bestimmung gilt nicht für die in § 2c aufgeführten Gegenstände.

§ 5. Die in Personenwagen mitgenommenen Gegenstände und Tiere sind vom Reisenden zu beaufsichtigen, es sei denn, dass er sich in einem in § 1 erwähnten Wagen besonderer Bauart befindet und deshalb diese Aufsicht nicht ausüben kann.

Der Reisende haftet für Schäden, die durch Handgepäck oder Tiere verursacht werden, welche er in den Personenwagen mitnimmt, sofern er nicht beweist, dass die Schäden auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

Artikel 14

Züge. Fahrpläne

§ 1. Zur Beförderung dienen die in den Fahrplänen enthaltenen regelmässigen und die nach Bedarf verkehrenden Züge.

§ 2. Die Eisenbahnen haben auf den Bahnhöfen rechtzeitig die Abfahrtszeiten der Züge auszuhängen und den Reisenden die Möglichkeit zu bieten, sich über die Fahrpläne der auf ihren Strecken verkehrenden Züge zu unterrichten. Aus diesen Fahrplänen müssen Gattung, Wagenklassen, Zulassungsbedingungen für die Reisenden und Abfahrtszeiten, für grössere Übergangsbahnhöfe und Endbahnhöfe auch die Ankunftszeiten der Züge sowie die wichtigeren Zuganschlüsse zu ersehen sein.

Artikel 15

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 möglich, 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 demselben Bestimmungsbahnhof fährt und der es dem Reisenden ermöglicht, mit geringerer Verspätung sein Reiseziel zu erreichen. Der Aufsichtsbeamte des Bahnhofs 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 jedoch berechtigt, durch die Tarife oder die Fahrpläne bestimmte Züge von der Benützung auszuschliessen,

Kapitel II

Beförderung von Reisegepäck

Artikel 16

Zur Beförderung zugelassene Gegenstände

§ 1. Zur Beförderung als Reisegepäck sind Gegenstände zugelassen, die in Koffern, Körben, Taschen, Reisesäcken, Hutschachteln oder andern Verpackungen dieser Art enthalten sind, sowie auch diese Verpackungen.

§ 2. Ausserdem sind zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen, und zwar auch unverpackt, wenn sie sich ohne Verpackung zur Beförderung eignen:

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

b. Kinderwagen;

c. tragbare Musikinstrumente;

d. Berufsinstrumente, einschliesslich Geräte für Schaustellungen von Artisten, vorausgesetzt, dass ihre Beschaffenheit und Verpackung, ihr Umfang und Gewicht ein rasches Verladen und Unterbringen im Gepäckwagen gestatten;

e. Sportgeräte;

f. Fahrräder, auch mit Hilfsmotor, Motorräder ohne Seitenwagen und Fahrzeuge ähnlicher Art, wenn die Zubehörsstücke, die nicht dauernd mit ihnen verbunden sind, von ihnen entfernt sind.

Behälter von Motorfahrzeugen dürfen Treibstoff enthalten. Der Reisende hat den etwa vorhandenen Abschlussahn zwischen Treibstoffbehälter und Motor zu schliessen. Mit den Fahrzeugen fest verbundene Vorratsbehälter dürfen ebenfalls Treibstoff enthalten, wenn sie verschlossen sind. Motorräder mit gefüllten Treibstoffbehältern müssen aufrecht auf den Rädern verladen und gegen Umkippen gesichert sein.

§ 3. Die Tarife können die Menge, den Umfang und das Gewicht der nach § 2 als Reisegepäck zugelassenen Gegenstände beschränken und die Bedingungen festlegen, unter denen die Mithilfe des Reisenden beim Ein-, Um- und Ausladen verlangt werden kann.

Die Tarife können unter gewissen Bedingungen die Beförderung anderer Gegenstände (z. B. von Motorrädern mit Seitenwagen und Automobilen) sowie von Tieren in genügend sicheren Behältern als Reisegepäck gestatten.

Artikel 17

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

Von der Beförderung als Reisegepäck sind ausgeschlossen:

a. gefährliche Stoffe und Gegenstände, insbesondere geladene Schusswaffen, explosive und entzündbare Stoffe und Gegenstände, entzündend wirkende, giftige, radioaktive und ätzende Stoffe sowie ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe;

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

c. Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der an der Beförderung des Reisegepäckes beteiligten Staaten verboten ist.

Die Tarife können gewisse unter *a* ausgeschlossene Stoffe und Gegenstände unter bestimmten Bedingungen zur Beförderung zulassen.

Artikel 18

Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Reisegepäck. Zuschläge

§ 1. Der Inhaber des Gepäckscheins ist für die Beachtung der Vorschriften der Artikel 16 und 17 verantwortlich und trägt alle Folgen einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften.

§ 2. Wenn es die Gesetze und Vorschriften des Staates, auf dessen Gebiet der Fall eintritt, nicht verbieten, hat die Eisenbahn bei begründeter Vermutung einer Zuwiderhandlung das Recht nachzuprüfen, ob der Inhalt der Gepäckstücke den Vorschriften entspricht. Der Inhaber des Gepäckscheins ist aufzufordern, der Nachprüfung beizuwohnen. Stellt er sich nicht ein oder ist er nicht zu erreichen, so sind für die Nachprüfung zwei bahnfremde Zeugen beizuziehen, sofern die Gesetze oder Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, nichts anderes bestimmen. Wird eine Zuwiderhandlung festgestellt, so hat der Inhaber des Gepäckscheins die Kosten der Nachprüfung zu bezahlen.

§ 3. Bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der Artikel 16 und 17 hat der Inhaber des Gepäckscheins einen Zuschlag zu entrichten, unbeschadet seiner Pflicht zur Nachzahlung des Unterschiedes der Gepäckfracht und zur Vergütung eines etwaigen Schadens.

Als Zuschlag ist für jedes Kilogramm Rohgewicht der von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Gegenstände zu bezahlen:

a. bei den nach der Anlage I zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) von der Beförderung ausgeschlossenen Stoffen drei Franken, mindestens jedoch sechs Franken;

b. in allen anderen Fällen der Übertretung der Bestimmungen der Artikel 16 und 17 zwei Franken, mindestens jedoch vier Franken.

Artikel 19

Verpackung und Beschaffung des Reisegepäckes

§ 1. Gepäckstücke, deren Zustand oder Beschaffenheit mangelhaft oder deren Verpackung ungenügend 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 entsprechenden Vermerk aufzunehmen. Nimmt der Reisende den Gepäckschein mit einem solchen Vermerk an, so gilt dieser als anerkannt.

§ 2. Auf den Gepäckstücken müssen Name und Adresse des Reisenden sowie der Bestimmungsbahnhof genügend haltbar angegeben sein.

§ 3. Der Reisende hat alte Beklebezettel, Adressen oder andere Aufschriften, die sich auf frühere Beförderungen beziehen, zu entfernen oder unleserlich zu machen.

Artikel 20

Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks

§ 1. Reisegepäck wird nur gegen Vorzeigen eines mindestens bis zum Bestimmungsbahnhof des Reisegepäcks gültigen Fahrausweises und nur über den auf dem Fahrausweis angegebenen Weg abgefertigt.

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

Soweit es die Tarife vorsehen, kann der Reisende während der Geltungsdauer seines Fahrausweises Reisegepäck entweder direkt für die ganze Strecke vom Abgangsbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof oder für beliebige Teilstrecken aufgeben.

Die Tarife bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen Reisegepäck über einen anderen als den im Fahrausweis angegebenen Beförderungsweg oder ohne Fahrausweis zur Beförderung zugelassen wird. Wenn die Tarife die Annahme von Reisegepäck ohne Fahrausweis vorsehen, gelten die Bestimmungen dieses Übereinkommens, welche die Rechte und Pflichten des Reisenden hinsichtlich seines Reisegepäcks regeln, auch für den Absender von Reisegepäck, das ohne Fahrausweis zur Beförderung aufgegeben wird.

§ 2. Die Gepäckfracht muss bei der Aufgabe bezahlt werden.

§ 3. Im übrigen richtet sich das Verfahren für die Abfertigung des Reisegepäcks nach den für den Aufgabebahnhof geltenden Gesetzen und Vorschriften.

§ 4. Für die Abfertigung von Krankenfahrstühlen, Kinderwagen, Sportgeräten, Fahrrädern und Motorfahrzeugen können die Tarife besondere Vorschriften vorsehen.

§ 5. Der Reisende kann nach den beim Aufgabebahnhof geltenden Bestimmungen den Zug angeben, mit dem das Reisegepäck befördert werden soll. Macht er von diesem Recht keinen Gebrauch, so wird das Reisegepäck mit dem nächsten geeigneten Zug befördert.

Muss das Reisegepäck unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so ist es mit dem nächsten Zug zu befördern, der nach den Vorschriften für den Binnenverkehr der regelmässigen Gepäckbeförderung dient.

Das Reisegepäck kann in der vorbezeichneten Weise nur befördert werden, wenn die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften auf dem Aufgabebahnhof oder unterwegs dem nicht entgegensteht.

Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung von Reisegepäck in bestimmten Zügen oder Zuggattungen auszuschliessen oder zu beschränken.

Artikel 21

Gepäckschein

§ 1. Bei der Aufgabe des Reisegepäcks ist dem Reisenden ein Gepäckschein zu übergeben. Der Reisende hat sich beim Empfang des Gepäckscheins zu überzeugen, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist.

§ 2. Die Gepäckscheine für internationale Gepäcksendungen müssen dem Muster der Anlage I zu diesem Übereinkommen entsprechen und folgende Angaben enthalten:

- a. den Aufgabe- und den Bestimmungsbahnhof;
- b. den Beförderungsweg;
- c. den Tag der Aufgabe und den Zug, zu dem das Reisegepäck aufgegeben wird;
- d. die Anzahl der Fahrausweise, soweit das Reisegepäck nicht ohne Fahrausweise aufgegeben wird;
- e. die Anzahl und das Gewicht der Gepäckstücke;
- f. die Gepäckfracht und sonstige Kosten;
- g. den Betrag eines nach Artikel 22 angegebenen Interesses an der Lieferung in Ziffern und Buchstaben.

Die Tarife können für bestimmte Verkehre oder für bestimmte Sendungen Abweichungen von Form und Inhalt des Gepäckscheins vorsehen.

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

Artikel 22

Angabe des Interesses an der Lieferung

§ 1. Für jede Gepäcksendung kann das Interesse an der Lieferung durch Eintragung in den Gepäckschein nach Artikel 21, § 2 g angegeben werden.

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

§ 2. Die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung wird durch die internationalen Tarife festgesetzt.

Artikel 23

Auslieferung

§ 1. Das Reisegepäck 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 dem Bestimmungsbahnhof die Auslieferung des Reisegepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur Abfertigung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderliche Zeit abgelaufen ist.

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

§ 4. Das Reisegepäck ist auf dem Bahnhof auszuliefern, nach dem es abgefertigt war. Auf rechtzeitiges Verlangen des Gepäckscheininhabers kann es jedoch, wenn die Umstände es gestatten und keine zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entgegenstehen, gegen Rückgabe des Gepäckscheins und, wenn es der Tarif vorschreibt, gegen Vorzeigen des Fahrausweises auf dem Aufgabebahnhof zurückgegeben oder auf einem Unterwegsbahnhof ausgeliefert werden.

§ 5. Der Inhaber des Gepäckscheins, dem das Reisegepäck 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. Der Inhaber des Gepäckscheins kann die Annahme des Reisegepäcks solange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung eines behaupteten Schadens stattgegeben worden ist.

§ 7. Im übrigen erfolgt die Auslieferung nach den bei der ausliefernden Eisenbahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Kapitel III

Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck

Artikel 24

Tarife. Sonderabmachungen

§ 1. Die internationalen Tarife, welche die Eisenbahnen aufstellen, müssen alle für die Beförderung massgebenden besonderen Bedingungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und Nebengebühren notwendigen Angaben enthalten sowie gegebenenfalls Bestimmungen über die Umrechnungskurse treffen.

§ 2. Die Tarife brauchen nur in den Staaten veröffentlicht zu werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Abgangs- oder Bestimmungsbahn beteiligt sind. Die Tarife und ihre Änderungen treten an dem in der Veröffentlichung angegebenen Tage in Kraft. Tarifierhöhungen und andere Erschwerungen der

Beförderungsbedingungen treten jedoch frühestens 6 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Durch Kursschwankungen bedingte Änderungen der in den internationalen Tarifen enthaltenen Beförderungsgebühren und Nebengebühren sowie Berichtigungen offensichtlicher Fehler treten am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 3. Auf den dem internationalen Verkehr dienenden Bahnhöfen muss der Reisende die Tarife oder Tarifauszüge einsehen können, welche die Preise der dort aufliegenden internationalen Fahrausweise und die entsprechenden Gepäckfrachten enthalten.

§ 4. Die Tarife müssen gegenüber jedermann unter den gleichen Bedingungen angewendet werden.

Die Eisenbahnen können unter Vorbehalt der Zustimmung ihrer Regierungen Sonderabmachungen treffen, durch die Preisermässigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Reisenden vergleichbare Bedingungen zugestanden werden.

Für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltungen, für wohltätige oder für Erziehungs- und Unterrichtszwecke können Preisermässigungen gewährt werden.

Die auf Grund von Absatz 2 und 3 getroffenen Massnahmen brauchen nicht veröffentlicht zu werden.

Artikel 25

Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften

Der Reisende hat die zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften für sich und sein Reise- und Handgepäck zu befolgen. Er hat der Untersuchung seines Gepäcks beizuwohnen, vorbehaltlich der durch die geltenden Gesetze und Vorschriften zugelassenen Ausnahmen. Die Eisenbahn ist dem Reisenden gegenüber von jeder Haftung frei, wenn er diesen Verpflichtungen nicht nachkommt.

Artikel 26

Erstattungen und Nachzahlungen

§ 1. Hat ein Reisender die Fahrt nicht angetreten, so hat er gegen Rückgabe des Fahrausweises Anspruch auf Erstattung des gezahlten Fahrpreises.

§ 2. Ist ein Fahrausweis nur für eine Teilstrecke benützt worden, so hat der Reisende gegen Rückgabe des Fahrausweises Anspruch auf Erstattung des Unterschiedes zwischen dem bezahlten Fahrpreis und dem Preis, den er für die zurückgelegte Strecke hätte bezahlen müssen.

§ 3. Ist ein Fahrausweis wegen Platzmangels in einer niedrigeren als der darauf angegebenen Klasse benützt worden, so wird gegen Rückgabe des Fahrausweises der Unterschied zwischen dem gezahlten Fahrpreis und dem Fahrpreis für die benützte Klasse erstattet.

§ 4. Die Eisenbahn ist berechtigt zu verlangen, dass der Reisende sein Erstattungs-gesuch ausreichend belegt.

In den Fällen von § 2 muss der Reisende insbesondere eine Bescheinigung vorlegen, die ihm auf sein Verlangen von dem betreffenden Unterwegsbahnhof auszustellen ist.

In den Fällen von § 3 muss der Reisende insbesondere eine Bescheinigung der Eisenbahn vorlegen, aus der hervorgeht, dass er auf der betreffenden Strecke einen Platz in einer niedrigeren Klasse als derjenigen benützt hat, auf die sein Fahrausweis ausgestellt war.

§ 5. Steuern, Zuschläge für Platzkarten, Herstellungskosten für Fahrausweise und die für den Verkauf der Fahrausweise bezahlten Vergütungen sind von der Erstattung ausgeschlossen, es sei denn, dass der Reisende die Reise wegen Zugverspätung, Ausfall eines Zuges oder Verkehrsunterbrechung nicht antreten oder nicht fortsetzen konnte.

Vom Erstattungsbetrag wird ausser den etwaigen Auslagen für seine Zusage eine Gebühr von 10%, mindestens jedoch ein halber Franken und höchstens drei Franken für den Fahrausweis abgezogen; dieser Abzug, wird jedoch nicht vorgenommen, wenn der Fahrausweis noch am Ausgabebetrag der Ausgabestelle zur Erstattung nach § 1 zurückgegeben wird oder wenn die Fahrt wegen Zugverspätung, Ausfall eines Zuges oder Verkehrsunterbrechung nicht angetreten oder nicht fortgesetzt werden konnte.

§ 6. Die Tarife können bei Fahrausweisen zu ermässigten Preisen und solchen, die nur in Verbindung mit Platzkarten gelten, die Erstattung ausschliessen oder an bestimmte Bedingungen knüpfen; die nach Artikel 6 ausgegebenen Fahrausweise für Kinder gelten nicht als Fahrausweise zu ermässigten Preisen im Sinne dieser Bestimmung.

§ 7. Verlangt ein Reisender, dass ihm für die ganze Strecke oder eine Teilstrecke die Gepäckfracht erstattet wird, so erfolgt die Erstattung unter den nachstehenden Bedingungen:

Vom Erstattungsbetrag wird immer eine Gebühr von einem halben Franken für den Gepäckschein und eine etwaige Steuer abgezogen.

Wird Reisegepäck zurückgenommen, ehe es den Aufgabebahnhof verlassen hat, so wird die Gepäckfracht erstattet; wird Reisegepäck auf einem Unterwegsbahnhof zurückgenommen, so muss der Inhaber des Gepäckscheins zu diesem Zweck vom Unterwegsbahnhof eine Bescheinigung verlangen, die dem Erstattungs-gesuch beizulegen ist.

§ 8. Die Tarife können abweichende Bestimmungen treffen, sofern sich daraus keine Erschwerungen für die Reisenden ergeben.

§ 9. Ansprüche auf Erstattung nach den Bestimmungen dieses Artikels sowie nach den Bestimmungen des Artikels 12 sind verwirkt, wenn sie bei der Eisenbahn nicht binnen einer Frist von sechs Monaten geltend gemacht werden,

die bei Fahrausweisen mit dem Ablauf ihrer Geltungsdauer, bei Gepäckscheinen mit dem Tag ihrer Ausfertigung beginnt.

§ 10. Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Beförderungspreise und Gebühren Fehler vorgekommen, so muss der zuviel oder zuwenig bezahlte Betrag von der Eisenbahn erstattet oder vom Reisenden nachbezahlt werden.

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

§ 12. Für die Berechnung des von der Eisenbahn zu erstattenden oder vom Reisenden nachzuzahlenden Betrages gilt der offizielle Umrechnungskurs des Tages, an dem der Beförderungspreis erhoben wurde. Erfolgt die Zahlung in einer anderen Währung als derjenigen, in welcher der Beförderungspreis erhoben wurde, so gilt der Umrechnungskurs des Tages, an welchem die Zahlung geleistet wird.

§ 13. In den durch diesen Artikel nicht geregelten Fällen und mangels einer Vereinbarung zwischen den Eisenbahnen sind die im Abgangsstaat geltenden Gesetze und Vorschriften anzuwenden.

Artikel 27

Meinungsverschiedenheiten

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

Titel III

Haftung. Ansprüche

Kapitel I

Haftung

Artikel 28

Haftung aus der Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren

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

§ 2. Für Handgepäck und Tiere, deren Überwachung dem Reisenden nach Artikel 13, § 5 obliegt, haftet die Eisenbahn nur insoweit, als der Schaden auf ihr Verschulden zurückzuführen ist.

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

Artikel 29

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für 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 Reisegepäck übernimmt, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Bestimmung des Artikels 43, § 2 bleibt unberührt.

Artikel 30

Umfang der Haftung

§ 1. Die Eisenbahn haftet für die verspätete Auslieferung und für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Reisegepäcks in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Auslieferung entsteht.

§ 2. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung durch ein Verschulden des Reisenden, durch eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Reisenden, durch besondere Mängel des Reisegepäcks oder durch Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte.

§ 3. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der besonderen Gefahr entstanden ist, die mit der natürlichen Beschaffenheit des Reisegepäcks, mit dem Fehlen oder mit Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, dass von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände trotzdem als Reisegepäck aufgegeben worden sind.

Artikel 31

Beweislast

§ 1. Der Beweis, dass die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung des Reisegepäcks durch eine der in Artikel 30, § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

§ 2. Wenn die Eisenbahn darlegt, dass nach den Umständen des Falles ein Verlust oder eine Beschädigung aus einer oder mehreren der in Artikel 30, § 3

erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschliesslich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

Artikel 32

Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden des Reisegepäcks

§ 1. Der Berechtigte kann ein fehlendes Gepäckstück ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 14 Tagen, nachdem seine Auslieferung gemäss Artikel 23, § 2 verlangt wurde, abgeliefert worden ist.

§ 2. Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück binnen einem Jahr nach seiner Abforderung wieder aufgefunden, so hat die Eisenbahn den Berechtigten hiervon zu benachrichtigen, wenn sein Aufenthaltsort bekannt ist oder sich ermitteln lässt.

Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass ihm das Gepäckstück auf einem Bahnhof der Beförderungsstrecke ausgeliefert wird; er hat dann die Kosten für die Beförderung des Gepäckstückes vom Aufgabebahnhof bis zu dem Bahnhof zu bezahlen, auf dem das Gepäckstück ausgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung nach Artikel 35 und gegebenenfalls Artikel 36 bleiben vorbehalten.

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

Artikel 33

Höhe der Entschädigung bei Verlust des Reisegepäcks

Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Reisegepäcks zu leisten, 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 Rohgewichtes;

b. wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist:
ein Pauschalbetrag von 20 Franken für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes.

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

Artikel 34

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Reisegepäcks

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag der Wertverminderung des Reisegepäcks ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

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

Artikel 35

Höhe der Entschädigung für verspätete Auslieferung des Reisegepäcks

§ 1. Wenn das Reisegepäck verspätet ausgeliefert worden ist und der Berechtigte nicht nachweist, dass ein Schaden daraus entstanden ist, 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 Rohgewichtes des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks beträgt.

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

§ 3. Die in den §§ 1 und 2 vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks 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 Artikel 34 vorgesehene Entschädigung.

In keinem Falle darf die Gesamtentschädigung nach den Bestimmungen der §§ 1 und 2 zuzüglich derjenigen nach den Bestimmungen der Artikel 33 und 34 höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks.

§ 4. Bei verspäteter Auslieferung von Automobilen, Anhängern und Motorrädern mit Seitenwagen, die als Reisegepäck befördert wurden, hat die Eisenbahn nur dann eine Entschädigung zu zahlen, wenn ein Schaden nachgewiesen wird, und nur bis zur Höhe der Fracht.

Artikel 36

Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Ist das Interesse an der Lieferung angegeben, so kann ausser den in den Artikeln 33, 34 und 35 vorgesehenen Entschädigungen der Ersatz des weiteren nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrages beansprucht werden.

Artikel 37

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

Ist die verspätete Auslieferung, der gänzliche oder teilweise Verlust oder die Beschädigung des Reisegepäcks auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen. Im Falle grober Fahrlässigkeit ist die Haftung jedoch auf das Doppelte der in den Artikeln 33, 34, 35 und 36 vorgesehenen Höchstbeträge beschränkt.

Artikel 38

Verzinsung der Entschädigung. Rückzahlung der Entschädigung

§ 1. Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von 5 % jährlich verlangen, sofern die Entschädigung zehn Franken für einen Gepäckschein übersteigt. Die Zinsen laufen vom Tage der in Artikel 41 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Reklamation vorausging, vom Tage der Klageerhebung an.

§ 2. Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuzahlen.

Artikel 39

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient.

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

Artikel 40

Geltendmachung ausservertraglicher Ansprüche

In den Fällen des Artikels 30, § 1 kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind.

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Personen, für welche die Eisenbahn nach Artikel 39 haftet.

Kapitel II

Reklamationen. Klagen. Verfahren und Verjährung

Artikel 41

Reklamationen

§ 1. Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 43 bezeichneten Eisenbahn einzureichen.

§ 2. Zur Einreichung einer Reklamation sind die nach Artikel 42 zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

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

Bei der abschliessenden Regelung der Reklamation kann die Eisenbahn die Rückgabe der Fahrausweise oder Gepäckscheine verlangen.

Artikel 42

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen 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 vorlegt oder seine Berechnigung auf andere Weise nachweist.

Artikel 43

Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

§ 1. Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, können entweder gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen diejenige, zu deren Gunsten der 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.

Die Bestimmungsbahn kann jedoch auch dann gerichtlich in Anspruch genommen werden, wenn sie weder das Reisegepäck noch den Gepäckbegleitschein erhalten hat.

§ 3. Besitzt der Kläger die Wahl unter mehreren Eisenbahnen, so erlischt sein Wahlrecht, sobald die Klage gegen eine dieser Eisenbahnen eingereicht ist.

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

Artikel 44

Zuständigkeit

Wenn in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt ist, können auf dieses Übereinkommen gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört.

Betreibt ein Unternehmen mehrere selbständige Eisenbahnnetze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Netze als besondere Eisenbahn im Sinne dieses Artikels angesehen.

Artikel 45

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks

§ 1. Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn je nach der Art des Schadens den Zustand des Reisegepäcks, sein Gewicht und, soweit möglich, Ausmass und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme) festzuhalten, und zwar wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten.

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

§ 2. Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, dass der Zustand und das Gewicht des Reisegepäcks, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt werden; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die gerichtliche Feststellung erfolgt.

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

Artikel 46

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag

§ 1. Mit der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten sind alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag wegen verspäteter Auslieferung, teilweisen Verlustes oder Beschädigung gegen die Eisenbahn erloschen.

§ 2. Jedoch erlöschen nicht:

a. Entschädigungsansprüche, wenn der Berechtigte nachweist, dass der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn verursacht worden ist;

b. Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Auslieferung, wenn sie bei einer der in Artikel 43, § 2 genannten Eisenbahnen binnen 21 Tagen, den Tag der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, geltend gemacht werden;

c. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung:

1. wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten nach Artikel 45 festgestellt worden ist;

2. wenn die Feststellung, die nach Artikel 45 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

d. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Schäden, die erst nach der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten festgestellt worden sind, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. die Feststellung nach Artikel 45 muss sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten verlangt werden; wenn diese Frist an einem Sonntag oder gesetzlichen Feiertag ablaufen würde, endet sie erst am darauffolgenden Werktag;

2. der Berechtigte muss beweisen, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Auslieferung entstanden ist.

Artikel 47

Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag

§ 1. Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahre. Die Verjährungsfrist beträgt jedoch drei Jahre:

- a. bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;
- b. bei Ansprüchen im Falle eines Betruges.

§ 2. Die Verjährung beginnt:

a. bei Entschädigungsansprüchen wegen verspäteter Auslieferung, teilweisen Verlustes oder Beschädigung mit dem Tage der Auslieferung;

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

c. bei Ansprüchen auf Zahlung oder Erstattung von Beförderungspreisen, Nebengebühren oder Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung erfolgte, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen;

d. bei Ansprüchen auf eine von der Zollbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;

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

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

§ 3. Wenn der Berechtigte bei der Eisenbahn eine Reklamation nach Artikel 41 einreicht, wird der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die der Reklamation beigefügten Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf die Erteilung eines Bescheides oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen.

Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, hemmen die Verjährung nicht.

§ 4. Ansprüche, die verjährt sind, können auch nicht im Wege der Wiederklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

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

Kapitel III

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

Artikel 48

Abrechnung unter den Eisenbahnen

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil an dem Beförderungspreis zu bezahlen, den sie erhoben hat oder hätte erheben müssen.

Artikel 49

Rückgriff bei Entschädigung für 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 Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Anteile der Eisenbahn an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter c bestimmt;

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

Artikel 50

Rückgriff bei Entschädigung für verspätete Auslieferung

Die Bestimmungen des Artikels 49 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 im Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken entstandenen Verspätung zu verteilen.

Artikel 51

Rückgriffsverfahren

§ 1. Eine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 49 oder 50 Rückgriff genommen wird, ist nicht befugt, die Rechtmässigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem der Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

§ 2. Die rückgriffnehmende Eisenbahn hat sämtliche beteiligten Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, mit derselben Klage zu belangen; andernfalls erlischt das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Eisenbahnen.

§ 3. Das Gericht hat im selben Verfahren über alle Rückgriffe, mit denen es befasst ist, zu entscheiden.

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

§ 5. Das Rückgriffsverfahren darf nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden.

Artikel 52

Zuständigkeit beim Rückgriff

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

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

Artikel 53

Vereinbarungen über den Rückgriff

Die Eisenbahnen können Vereinbarungen treffen, die von den Vorschriften des Kapitels III über den gegenseitigen Rückgriff abweichen.

Titel IV

Verschiedene Vorschriften

Artikel 54

Anwendung des Landesrechtes

Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Bestimmungen der Landesgesetze und -vorschriften Anwendung, die in den einzelnen Staaten für den Personen- und Gepäckverkehr erlassen sind.

Artikel 55

Allgemeine Verfahrensvorschriften

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

Artikel 56

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 dem betreffenden Staate vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes 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 dazugehörenden und für die Beförderung benötigten bahneigenen Gegenstände, wie Behälter (Container), Ladegeräte, Decken, kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die Eigentumsbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

Privatwagen mit Einschluss aller dazu gehörenden und für die Beförderung benötigten, im Eigentum des Wageneigentümers stehenden Gegenstände können in einem anderen Staat als demjenigen, in welchem der Wageneigen-

tümer seinen Wohnsitz hat, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

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

Artikel 57

Währung. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen

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

§ 2. Die Eisenbahn hat die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umrechnungskurse).

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

Artikel 58

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 den internationalen Verkehr von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;

c. 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;

d. auf Verlangen eines Vertragsstaates oder eines Beförderungsunternehmens, dessen Strecken in die in Artikel 59 vorgesehene Liste eingetragen sind, durch Anbieten seiner guten Dienste oder seiner Vermittlung oder auf andere Weise eine Schlichtung zu versuchen, um Streitigkeiten zwischen den genannten Staaten oder Beförderungsunternehmen über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens beizulegen;

e. auf Verlangen der beteiligten Parteien – Staaten, Beförderungsunternehmen oder Knnden – ein Gutachten bei Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens abzugeben;

f. bei der schiedsgerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens mitzuwirken;

g. die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zusammentritt von Konferenzen nach Artikel 68 vorzuschlagen.

§ 2. Eine besondere Satzung, welche die Anlage II zu diesem Übereinkommen bildet, enthält Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Sie enthält auch Bestimmungen über die Tätigkeit des Zentralamtes und die Aufsicht über dieses Amt.

Artikel 59

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken

§ 1. Das in Artikel 58 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 Löschung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

§ 2. Für Beförderungen auf einer neu eingetragenen Strecke findet dieses Übereinkommen erst Anwendung nach Ablauf eines Monats, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über die Eintragung dieser Strecke.

§ 3. Das Zentralamt löscht eine Strecke, sobald der Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, dass die durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen für diese Strecke nicht mehr erfüllt werden können.

§ 4. Jede Eisenbahn ist, sobald sie vom Zentralamt die Nachricht von der Löschung erhalten hat, ohne weiteres berechtigt, alle sich aus der internationalen Beförderung ergebenden Beziehungen hinsichtlich der gelöschten Strecke abzubauen. Bereits begonnene Beförderungen sind jedoch zu beenden.

Artikel 60

Zusatzbestimmungen

Die von einzelnen Vertragsstaaten oder Eisenbahnen zur Ausführung des Übereinkommens erlassenen Zusatzbestimmungen sind dem Zentralamt mitzuteilen.

Diese Zusatzbestimmungen können bei den Eisenbahnen, die sie übernommen haben, in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt werden; sie dürfen den Bestimmungen dieses Übereinkommens nicht widersprechen.

Ihre Inkraftsetzung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Artikel 61

Schiedsgerichtliche Beilegung von Streitigkeiten

§ 1. Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens als Landesrecht oder als Vertragsrecht und der von einzelnen Vertragsstaaten erlassenen Zusatzbestimmungen können auf Verlangen der Parteien, sofern diese Streitigkeiten nicht durch die Parteien selbst beigelegt werden können, Schiedsgerichten unterbreitet werden, deren Zusammensetzung und Verfahren in der Anlage IV zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

§ 2. Bei Streitigkeiten zwischen Staaten sind jedoch die Bestimmungen der Anlage IV für die Parteien nicht verbindlich. Diese können die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren nach freiem Ermessen bestimmen.

§ 3. Auf Verlangen der Parteien kann die schiedsgerichtliche Entscheidung angerufen werden:

a. vorbehaltlich der Beilegung von Streitigkeiten auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen

1. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten,

2. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits,

3. bei Streitigkeiten zwischen Nichtvertragsstaaten, sofern in den beiden letzten Fällen das Übereinkommen als Landesrecht oder als Vertragsrecht anwendbar ist;

b. bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen;

c. bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen und Kunden;

d. bei Streitigkeiten zwischen Kunden.

§ 4. Die Einteilung des schiedsgerichtlichen Verfahrens hat bezüglich der Hemmung und Unterbrechung der Verjährung der strittigen Forderung dieselbe Wirkung wie die Erhebung der Klage vor dem ordentlichen Gericht.

§ 5. Die Schiedssprüche der Schiedsgerichte sind gegenüber Beförderungsunternehmen und Kunden in jedem Vertragsstaat vollstreckbar, sobald die in dem Staat, in welchem die Vollstreckung erfolgen soll, vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind.

Titel V

Ausnahmebestimmungen

Artikel 62

Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

§ 1. Bei Eisenbahn-Seebeförderungen über die in Artikel 2, § 1 erwähnten Linien kann jeder Staat, indem er die Aufnahme eines entsprechenden Vermerkes in die Liste der dem Übereinkommen unterstellten Linien verlangt, die

Gründe für die Befreiung von der Haftung nach Artikel 30 durch die nachstehenden Gründe, jedoch nur in ihrer Gesamtheit, ergänzen.

Der Beförderungsunternehmer kann sich auf diese Gründe nur berufen, wenn er beweist, dass die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung auf der Seestrecke vom Beginn des Einladens des Reisegepäcks in das Schiff bis zu seiner Ausladung aus dem Schiff entstanden ist.

Diese Gründe für die Befreiung von der Haftung sind die folgenden:

a. Handlungen, Nachlässigkeit oder Unterlassungen des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der Angestellten des Beförderungsunternehmers bei der Führung oder dem Betrieb des Schiffes;

b. Seeuntüchtigkeit des Schiffes, sofern der Beförderungsunternehmer beweist, dass sie nicht auf einem Mangel an gehöriger Sorgfalt seinerseits beruht, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Reisegepäck verladen wird, für dessen Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen;

c. Feuer, sofern der Beförderungsunternehmer beweist, dass es weder durch sein Verschulden noch durch Verschulden des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der in seinem Dienste stehenden Personen entstanden ist;

d. Gefahren oder Unfälle der See und anderer schiffbarer Gewässer;

e. Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See.

Die vorstehenden Gründe für die Befreiung von der Haftung haben weder eine Aufhebung noch eine Einschränkung der allgemeinen Verpflichtungen des Beförderungsunternehmers zur Folge, insbesondere nicht seiner Verpflichtung, die gehörige Sorgfalt anzuwenden, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Reisegepäck verladen wird, für dessen Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen.

Der Beförderungsunternehmer ist jedoch auch in den vorerwähnten Fällen haftbar, wenn der Berechtigte beweist, dass die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung auf einem Verschulden des Beförderungsunternehmers, des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Beförderungsunternehmers stehenden Personen beruht, das nicht unter *a* vorgesehen ist.

§ 2. Wird eine Seestrecke durch mehrere Unternehmen bedient, die in die in Artikel 1 vorgesehene Liste eingetragen sind, so müssen für alle Unternehmen die gleichen Haftungsvorschriften gelten.

Sind diese Unternehmen auf Antrag verschiedener Staaten in die Liste eingetragen worden, so muss ausserdem über die Anwendung dieser Haftungsvorschriften vorher eine Verständigung unter diesen Staaten erfolgt sein.

§ 3. Die auf Grund dieses Artikels getroffenen Massnahmen sind dem Zentralamt bekanntzugeben. Sie treten frühestens nach Ablauf von 30 Tagen in

Kraft, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über diese Massnahmen.

Unterwegs befindliches Reisegepäck wird von diesen Massnahmen nicht betroffen.

Artikel 63

Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse

Die Eisenbahn ist von der ihr gemäss diesem Übereinkommen obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht ist und wenn nach den besonderen, in einem Vertragsstaat geltenden Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiete der Kernenergie der Inhaber einer Atomanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

Titel VI

Schlussbestimmungen

Artikel 64

Unterzeichnung

Dieses Übereinkommen, dessen Anlagen einen integrierenden Bestandteil bilden, liegt bis zum 1. Mai 1961 zur Unterzeichnung durch die Staaten auf, die eingeladen wurden, sich an der ordentlichen Revisionskonferenz vertreten zu lassen.

Artikel 65

Ratifikation. Inkraftsetzung

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

Sobald das Übereinkommen von 15 Staaten ratifiziert ist, setzt sich die schweizerische Regierung mit den beteiligten Regierungen in Verbindung, um mit ihnen die Möglichkeit der Inkraftsetzung des Übereinkommens zu prüfen.

Artikel 66

Beitritt zum Übereinkommen

§ 1. Will ein Staat, der dieses Übereinkommen nicht unterzeichnet hat, ihm beitreten, so hat er einen entsprechenden Antrag an die schweizerische Regierung zu richten; diese teilt den Antrag allen Vertragsstaaten mit und fügt eine Äusserung des Zentralamtes über die Lage der Eisenbahnen des antragstellenden Staates hinsichtlich internationaler Beförderungen bei.

§ 2. Haben innerhalb einer Frist von sechs Monaten, gerechnet vom Tage dieser Mitteilung an, nicht mindestens zwei Staaten der schweizerischen Regierung ihren Widerspruch bekanntgegeben, so ist der Antrag rechtsverbindlich

angenommen; die schweizerische Regierung teilt dies dem Antragsteller und allen Vertragsstaaten mit.

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

§ 3. Die Aufnahme wird einen Monat nach dem Tage der von der schweizerischen Regierung versandten Mitteilung wirksam oder, wenn nach Ablauf dieser Frist das Übereinkommen noch nicht in Kraft ist, am Tage seines Inkrafttretens.

Artikel 67

Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen

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

Das Übereinkommen ist für jeden Vertragsstaat bis zum 31. Dezember des fünften Jahres nach dem Tage seines Inkrafttretens 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.

Wird nicht innerhalb der bezeichneten Frist der Rücktritt erklärt, so 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 der Rücktritt erklärt wird.

§ 2. Für die Staaten, die im Laufe des fünfjährigen oder eines der dreijährigen Zeiträume aufgenommen 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 68

Revision des Übereinkommens

§ 1. Die Vertreter der Vertragsstaaten treten auf Einladung der schweizerischen Regierung spätestens fünf Jahre nach der Inkraftsetzung dieses Übereinkommens zu dessen Revision zusammen.

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

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt die schweizerische Regierung auch Nichtvertragsstaaten ein.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt das Zentralamt zur Konferenz Vertreter ein von

a. staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind;

b. nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen.

Das Mitspracherecht der Vertreter von Nichtvertragsstaaten und von den in Absatz 4 erwähnten internationalen Organisationen ist für jede Konferenz in der Geschäftsordnung zu regeln.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Regierungen der Vertragsstaaten kann das Zentralamt vor den ordentlichen und ausserordentlichen Revisionskonferenzen Ausschüsse zur Vorberatung der Revisionsanträge einberufen. Auf diese Ausschüsse finden die Bestimmungen der Anlage III sinngemäss Anwendung.

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

§ 3. Im Zeitraum zwischen den Revisionskonferenzen können die Artikel 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 27, 48, 49, 50, 53 und die Anlagen I und IV durch einen Revisionsausschuss geändert werden, dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang in der Anlage III zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

Die Beschlüsse des Revisionsausschusses werden durch Vermittlung des Zentralamtes unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb dreier Monate, gerechnet vom Tage der Mitteilung an, nicht mindestens fünf Regierungen Widerspruch erhoben haben. Die Beschlüsse treten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat. Das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

Artikel 69

Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen

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

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

Bei Nichtübereinstimmung ist der französische Wortlaut massgebend.

Zu Urkund dessen haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet.

Geschehen zu Bern am fünfundzwanzigsten Februar neunzehnhundert-einundsechzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

(Folgen die Unterschriften)

Gepäckscheinmuster

ANLAGE I
(Artikel 21)

Das Muster besteht aus 3 Blättern mit nachstehendem Aufdruck. Die Eisenbahnverwaltungen bestimmen, welche Blätter im Pausverfahren auszufüllen sind.

Blatt 1

Nr.	Internationale Gepäckbeförderung			⌘	
(Name der Eisenbahnverwaltung)					
Gepäckschein-Stamm					
von					
nach					
über					
Tag	Zahl der Fahr- ausweise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirkliches Gewicht kg	Gepäckfracht	
19.....				Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg	} ohne Freigepäck für kg
					} mit Freigepäck für kg
Zug Nr.	in Ziffern	in Buchstaben			1)
	██████████	██			Interesse an der Lieferung
	Nebengebühren				
	Erhebungsbetrag				

110 mm

150 mm

1) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

Nr.	Internationale Gepäckbeförderung			☉	
..... (Name der Eisenbahnverwaltung)					
Gepäckbegleitschein					
von					
nach					
über					
.....					
Tag	Zahl der Fahr- ausweise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirkliches Gewicht kg	Gepäckfracht	
19.....				Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg	} ohne Freigepäck für kg
					} mit Freigepäck für kg
Zug Nr.				1)	
	in Ziffern	in Buchstaben			
					Interesse an der Lieferung
	Nebengebühren				
	Erhebungsbetrag				

1) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

Nr.	Internationale Gepäckbeförderung				
..... (Name der Eisenbahnverwaltung)					
Gepäckschein					
von nach					
über					
.....					
Tag	Zahl der Fahr- ausweise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirkliches Gewicht kg	Gepäckfracht	
19.....				Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg	} ohne Freigepäck für kg mit Freigepäck für kg
Zug Nr,	in Ziffern	in Buchstaben	1)	Interesse an der Lieferung	
				Nebengebühren	
	Erhebungsbetrag				

Siehe Rückseite

1) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

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

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

Gegen Rückgabe dieses Scheines wird das umseitig bezeichnete Reisegepäck ausgeliefert.

Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr

Artikel I

§ 1. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr hat seinen Sitz in Bern und steht unter dem Schutz der schweizerischen Regierung.

Die Aufsicht über seine Tätigkeit auf administrativem und finanziellem Gebiet wird im Rahmen der Bestimmungen des Artikels 58 des Übereinkommens ausgeübt und einem Verwaltungsausschuss anvertraut.

Dem Verwaltungsausschuss sind folgende Aufgaben übertragen:

a. Er überwacht die sachgemässe Anwendung der Übereinkommen und der anderen aus den Revisionskonferenzen hervorgegangenen Texte durch das Zentralamt und befürwortet, wenn nötig, die geeigneten Massnahmen zur Erleichterung der Anwendung dieser Übereinkommen und Texte.

b. Er begutachtet Fragen, welche die Tätigkeit des Zentralamtes betreffen können und ihm von einem Vertragsstaat oder dem Direktor des Zentralamtes unterbreitet werden.

§ 2. a. Der Verwaltungsausschuss tagt in Bern. Er besteht aus neun unter den Vertragsstaaten ausgewählten Mitgliedern.

b. Die Schweizerische Eidgenossenschaft verfügt über einen ständigen Sitz im Ausschuss und hat den Vorsitz. Die anderen Mitgliedstaaten werden auf fünf Jahre ernannt. Für jeden Zeitraum von fünf Jahren bestimmt eine diplomatische Konferenz auf Vorschlag des amtierenden Verwaltungsausschusses die Zusammensetzung des Ausschusses, unter Berücksichtigung einer angemessenen geographischen Aufteilung.

c. Wird unter den Mitgliedstaaten ein Sitz frei, so bezeichnet der Verwaltungsausschuss selbst einen anderen Vertragsstaat für den freigewordenen Sitz.

d. Jeder Mitgliedstaat bezeichnet als Delegierten im Verwaltungsausschuss eine auf Grund ihrer Erfahrung in internationalen Transportfragen geeignete Persönlichkeit.

e. Der Verwaltungsausschuss stellt seine Geschäftsordnung auf und konstituiert sich selbst.

Er hält jedes Jahr mindestens eine ordentliche Sitzung ab. Überdies hält er ausserordentliche Sitzungen ab, wenn mindestens drei Mitgliedstaaten es verlangen.

Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsausschusses werden vom Zentralamt besorgt.

Die Niederschriften der Sitzungen des Verwaltungsausschusses werden allen Vertragsstaaten zugestellt.

f. Die Tätigkeit des Delegierten eines Mitgliedstaates ist unentgeltlich, und die damit verbundenen Reisekosten gehen zu Lasten dieses Staates.

§ 3. a. Der Verwaltungsausschuss stellt die Vorschriften über die Organisation, die Tätigkeit und die Rechtsstellung des Personals des Zentralamtes auf. Zu diesem Zwecke legt ihm die schweizerische Regierung einen Entwurf vor.

b. Der Verwaltungsausschuss ernennt den Direktor, den Vizedirektor und die Conseillers des Zentralamtes; zu diesem Zwecke unterbreitet ihm die schweizerische Regierung Vorschläge. Bei diesen Ernennungen berücksichtigt der Verwaltungsausschuss ganz besonders die Eignung der Bewerber und eine angemessene geographische Verteilung.

c. Der Verwaltungsausschuss genehmigt unter Berücksichtigung der Bestimmungen des nachfolgenden Artikels 2 den jährlichen Voranschlag des Zentralamtes sowie den jährlichen Geschäftsbericht.

Die Rechnung des Zentralamtes wird von der schweizerischen Regierung geprüft; diese Prüfung erstreckt sich lediglich auf die Übereinstimmung der Geschäftsbücher mit den Rechnungsbelegen im Rahmen des Voranschlages. Die schweizerische Regierung leitet die Rechnung mit einem Bericht an den Verwaltungsausschuss weiter.

Der Verwaltungsausschuss gibt den Vertragsstaaten zusammen mit dem Geschäftsbericht des Zentralamtes und dessen Jahresrechnung seine Entscheide, Beschlüsse und Empfehlungen bekannt.

d. Der Verwaltungsausschuss unterbreitet jeder Revisionskonferenz mindestens zwei Monate vor ihrer Eröffnung einen Bericht über seine gesamte Tätigkeit seit der vorhergegangenen Konferenz.

Artikel 2

§ 1. Die Kosten des Zentralamtes werden von den Vertragsstaaten im Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken und der anderen Strecken getragen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet. Die Schiffahrtsstrecken sind jedoch nur mit der Hälfte ihrer Streckenlänge an den Kosten beteiligt. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens 0,80 Franken für den Streckenkilometer. Ausnahmsweise kann dieser Beitrag nach Vereinbarung zwischen der interessierten Regierung und dem Zentralamt und nach Genehmigung durch den Verwaltungsausschuss für Strecken, die unter besonderen Bedingungen betrieben werden, um höchstens fünfzig Prozent herabgesetzt werden. Die Höhe des auf den Streckenkilometer entfallenden Jahresbetrages wird für jedes Geschäftsjahr durch den Verwaltungsausschuss nach Anhörung des Zentralamtes festgesetzt. Der Beitrag wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamtes den auf dieser Grundlage berechneten Betrag nicht erreicht haben, wird der nicht ausgegebene Restbetrag einem Reservefonds zugeführt.

§ 2. Anlässlich der Übermittlung des Geschäftsberichtes und der Jahresrechnung fordert das Zentralamt die Vertragsstaaten auf, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu entrichten. Hat ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt, so wird er ein zweites Mal hierzu aufgefordert. Bleibt diese Aufforderung erfolglos, so hat das Zentralamt sie zu Beginn des folgenden Jahres bei Übersendung des Geschäftsberichtes über das verflossene Geschäftsjahr zu wiederholen. Ist auch diese Mahnung bis zum folgenden 1. Juli erfolglos geblieben, so wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden ausstehenden Jahresbeiträge zu veranlassen. Bleibt auch diese erfolglos, so teilt ihm das Zentralamt drei Monate später mit, dass seine Nichtzahlung als stillschweigende Willensäusserung ausgelegt werde, vom Übereinkommen zurückzutreten, wenn die erwartete Zahlung nicht vor Ablauf des Jahres geleistet wird. Wird dieser letzten Aufforderung bis zum 31. Dezember keine Folge gegeben, so nimmt das Zentralamt Kenntnis von dem stillschweigend durch den säumigen Staat geäusserten Willen, vom Übereinkommen zurückzutreten, und löscht die Strecken dieses Staates in der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken.

§ 3. Die nicht erhaltenen Beträge sollen nach Möglichkeit aus den ordentlichen Mitteln, über die das Zentralamt verfügt, gedeckt werden und können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Der Teil des Fehlbetrages, der auf diese Weise nicht gedeckt werden kann, wird auf ein besonderes Rechnungskonto gebucht, mit dessen Betrag die anderen Vertragsstaaten im Verhältnis der Streckenkilometer belastet werden, die zur Zeit der Rechnungsstellung dem Übereinkommen unterstellt waren. Dabei wird jeder Staat in dem Ausmass beteiligt, wie er während des zweijährigen Zeitraums, der mit dem Austritt des säumigen Staates abschliesst, dem Übereinkommen gleichzeitig mit ihm angehört hat.

§ 4. Der Staat, dessen Strecken unter den im vorerwähnten § 2 genannten Bedingungen gelöscht 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 zuzüglich fünf Prozent Zinsen ab Ende des sechsten Monats seit dem Tage, an dem ihn das Zentralamt erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

Artikel 3

§ 1. Das Zentralamt gibt eine Monatsschrift heraus, welche die zur Anwendung des Übereinkommens notwendigen Auskünfte enthält, namentlich die Mitteilungen über die Liste der Strecken der Eisenbahnen und anderer Unternehmen und über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände, sowie die Abhandlungen, deren Veröffentlichung es für zweckmässig hält.

§ 2. Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Exemplar wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Ver-

waltung zugestellt. Für weitere Exemplare ist ein vom Zentralamt festgesetzter Preis zu bezahlen.

Artikel 4

§ 1. Aus dem internationalen Verkehr herrührende unbezahlt gebliebene Forderungen können von dem Gläubigerunternehmen dem Zentralamt mitgeteilt werden, damit dieses die Einziehung erleichtere. Zu diesem Zweck fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu bezahlen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. Ist das Zentralamt der Ansicht, dass die angeführten Gründe die Weigerung rechtfertigen, so verweist es die Parteien an das zuständige Gericht oder, falls sie es verlangen, an das in Artikel 61 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage IV).

§ 3. Ist das Zentralamt der Ansicht, dass der Betrag ganz oder teilweise tatsächlich geschuldet ist, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen erklären, dass das schuldnerische Beförderungsunternehmen den Schuldbetrag ganz oder teilweise beim Zentralamt einzuzahlen hat; der daraufhin eingezahlte Betrag bleibt bis zur endgültigen Entscheidung durch das zuständige Gericht oder durch das in Artikel 61 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage IV) hinterlegt.

§ 4. Kommt ein Beförderungsunternehmen binnen zwei Wochen der Aufforderung des Zentralamtes nicht nach, so wird es erneut unter Androhung der Folgen einer Weigerung zur Zahlung aufgefordert.

§ 5. Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zehn Tagen entsprochen, so richtet das Zentralamt an den Vertragsstaat, dem das Beförderungsunternehmen angehört, eine begründete Mitteilung, mit welcher es diesen Staat ersucht, geeignete Massnahmen in Erwägung zu ziehen und vor allem zu prüfen, ob die Strecken des schuldnerischen Beförderungsunternehmens weiter in der Liste zu belassen sind.

§ 6. Erklärt der Vertragsstaat, dem das schuldnerische Beförderungsunternehmen angehört, dass trotz Nichtzahlung dessen Strecken in der Liste nicht gelöscht werden sollen, oder lässt er während sechs Wochen die Mitteilung des Zentralamtes unbeantwortet, so wird von Rechts wegen vermutet, dass er die Gewähr für die Zahlungsfähigkeit des genannten Unternehmens übernimmt, soweit es sich um Forderungen aus dem internationalen Verkehr handelt.

Artikel 5

Zur Deckung der aus der Tätigkeit nach Artikel 58, § 1 *d* bis *f* des Übereinkommens erwachsenden besonderen Kosten wird eine Entschädigung erhoben. Die Höhe dieser Entschädigung wird auf Antrag des Zentralamtes durch den Verwaltungsausschuss festgesetzt.

Satzung des Revisionsausschusses

Artikel 1

Die Regierungen der Vertragsstaaten teilen ihre Anträge zu den Gegenständen, für welche der Ausschuss zuständig ist, dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mit. Das Zentralamt bringt sie den übrigen Vertragsstaaten sofort zur Kenntnis.

Artikel 2

Das Zentralamt beruft den Ausschuss nach Bedarf oder auf Verlangen von mindestens fünf Vertragsstaaten zu einer Tagung ein.

Die Anberaumung einer Tagung wird allen Vertragsstaaten zwei Monate vorher mitgeteilt. Die Mitteilung hat die Verhandlungsgegenstände, deren Aufnahme in die Tagesordnung verlangt worden ist, genau anzugeben.

Artikel 3

Alle Vertragsstaaten können sich an den Arbeiten des Ausschusses beteiligen.

Ein Staat kann sich durch einen anderen Staat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.

Jeder Staat trägt die Kosten für seine Vertreter.

Artikel 4

Das Zentralamt bildet die Geschäftsstelle des Ausschusses und besorgt die Sekretariatsgeschäfte.

Der Direktor und der Vizedirektor des Zentralamtes nehmen an den Sitzungen des Ausschusses mit beratender Stimme teil.

Artikel 5

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten lädt das Zentralamt Vertreter ein von

- a. Nichtvertragsstaaten,
- b. staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),
- c. nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),
mit beratender Stimme an den Tagungen des Ausschusses teilzunehmen.

Artikel 6

Der Ausschuss ist verhandlungsfähig, wenn ein Drittel der Vertragsstaaten vertreten ist.

Artikel 7

Der Ausschuss bezeichnet für jede Tagung einen Präsidenten sowie einen oder zwei Vizepräsidenten.

Artikel 8

Die Beratungen finden in französischer und deutscher Sprache statt. Die Ausführungen der Ausschussteilnehmer werden sofort nach ihrem wesentlichen Inhalt; jeder Antrag sowie jede Mitteilung des Vorsitzenden im genauen Wortlaut mündlich übersetzt.

Artikel 9

Über die Anträge wird, auf Verlangen unter Namensaufruf, nach Delegationen abgestimmt. Jede Delegation eines an der Sitzung vertretenen Vertragsstaates hat eine Stimme.

Ein Antrag gilt nur dann als angenommen,

a. wenn mindestens die Hälfte der im Ausschuss vertretenen Delegationen an der Abstimmung teilgenommen hat und

b. wenn er die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt, wobei die Enthaltungen nicht mitgezählt werden.

Artikel 10

Die Sitzungsniederschriften sollen eine gedrängte Wiedergabe der Verhandlungen in beiden Sprachen enthalten.

Die Anträge und Beschlüsse sind wörtlich in beiden Sprachen in die Niederschriften aufzunehmen. Für die Beschlüsse gilt bei Nichtübereinstimmung des deutschen Textes mit dem französischen Text der Niederschrift der französische Wortlaut.

Die Niederschriften sind so bald wie möglich an die Teilnehmer zu verteilen.

Falls die Niederschriften nicht im Laufe der Tagung genehmigt werden, übermitteln die Teilnehmer die gewünschten Berichtigungen dem Sekretariat binnen angemessener Zeit.

Artikel 11

Zur Erleichterung der Arbeiten kann der Ausschuss Unterausschüsse einsetzen; er kann auch Unterausschüsse einsetzen, die bestimmte Fragen für eine spätere Tagung vorzubereiten haben.

Jeder Unterausschuss ernennt einen Präsidenten, einen Vizepräsidenten und im Bedarfsfall einen Berichterstatter. Im übrigen gelten für die Unterausschüsse die Vorschriften der Artikel 1 bis 5 und 8 bis 10 sinngemäss.

Schiedsgerichtsordnung

Artikel 1

Zahl der Schiedsrichter

Die für nicht zwischenstaatliche Streitigkeiten vorgesehenen Schiedsgerichte bestehen, je nach den Vereinbarungen im Schiedsvertrag, aus einem, drei oder fünf Schiedsrichtern.

Artikel 2

Wahl der Schiedsrichter

§ 1. Es wird eine Liste der Schiedsrichter im voraus aufgestellt. Jeder Vertragsstaat kann höchstens zwei Sachverständige des internationalen Beförderungsrechtes, die Angehörige dieses Staates sind, für die Eintragung in die Liste der Schiedsrichter bezeichnen, welche von der schweizerischen Regierung zusammengestellt und auf dem laufenden gehalten wird.

§ 2. Sieht der Schiedsvertrag einen Einzelschiedsrichter vor, so wird er im gegenseitigen Einverständnis der Parteien gewählt.

Sieht der Schiedsvertrag drei oder fünf Schiedsrichter vor, so wählt jede Partei einen beziehungsweise zwei Schiedsrichter.

Die gemäss vorstehendem Absatz gewählten Schiedsrichter bezeichnen im gegenseitigen Einverständnis den dritten oder gegebenenfalls den fünften, Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsberichtes führt.

Sind die Parteien über die Wahl des Einzelschiedsrichters nicht einig oder sind die von den Parteien gewählten Schiedsrichter über die Bezeichnung des dritten oder gegebenenfalls des fünften Schiedsrichters nicht einig, so wird das Schiedsgericht auf Ersuchen des Zentralamtes durch einen vom Präsidenten des Schweizerischen Bundesgerichtes bezeichneten Schiedsrichter ergänzt.

Das Schiedsgericht setzt sich aus Personen zusammen, die in der in § 1 erwähnten Liste aufgeführt sind. Sieht der Schiedsvertrag jedoch fünf Schiedsrichter vor, so kann jede Partei einen nicht auf der Liste stehenden Schiedsrichter wählen.

§ 3. Der Einzelschiedsrichter, der dritte oder der fünfte Schiedsrichter müssen anderer Staatsangehörigkeit sein als die Parteien.

Die Beteiligung einer Drittpartei am Streitfall hat keinen Einfluss auf die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes.

Artikel 3

Schiedsvertrag

Die Parteien, die das Schiedsgericht anrufen, schliessen einen Schiedsvertrag ab, der insbesondere bestimmt:

- a. den so genau und klar wie möglich bezeichneten Streitgegenstand;
- b. die Zusammensetzung des Gerichtes und die Fristen für die Ernennung des oder der Schiedsrichter;
- c. den Gerichtsort.

Zwecks Eröffnung des Schiedsgerichtsverfahrens muss der Schiedsvertrag dem Zentralamt mitgeteilt werden.

Artikel 4

Verfahren

Das Verfahren wird vom Schiedsgericht unter Berücksichtigung der nachstehenden Bestimmungen selbst bestimmt:

a. Das Schiedsgericht untersucht und beurteilt die ihm unterbreitete Streitsache auf Grund des Vorbringens der Parteien, ohne dass es bei seiner Entscheidung an die Auslegung durch die Parteien gebunden ist.

b. Es kann nicht mehr oder nichts anderes zusprechen, als der Kläger verlangt hat, und auch nicht weniger, als der Beklagte als geschuldet anerkannt hat.

c. Der Schiedsspruch wird mit gehöriger Begründung vom Schiedsgericht abgefasst und den Parteien durch Vermittlung des Zentralamtes zugestellt.

d. Vorbehaltlich einer gegenteiligen Bestimmung zwingenden Rechtes an dem Ort, an welchem das Schiedsgericht tagt, können gegen den Schiedsspruch keine Rechtsmittel ergriffen werden, ausgenommen jedoch die Revision und die für den Fall der Nichtigkeit vorgesehenen Rechtsmittel.

Artikel 5

Gerichtssekretariat

Das Zentralamt besorgt die Sekretariatsgeschäfte des Schiedsgerichtes.

Artikel 6

Kosten

Der Schiedsspruch setzt die Kosten und Auslagen fest, einschliesslich der Honorare der Schiedsrichter, und bestimmt, welcher Partei die Zahlung obliegt oder in welchem Verhältnis die Kosten unter den Parteien zu verteilen sind.

Zusatzprotokoll

zu

den in Bern am 25. Februar 1961 unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfracht- verkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäck- verkehr (CIV)

Die unterzeichneten Bevollmächtigten

haben folgendes vereinbart:

I

1. Die Staaten, welche die Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 und vom 25. Februar 1961 nicht unterzeichnet haben – oder Gebietsteile solcher Staaten –, auf deren Eisenbahnlinien die Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 angewendet werden, können der schweizerischen Regierung mitteilen, dass sie die Bestimmungen der Übereinkommen von 1961 durch innerstaatliche Rechtsetzung eingeführt haben und gemäss ihren Verfassungsbestimmungen durchführen werden.

2. Eine solche Mitteilung hat folgende Wirkungen:

a. Die Bestimmungen der Übereinkommen von 1961 finden Anwendung im Verhältnis der Vertragsstaaten zu den unter Ziffer 1 erwähnten Staaten oder Gebietsteilen von Staaten, welche diese Mitteilung gemacht haben, und zwar nach Ablauf von 30 Tagen vom Zeitpunkt des Eingangs der Mitteilung bei der schweizerischen Regierung, wenn die Übereinkommen in Kraft getreten sind, andernfalls vom Zeitpunkt des Inkrafttretens an.

b. Die schweizerische Regierung stellt den Zeitpunkt des Eingangs der Mitteilung bei ihr fest und gibt den Vertragsstaaten der Übereinkommen von 1961 sowie den Staaten oder Gebietsteilen von Staaten, die von der Möglichkeit nach Ziffer 1 Gebrauch gemacht haben, hiervon Kenntnis.

c. Die in Ziffer 1 erwähnten Staaten oder Gebietsteile solcher Staaten haben dieselben Rechte und Pflichten wie die Staaten, welche die Übereinkommen von 1961 ratifiziert haben oder ihnen beigetreten sind, mit der Ausnahme,

dass sie sich an Konferenzen sowie an Tagungen der Ausschüsse durch Vertreter und Experten der Eisenbahnverwaltungen beteiligen werden, denen beratende Stimme zukommt und deren Stellungnahme zu den einzelnen Anträgen besonders festgestellt und in den Niederschriften festgehalten wird;

dass sie bis zu einer Neuregelung von dem in Artikel 69 §§ 3 und 4 CIM und Artikel 68 § 3 CIV vorgesehenen Widerspruchsrecht keinen Gebrauch machen und an die Beschlüsse der Vertragsstaaten betreffend die Einführung neuer Regeln nicht gebunden sind, sondern selbständig über die Annahme dieser neuen Regeln sowie deren Einführung durch innerstaatliche Rechtsetzung und deren Durchführung gemäss ihren Verfassungsbestimmungen entscheiden.

3. Für die Anwendbarkeit der Bestimmungen des Abschnitts I dieses Zusatzprotokolls genügt es nicht, wenn nur einer der in Betracht kommenden Staaten oder Gebietsteile von Staaten erklärt, von dem unter Ziffer 1 enthaltenen Angebot der Signatarstaaten Gebrauch machen zu wollen.

Die Erklärungen gemäss Ziffer 1, die übereinstimmen müssen, sind für jeden der in Betracht kommenden Staaten oder Gebietsteile von Staaten verbindlich, unbeschadet der Bestimmungen in Artikel 68 CIM und Artikel 67 CIV.

II

1. Um die Bestimmungen der Übereinkommen von 1961 nach dem Recht des Vereinigten Königreiches von Grossbritannien und Nordirland für die Kunden auch insoweit verbindlich werden zu lassen, als es sich um die Strecken von Gebietsteilen von Staaten handelt, welche die Übereinkommen weder unterzeichnet haben noch ihnen beigetreten sind, wird die Regierung des Vereinigten Königreiches ermächtigt, in Abweichung von den Bestimmungen der Übereinkommen für den Verkehr aus dem Vereinigten Königreich in das Frachtbriefformular (CIM), in den internationalen Fahrausweis und in den Gepäckschein (CIV) einen Hinweis auf dieses Zusatzprotokoll aufzunehmen.

2. Angesichts des Umstandes, dass die Transportgesetzgebung im Vereinigten Königreich keine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und zu ihrer gleichmässigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsieht, wird als zulässig erklärt:

a. dass die Bestimmungen der CIM, soweit sie eine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und ihrer gleichmässigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsehen, im Vereinigten Königreich nicht gelten;

b. dass Fracht und Nebengebühren, zu deren Erhebung die Eisenbahn im Vereinigten Königreich ermächtigt ist, auch auf den der CIM unterliegenden internationalen Verkehr angewendet werden.

3. Bis zum Abschluss und Inkrafttreten eines besonderen Anhangs zur Anlage I zur CIM, der Sonderbestimmungen für die Eisenbahn-Seebeförderung von gefährlichen Gütern zwischen dem Festland und dem Vereinigten Königreich enthält, müssen die gefährlichen Güter, deren Beförderung nach oder von dem Vereinigten Königreich der CIM unterstellt ist, ausser den Bestimmungen der Anlage I auch den Bedingungen des Vereinigten Königreiches über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und zur See entsprechen.

III

Die Regierung der Französischen Republik behält sich ihre Stellungnahme zu den Bestimmungen des Artikels 9, § 3 CIM betreffend tarifarische Sonderabmachungen vor und erklärt, dass für sie diese Bestimmungen in keinem Fall den Vorrang gegenüber den Bestimmungen des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl haben, noch gegenüber den Bestimmungen, die im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik, wie sie in Artikel 74 des Vertrages vom 25. März 1957 zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vorgesehen ist, erlassen werden.

IV

Dieses Protokoll, das die Übereinkommen von 1961 ergänzt, liegt bis zum 1. Mai 1961 zur Unterzeichnung auf.

Es bedarf der Ratifikation.

Die Staaten, die dieses Protokoll bis zu diesem Zeitpunkt nicht unterzeichnet haben, und die Staaten, welche sich an den vorerwähnten Übereinkommen gemäss Artikel 67 der CIM und Artikel 66 der CIV von 1961 beteiligen, können diesem Protokoll auf Grund einer Mitteilung beitreten.

Die Ratifikationsurkunde oder die Mitteilung über den Beitritt ist bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Abschnitt I dieses Zusatzprotokolls tritt sechs Monate vor dem für die Inkraftsetzung der Übereinkommen von 1961 vorgesehenen Zeitpunkt in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorstehende Protokoll unterzeichnet.

Geschehen zu Bern am fünfundzwanzigsten Februar eintausendneuhunderteinundsechzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

(Folgen die Unterschriften)

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (Vom 18. Dezember 1961)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1962
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	04
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8405
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.01.1962
Date	
Data	
Seite	81-208
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 600

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.