

Übersetzung¹

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr² (COTIF 1980)

Abgeschlossen in Bern am 9. Mai 1980

Von der Bundesversammlung genehmigt am 24. Juni 1983³

Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 8. November 1983

In Kraft getreten für die Schweiz am 1. Mai 1985

(Stand am 8. August 2006)

Die Vertragsparteien

sind in Anwendung des Artikels 69 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)⁴ und des Artikels 64 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970⁵ sowie in Anwendung des Artikels 27 des Zusatzübereinkommens zum CIV über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden vom 26. Februar 1966⁶ zusammengetreten und haben,

- überzeugt von der Nützlichkeit einer internationalen Organisation und
- in Erkenntnis der Notwendigkeit, die beförderungsrechtlichen Bestimmungen den wirtschaftlichen und technischen Bedürfnissen anzupassen,

folgendes vereinbart:

Titel I Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Zwischenstaatliche Organisation

§ 1. Die Parteien dieses Übereinkommens bilden als Mitgliedstaaten die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), im Folgenden «Organisation» genannt.

Die Organisation hat ihren Sitz in Bern.

AS 1985 505; BBl 1982 III 911

¹ Der Originaltext findet sich unter der gleichen Nummer in der französischen Ausgabe dieser Sammlung.

² Dieses Übereink. wurde durch das Prot. vom 3. Juni 1999 geändert (SR 0.742.403.12). Die Änd. vom 20. Dez. 1990 (SR 0.742.403.11; AS 1997 789) sind im vorliegenden Text eingebaut, gelten aber nur im Verhältnis zu jenen Staaten, die ihnen beigetreten sind. Siehe deshalb ihren eigenen Geltungsbereich.

³ AS 1985 504

⁴ [AS 1975 189 245]

⁵ [AS 1975 267]

⁶ [AS 1972 2945, 1975 311 312]

§ 2. Die Organisation besitzt Rechtspersönlichkeit. Sie kann insbesondere Verträge schliessen, bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräussern sowie klagen und verklagt werden.

Die Organisation, die Mitglieder ihres Personals, die von ihr berufenen Sachverständigen und die Vertreter der Mitgliedstaaten geniessen die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Vorrechte und Immunitäten, und zwar zu den Bedingungen, wie sie im Protokoll, das dem Übereinkommen beigefügt ist und einen Bestandteil des Übereinkommens bildet, festgelegt sind.

Die Beziehungen zwischen der Organisation und dem Sitzstaat werden in einem Sitzabkommen geregelt.

§ 3. Die Arbeitssprachen der Organisation sind Französisch und Deutsch.

Art. 2 Zweck der Organisation

§ 1. Zweck der Organisation ist es vor allem, eine einheitliche Rechtsordnung für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern im durchgehenden internationalen Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten auf Eisenbahnlinien aufzustellen sowie die Durchführung und die Fortentwicklung dieser Rechtsordnung zu erleichtern.

§ 2. Den Beförderungen auf einer Linie im Sinne des vorstehenden Absatzes sind andere Binnenbeförderungen, die in Ergänzung einer Eisenbahnbeförderung unter Verantwortung der Eisenbahn erfolgen, gleichgestellt.⁷

Art. 3 Einheitliche Rechtsvorschriften CIV und CIM

§ 1. Auf durchgehende internationale Beförderungen sind anzuwenden:

- die «Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)» (Anhang A zum Übereinkommen);
- die «Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)» (Anhang B zum Übereinkommen).

§ 2. Die in Artikel 2 § 1 und § 2 Absatz 1 genannten Linien, auf denen diese Beförderungen durchgeführt werden, sind in zwei Listen einzutragen: Liste der Linien CIV und Liste der Linien CIM.⁸

§ 3. Die Unternehmen, welche die in Artikel 2 § 2 Absatz 1 bezeichneten, in diese Listen eingetragenen Linien betreiben, haben dieselben Rechte und Pflichten, wie sie den Eisenbahnen durch die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM übertragen sind, vorbehaltlich der Abweichungen, die sich aus den besonderen Betriebsbedingungen jeder Beförderungsart ergeben und die wie Tarife veröffentlicht sind.⁹

⁷ Fassung gemäss Art. I Ziff. 1 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 1 339).

⁸ Fassung gemäss Art. I Ziff. 2 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 1 339).

⁹ Fassung gemäss Art. I Ziff. 2 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 1 339).

Diese Abweichungen dürfen sich jedoch nicht auf die Haftungsbestimmungen beziehen.

§ 4. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM sind mit ihren Anlagen Bestandteil des Übereinkommens.

Art. 4 Begriffsbestimmung «Übereinkommen»

Im Folgenden umfasst der Ausdruck «Übereinkommen» das Übereinkommen selbst, das in Artikel 1 § 2 Absatz 2 genannte Protokoll, das Zusatzmandat für die Rechnungsprüfung und die in Artikel 3 §§ 1 und 4 genannten Anhänge A und B sowie deren Anlagen.¹⁰

Titel II

Aufbau und Tätigkeit

Art. 5 Organe

Die Tätigkeit der Organisation wird durch die folgenden Organe wahrgenommen:

- Generalversammlung,
- Verwaltungsausschuss,
- Revisionsausschuss,
- Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter,
- Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI).

Art. 6 Generalversammlung

§ 1. Die Generalversammlung besteht aus den Vertretern der Mitgliedstaaten.

§ 2. Die Generalversammlung

- a) gibt sich eine Geschäftsordnung;
- b) bestimmt die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses gemäss Artikel 7 § 1;
- c) gibt Richtlinien für die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses und des Zentralamtes;
- d) setzt für einen Zeitraum von fünf Jahren den Höchstbetrag fest, den die jährlichen Ausgaben der Organisation erreichen dürfen, oder gibt Richtlinien für die Begrenzung dieser Ausgaben;
- e) entscheidet gemäss Artikel 19 § 2 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens;

¹⁰ Fassung gemäss Art. I Ziff. 3 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

- f) entscheidet über Beitrittsanträge, die ihr gemäss Artikel 23 § 2 unterbreitet werden;
- g) entscheidet über sonstige Fragen, die gemäss § 3 auf die Tagesordnung gesetzt sind.

§ 3. Das Zentralamt beruft die Generalversammlung alle fünf Jahre oder auf Antrag eines Drittels der Mitgliedstaaten sowie in den Fällen ein, die in den Artikeln 19 § 2 und 23 § 3 vorgesehen sind, und übermittelt den Mitgliedstaaten spätestens drei Monate vor der Eröffnung der Tagung den Entwurf der Tagesordnung.

§ 4. Die Generalversammlung ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Mitgliedstaaten vertreten ist. Ein Mitgliedstaat kann sich von einem anderen Mitgliedstaat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.

§ 5. Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit der Mehrheit der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten.

Für die Anwendung des § 2 Buchstabe d) und des § 2 Buchstabe e) – in diesem Falle, soweit es sich um Anträge auf Änderung des Übereinkommens selbst und des Protokolls handelt – ist eine Mehrheit von zwei Dritteln erforderlich.

§ 6. Im Einverständnis mit der Mehrheit der Mitgliedstaaten lädt das Zentralamt auch Nichtmitgliedstaaten ein, an den Tagungen der Generalversammlung mit beratender Stimme teilzunehmen.

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Mitgliedstaaten lädt das Zentralamt internationale Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind oder sich mit auf der Tagesordnung stehenden Fragen befassen, ein, an den Tagungen der Generalversammlung mit beratender Stimme teilzunehmen.

§ 7. Vor den Tagungen der Generalversammlung und gemäss den Richtlinien des Verwaltungsausschusses wird der Revisionsausschuss zur Vorprüfung der in Artikel 19 § 2 bezeichneten Anträge einberufen.

Art. 7 Verwaltungsausschuss

§ 1. Der Verwaltungsausschuss besteht aus den Vertretern von zwölf Mitgliedstaaten.¹¹

Die Schweizerische Eidgenossenschaft verfügt über einen ständigen Sitz.¹² Die anderen Staaten werden für fünf Jahre ernannt. Die Zusammensetzung des Ausschusses wird unter Berücksichtigung insbesondere einer angemessenen geographischen Verteilung für jede Amtszeit bestimmt. Ein Mitgliedstaat darf nicht mehr als zwei aufeinander folgende Amtszeiten dem Ausschuss angehören.

Wird ein Sitz frei, so bezeichnet der Ausschuss einen anderen Mitgliedstaat für den Rest der Amtszeit.

¹¹ Fassung gemäss Art. I Ziff. 4 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

¹² Fassung gemäss Art. I Ziff. 4 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

Jeder Mitgliedstaat, der dem Ausschuss angehört, bezeichnet einen Delegierten; er kann auch einen stellvertretenden Delegierten bezeichnen.

§ 2. Der Ausschuss

- a)¹³ gibt sich eine Geschäftsordnung und bezeichnet mit einer Mehrheit von zwei Dritteln den Staat, der für die jeweilige Amtszeit den Vorsitz führt;
- b) schliesst das Sitzabkommen;
- c) stellt die Vorschriften über die Organisation, die Tätigkeit und die Rechtsstellung des Personals des Zentralamtes auf;
- d) ernennt unter Berücksichtigung der Eignung der Bewerber und einer angemessenen geographischen Verteilung den Generaldirektor, den Vizegeneraldirektor, die Räte und die Ratsadjunkten des Zentralamtes; dieses setzt die Mitgliedstaaten rechtzeitig in Kenntnis, wenn eine dieser Stellen frei wird; die schweizerische Regierung unterbreitet Bewerbungen für die Stellen des Generaldirektors und des Vizegeneraldirektors,
der Generaldirektor und der Vizegeneraldirektor werden für einen Zeitraum von fünf Jahren ernannt und sind wieder wählbar;¹⁴
- e) überwacht die administrative und die finanzielle Geschäftsführung des Zentralamtes;
- f) überwacht die sachgemässe Anwendung des Übereinkommens und der von den anderen Organen gefassten Beschlüsse durch das Zentralamt; er empfiehlt gegebenenfalls die Massnahmen, die zur Erleichterung der Anwendung des Übereinkommens und dieser Beschlüsse geeignet sind;
- g) begutachtet Fragen, welche die Tätigkeit des Zentralamtes betreffen können und die ihm von einem Mitgliedstaat oder dem Generaldirektor des Zentralamtes unterbreitet werden;
- h) genehmigt das jährliche Arbeitsprogramm des Zentralamtes;
- i) genehmigt den jährlichen Voranschlag der Organisation, den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung;
- j) teilt den Mitgliedstaaten den Geschäftsbericht, den Jahresrechnungsabschluss sowie seine Beschlüsse und Empfehlungen mit;
- k) verfasst einen Tätigkeitsbericht, macht Vorschläge für seine Neubestellung und teilt sie den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Generalversammlung, die seine Zusammensetzung zu bestimmen hat, spätestens zwei Monate vor der Eröffnung der Tagung mit.

§ 3. Sofern er nichts anderes beschliesst, tritt der Ausschuss am Sitz der Organisation zusammen.

¹³ Fassung gemäss Art. I Ziff. 4 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

¹⁴ Eingefügt durch Art. I Ziff. 4 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

Er hält jedes Jahr zwei Tagungen ab; er tritt ferner zusammen, wenn der Vorsitzende es beschliesst oder vier seiner Mitglieder es beantragen.

Die Niederschriften der Tagungen werden allen Mitgliedstaaten zugestellt.

Art. 8 Ausschüsse

§ 1. Der Revisionsausschuss und der Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter, im Folgenden «Fachausschuss» genannt, bestehen aus den Vertretern der Mitgliedstaaten.

Der Generaldirektor des Zentralamtes oder sein Vertreter nimmt mit beratender Stimme an den Tagungen teil.

§ 2. Der Revisionsausschuss

- a) entscheidet gemäss Artikel 19 § 3 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens;
- b) prüft gemäss Artikel 6 § 7 die Anträge, die der Generalversammlung vorgelegt werden.

Der Fachausschuss

entscheidet gemäss Artikel 19 § 4 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens.

§ 3. Das Zentralamt beruft die Ausschüsse entweder von sich aus oder auf Antrag von fünf Mitgliedstaaten sowie in dem in Artikel 6 § 7 vorgesehenen Fall ein; es übermittelt den Mitgliedstaaten spätestens zwei Monate vor der Eröffnung der Tagung den Entwurf der Tagesordnung.

§ 4. Der Revisionsausschuss ist beschlussfähig, wenn die Mehrheit der Mitgliedstaaten vertreten ist; der Fachausschuss ist beschlussfähig, wenn ein Drittel der Mitgliedstaaten vertreten ist.

Ein Mitgliedstaat kann sich von einem anderen Mitgliedstaat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.

§ 5. Jeder vertretene Mitgliedstaat verfügt über eine Stimme; die Abstimmung findet durch Handerheben oder, auf Antrag, durch namentlichen Aufruf statt.

Ein Antrag ist angenommen, wenn die Zahl der Ja-Stimmen

- a) mindestens gleich einem Drittel der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten und
- b) grösser als die Zahl der Nein-Stimmen ist.

§ 6. Im Einverständnis mit der Mehrheit der Mitgliedstaaten lädt das Zentralamt Nichtmitgliedstaaten und internationale Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind oder sich mit auf der Tagesordnung stehenden Fragen befassen, ein, an den Tagungen der Ausschüsse mit beratender Stimme teilzunehmen. Unter denselben Voraussetzungen können unabhängige Sachverständige zu den Tagungen des Fachausschusses eingeladen werden.

§ 7. Die Ausschüsse wählen für jede Tagung einen Vorsitzenden und einen oder zwei stellvertretende Vorsitzende.

§ 8. Die Beratungen finden in den Arbeitssprachen statt. Die während der Sitzung in einer Arbeitssprache vorgetragenen Ausführungen werden ihrem wesentlichen Inhalt nach in die andere Arbeitssprache übersetzt; die Anträge und die Beschlüsse werden in ihrem vollen Wortlaut übersetzt.

§ 9. Die Niederschriften enthalten eine gedrängte Wiedergabe der Verhandlungen. Die Anträge und die Beschlüsse werden in ihrem vollen Wortlaut aufgenommen. Hinsichtlich der Beschlüsse ist der französische Wortlaut massgebend.

Die Niederschriften werden den Mitgliedstaaten zugestellt.

§ 10. Die Ausschüsse können zur Behandlung bestimmter Fragen Arbeitsgruppen einsetzen.

§ 11. Die Ausschüsse können sich eine Geschäftsordnung geben.

Art. 9 Zentralamt

§ 1. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr besorgt die Sekretariatsgeschäfte der Organisation.

§ 2. Das Zentralamt hat insbesondere

- a) die Aufgaben auszuführen, die ihm von den anderen Organen der Organisation übertragen werden;
- b) die Anträge auf Änderung des Übereinkommens zur Behandlung vorzubereiten, wobei gegebenenfalls Sachverständige zugezogen werden;
- c) die Ausschüsse einzuberufen;
- d) den Mitgliedstaaten rechtzeitig die erforderlichen Dokumente für die Tagungen der verschiedenen Organe zu übermitteln;
- e) die in Artikel 3 § 2 vorgesehenen Listen der Linien auf dem Laufenden zu halten und zu veröffentlichen;
- f) die Mitteilungen der Mitgliedstaaten und der Beförderungsunternehmen entgegenzunehmen und sie gegebenenfalls den anderen Mitgliedstaaten und Beförderungsunternehmen zur Kenntnis zu bringen;
- g) eine Rechtsprechungskartei auf dem Laufenden zu halten und zu veröffentlichen;
- h) eine Zeitschrift herauszugeben;
- i) die Organisation bei anderen internationalen Organisationen zu vertreten, die für Fragen zuständig sind, die mit den von der Organisation verfolgten Zielen zusammenhängen;
- j) den jährlichen Voranschlag der Organisation auszuarbeiten und ihn dem Verwaltungsausschuss zur Genehmigung zu unterbreiten;
- k) die Finanzen der Organisation im Rahmen des genehmigten Voranschlages zu führen;
- l) auf Ersuchen eines Mitgliedstaates oder eines Beförderungsunternehmens durch Anbieten seiner guten Dienste zu versuchen, Streitigkeiten zwischen

den betreffenden Staaten oder Unternehmen über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens zu schlichten;

- m) auf Ersuchen der beteiligten Parteien – Mitgliedstaaten, Beförderungsunternehmen oder Benutzer – bei Streitigkeiten über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens Gutachten abzugeben;
- n) bei der schiedsgerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten gemäss Titel III mitzuwirken;
- o) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen Beförderungsunternehmen sowie die Einziehung unbezahlter Forderungen zu erleichtern.

§ 3. Die Zeitschrift enthält die für die Anwendung des Übereinkommens notwendigen Mitteilungen sowie Abhandlungen, Gerichtsurteile und Informationen, die für die Auslegung, die Anwendung und die Entwicklung des Eisenbahnbeförderungsrechtes von Bedeutung sind; die Zeitschrift erscheint in den Arbeitssprachen.

Art. 10 Listen der Linien

§ 1. Die Mitgliedstaaten richten ihre Mitteilungen betreffend die Eintragung oder die Streichung von Linien in den in Artikel 3 § 2 vorgesehenen Listen an das Zentralamt.

Sofern die in Artikel 2 § 2 bezeichneten Linien Mitgliedstaaten verbinden, werden sie nur im Einverständnis dieser Staaten eingetragen; für die Streichung einer solchen Linie genügt die Mitteilung eines dieser Staaten.

Das Zentralamt teilt allen Mitgliedstaaten die Eintragung oder die Streichung einer Linie mit.

§ 2. Eine Linie ist dem Übereinkommen nach Ablauf eines Monats, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Zentralamtes über ihre Eintragung, unterstellt.

§ 3. Eine Linie ist dem Übereinkommen nicht mehr unterstellt nach Ablauf eines Monats, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Zentralamtes über ihre Streichung, ausgenommen hinsichtlich der bereits begonnenen Beförderungen, die abgewickelt werden müssen.

Art. 11 Finanzen

§ 1. Die Höhe der Ausgaben der Organisation wird auf Vorschlag des Zentralamtes vom Verwaltungsausschuss für jedes Geschäftsjahr festgelegt.

Die Ausgaben der Organisation werden von den Mitgliedstaaten im Verhältnis der Länge der eingetragenen Linien getragen. Für Linien zur See und auf Binnengewässern wird jedoch nur die Hälfte ihrer Längen berechnet; für die anderen Linien, die unter besonderen Bedingungen betrieben werden, kann der Beitrag auf Grund einer Vereinbarung zwischen der betreffenden Regierung und dem Zentralamt, vorbehaltlich der Genehmigung durch den Verwaltungsausschuss, um höchstens die Hälfte herabgesetzt werden.

§ 2. Mit der Übermittlung des Geschäftsberichtes und des Jahresrechnungsabschlusses ersucht das Zentralamt die Mitgliedstaaten, ihren Beitrag zu den Ausgaben für das abgelaufene Geschäftsjahr innerhalb möglichst kurzer Frist, spätestens aber am 31. Dezember des Jahres der Übermittlung, zu entrichten.

Nach diesem Zeitpunkt sind die geschuldeten Beträge mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen.

Hat ein Mitgliedstaat zwei Jahre nach diesem Zeitpunkt seinen Beitrag nicht gezahlt, so ist sein Stimmrecht ausgesetzt, bis er seiner Zahlungspflicht nachgekommen ist.

Nach Ablauf einer weiteren Frist von zwei Jahren prüft die Generalversammlung, ob die Haltung dieses Staates als stillschweigende Kündigung des Übereinkommens anzusehen sei, wobei sie gegebenenfalls den Zeitpunkt festlegt, in dem die Kündigung wirksam wird.

§ 3. Im Falle der Kündigung gemäss § 2 und gemäss Artikel 25 sowie im Falle der Aussetzung des Stimmrechtes bleiben die fälligen Beiträge geschuldet.

§ 4. Die nicht gezahlten Beträge sollen nach Möglichkeit aus Mitteln der Organisation gedeckt werden; sie können auf vier Geschäftsjahre verteilt werden. Ein verbleibender Fehlbetrag wird auf ein besonderes Konto zu Lasten der anderen Mitgliedstaaten gebucht, soweit sie während der Zeit der Nichtzahlung am Übereinkommen beteiligt waren; die Belastung erfolgt im Verhältnis der Länge ihrer eingetragenen Linien im Zeitpunkt der Eröffnung des besonderen Kontos.

§ 5. Ein Staat, der das Übereinkommen gekündigt hat, kann durch Beitritt wieder Mitgliedstaat werden, vorausgesetzt, dass er die von ihm geschuldeten Beträge gezahlt hat.

§ 6. Die Organisation erhebt eine Vergütung zur Deckung der besonderen Kosten, die sich aus den in Artikel 9 § 2 Buchstaben 1) bis n) vorgesehenen Tätigkeiten ergeben; in den Fällen des Artikels 9 § 2 Buchstaben 1) und m) wird dieser Betrag auf Vorschlag des Zentralamtes vom Verwaltungsausschuss festgesetzt; im Falle des Artikels 9 § 2 Buchstabe n) ist Artikel 15 § 2 anzuwenden.

§ 7. Die Rechnungsprüfung wird von der schweizerischen Regierung nach den Regeln des dem Übereinkommen selbst beigefügten Zusatzmandats und, vorbehaltlich besonderer Weisungen des Verwaltungsausschusses, in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Finanz- und Buchführungsreglementes der Organisation durchgeführt.¹⁵

¹⁵ Fassung gemäss Art. I Ziff. 5 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

Titel III

Schiedsgerichtsbarkeit

Art. 12 Zuständigkeit

§ 1. Streitigkeiten zwischen Mitgliedstaaten über Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens sowie Streitigkeiten zwischen Mitgliedstaaten und der Organisation über Auslegung oder Anwendung des Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten können auf Ersuchen einer der Parteien einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Die Parteien bestimmen die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren nach freiem Ermessen.

§ 2. Streitigkeiten

- a) zwischen Beförderungsunternehmen,
- b) zwischen Beförderungsunternehmen und Benutzern,
- c) zwischen Benutzern

bei der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM können, wenn sie nicht gütlich beigelegt oder der Entscheidung der ordentlichen Gerichte unterbreitet worden sind, im Einverständnis der beteiligten Parteien einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Für die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren gelten die Artikel 13 bis 16.

§ 3. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung des Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde sich das Recht vorbehalten, die Bestimmungen des § 1 und des § 2 ganz oder teilweise nicht anzuwenden.

§ 4. Jeder Staat, der einen Vorbehalt gemäss § 3 angebracht hat, kann jederzeit durch Mitteilung an die Depositarregierung darauf verzichten. Der Verzicht auf den Vorbehalt wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem die Depositarregierung den Staaten davon Kenntnis gegeben hat.

Art. 13 Schiedsvertrag. Gerichtskanzlei

Die Parteien schliessen einen Schiedsvertrag, der insbesondere bestimmt:

- a) den Streitgegenstand;
- b) die Zusammensetzung des Gerichtes und die für die Ernennung des oder der Schiedsrichter vereinbarten Fristen;
- c) den als Sitz des Gerichtes vereinbarten Ort.

Der Schiedsvertrag muss dem Zentralamt mitgeteilt werden, das die Aufgaben einer Gerichtskanzlei wahrnimmt.

Art. 14 Schiedsrichter

§ 1. Das Zentralamt stellt eine Liste der Schiedsrichter auf und hält sie auf dem laufenden. Jeder Mitgliedstaat kann zwei seiner Staatsangehörigen, die Sachverständige

des internationalen Beförderungsrechtes sind, in die Liste der Schiedsrichter eintragen lassen.

§ 2. Das Schiedsgericht besteht gemäss dem Schiedsvertrag aus einem, drei oder fünf Schiedsrichtern.

Die Schiedsrichter werden unter den Personen gewählt, die in der in § 1 erwähnten Liste eingetragen sind. Sieht der Schiedsvertrag jedoch fünf Schiedsrichter vor, so kann jede Partei einen nicht in der Liste eingetragenen Schiedsrichter wählen.

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 jeweils einen oder zwei Schiedsrichter; diese bezeichnen im gegenseitigen Einverständnis den dritten oder den fünften Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichtes führt.

Sind die Parteien über die Bezeichnung des Einzelschiedsrichters oder die gewählten Schiedsrichter über die Bezeichnung des dritten oder des fünften Schiedsrichters nicht einig, so wird dieser durch den Generaldirektor des Zentralamtes bezeichnet.

§ 3. Sofern die Parteien nicht dieselbe Staatsangehörigkeit haben, muss der Einzelschiedsrichter, der dritte oder der fünfte Schiedsrichter eine andere Staatsangehörigkeit haben als die Parteien.

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

Art. 15 Verfahren. Kosten

§ 1. Das Schiedsgericht bestimmt das Verfahren unter Berücksichtigung insbesondere der folgenden Bestimmungen:

- a) es untersucht und beurteilt die Streitsache auf Grund des Vorbringens der Parteien, ohne dass es bei seiner Entscheidung über Rechtsfragen an die Auslegung durch die Parteien gebunden ist;
- b) es kann nicht mehr oder nichts anderes zusprechen, als der Kläger verlangt, und nicht weniger, als der Beklagte als geschuldet anerkannt hat;
- c) der Schiedsspruch wird mit entsprechender Begründung vom Schiedsgericht abgefasst und den Parteien durch das Zentralamt zugestellt;
- d) vorbehaltlich einer gegenteiligen Bestimmung zwingenden Rechtes an dem Ort, an dem das Schiedsgericht seinen Sitz hat, und vorbehaltlich gegenteiliger Vereinbarung der Parteien ist der Schiedsspruch endgültig.

§ 2. Die Honorare der Schiedsrichter werden vom Generaldirektor des Zentralamtes festgelegt.

Der Schiedsspruch setzt die Kosten und Auslagen fest und bestimmt, in welchem Verhältnis sie und die Honorare der Schiedsrichter unter die Parteien aufzuteilen sind.

Art. 16 Verjährung. Vollstreckbarkeit

§ 1. Die Einleitung des schiedsgerichtlichen Verfahrens hat für die Unterbrechung der Verjährung dieselbe Wirkung, wie sie nach dem anzuwendenden materiellen Recht für die Klageerhebung beim ordentlichen Gericht vorgesehen ist.

§ 2. Der Schiedsspruch des Schiedsgerichtes wird gegenüber Beförderungsunternehmen und Benutzern in jedem Mitgliedstaat vollstreckbar, sobald die in dem Staat, in dem die Vollstreckung erfolgen soll, vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes ist nicht zulässig.

Titel IV
Verschiedene Bestimmungen**Art. 17** Einziehung unbezahlter Forderungen zwischen
Beförderungsunternehmen

§ 1. Unbezahlt gebliebene Forderungen aus Beförderungen, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften anzuwenden sind, können vom forderungsberechtigten Beförderungsunternehmen zur Erleichterung der Einziehung dem Zentralamt mitgeteilt werden; zu diesem Zweck fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu zahlen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. Ist das Zentralamt der Ansicht, dass die Weigerung hinreichend begründet ist, so schlägt es den Parteien vor, sich an das zuständige Gericht oder an das in Artikel 12 § 2 vorgesehene Schiedsgericht zu wenden.

§ 3. Ist das Zentralamt der Ansicht, dass der Betrag ganz oder teilweise geschuldet ist, so kann es nach anfälliger Anhörung eines Sachverständigen erklären, dass das schuldnerische Beförderungsunternehmen den geschuldeten Betrag ganz oder teilweise beim Zentralamt einzuzahlen hat; der daraufhin eingezahlte Betrag bleibt hinterlegt, bis das zuständige Gericht oder das Schiedsgericht in der Sache selbst endgültig entschieden hat.

§ 4. Zahlt das Unternehmen die vom Zentralamt festgelegte Summe nicht binnen zweier Wochen ein, so wird es unter Hinweis auf die Folgen seiner Weigerung erneut zur Zahlung aufgefordert.

§ 5. Wird auch dieser zweiten Aufforderung nicht binnen zweier Monate entsprochen, so richtet das Zentralamt an den Mitgliedstaat, dem das Unternehmen angehört, ein mit Gründen versehenes Ersuchen, Massnahmen zu ergreifen und insbesondere zu prüfen, ob die Linien des schuldnerischen Beförderungsunternehmens weiterhin in der Liste zu belassen sind.

§ 6. Erklärt der Mitgliedstaat, dass er trotz Nichtzahlung die Eintragung der Linien dieses Unternehmens aufrechterhält, oder lässt er die Mitteilung des Zentralamtes sechs Wochen unbeantwortet, so wird von Rechts wegen vermutet, dass er für die Begleichung aller Forderungen bürgt, die aus Beförderungen herrühren, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften anzuwenden sind.

Art. 18 Urteile. Arrest und Pfändung. Sicherheitsleistung

§ 1. Urteile, auch Versäumnisurteile, die auf Grund des Übereinkommens vom zuständigen Gericht gefällt worden und nach den für das urteilende Gericht massgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, werden in jedem der anderen Mitgliedstaaten vollstreckbar, sobald die in dem Staat, in dem die Vollstreckung erfolgen soll, vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes ist nicht zulässig.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile und auf Urteile, die dem Kläger wegen seines Unterliegens im Rechtsstreit ausser den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

Absatz 1 gilt auch für gerichtliche Vergleiche.

§ 2. Stehen einem Beförderungsunternehmen aus einer Beförderung, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften anzuwenden sind, Forderungen gegen ein anderes Beförderungsunternehmen zu, das nicht demselben Mitgliedstaat angehört, so können diese Forderungen nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Mitgliedstaates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem das Unternehmen angehört, das Gläubiger der zu pfändenden Forderung ist.

§ 3. Das rollende Material der Eisenbahn sowie die der Beförderung dienenden bahneigenen Gegenstände aller Art, wie Container, Ladegeräte und Decken, können in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, dem die Eigentumsbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

Privatwagen sowie die darin befindlichen, der Beförderung dienenden und dem Wageneigentümer gehörenden Gegenstände aller Art können in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, in dem der Wageneigentümer seinen Sitz hat, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

§ 4. Bei Klagen auf Grund des Übereinkommens kann eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreites nicht gefordert werden.

Titel V
Änderung des Übereinkommens**Art. 19** Zuständigkeit

§ 1. Die Mitgliedstaaten richten ihre Anträge auf Änderung des Übereinkommens an das Zentralamt, das sie unverzüglich den Mitgliedstaaten zur Kenntnis bringt.

§ 2. Die Generalversammlung entscheidet über Anträge auf Änderung der Bestimmungen des Übereinkommens, die in den §§ 3 und 4 nicht vorgesehen sind.

Ein Antrag auf Änderung kann nur mit Zustimmung eines Drittels der Mitgliedstaaten auf die Tagesordnung einer Tagung der Generalversammlung gesetzt werden.

Wird der Generalversammlung ein Antrag auf Änderung vorgelegt, so kann sie mit der in Artikel 6 § 5 vorgesehenen Mehrheit feststellen, dass ein solcher Antrag in unmittelbarem Zusammenhang mit einer oder mit mehreren Bestimmungen steht, für deren Änderung gemäss § 3 der Revisionsausschuss zuständig ist. In diesem Fall ist die Generalversammlung auch für die Entscheidung über die Änderung dieser Bestimmung oder dieser Bestimmungen zuständig.

§ 3. Vorbehaltlich einer Feststellung der Generalversammlung gemäss § 2 Absatz 3 entscheidet der Revisionsausschuss über Anträge auf Änderung der nachstehend aufgeführten Bestimmungen:

- a) Zusatzmandat für die Rechnungsprüfung;
- b) Einheitliche Rechtsvorschriften CIV:
 - Artikel I § 3, Artikel 4 § 2, Artikel 5 (ohne § 2), 6, 9 bis 14, 15 (ohne § 6), 16 bis 21, 22 § 3, Artikel 23 bis 25, 37, 43 (ohne die §§ 2 und 4), 48, 49, 56 bis 58, 61;
 - die in Rechnungseinheiten festgesetzten Beträge in den Artikeln 30, 31, 38, 40 und 41, wenn die Änderung zu einer Erhöhung dieser Beträge führen würde;
- c) Einheitliche Rechtsvorschriften CIM:
 - Artikel 1 § 2, Artikel 3 §§ 2 bis 5, Artikel 4, 5, 6 (ohne § 3), 7, 8, 11 bis 13, 14 (ohne § 7), 15 bis 17, 19 (ohne § 4), 20 (ohne § 3), 21 bis 24, 25 (ohne § 3), 26 (ohne § 2), 27, 28 §§ 3 und 6, Artikel 29, 30 (ohne § 3), 31, 32 (ohne § 3), 33 (ohne § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (ohne § 3), 48 – soweit eine Anpassung an das internationale Seefrachtrecht angestrebt wird –, 52, 53, 59 bis 61, 64 und 65;
 - der in Rechnungseinheiten festgesetzte Betrag in Artikel 40, wenn die Änderung zu einer Erhöhung dieses Betrages führen würde;
 - Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP), Anlage II;
 - Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RiCo), Anlage III;
 - Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (RIEx) Anlage IV.¹⁶

§ 4. Der Fachausschuss entscheidet über Anträge auf Änderung der Bestimmungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anlage I zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.

Art. 20 Beschlüsse der Generalversammlung

§ 1. Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen werden in ein Protokoll aufgenommen, das von den Vertretern der Mitgliedstaaten unterzeichnet wird. Dieses Protokoll bedarf der Ratifizierung, der Annahme oder der Genehmi-

¹⁶ Bereinigt gemäss Art. I Ziff. 6 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

gung; die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden werden so bald wie möglich bei der Depositarregierung hinterlegt.

§ 2. Wenn das Protokoll von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt ist, treten die Beschlüsse nach Ablauf der von der Generalversammlung festgesetzten Frist in Kraft.

§ 3. Die Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und CIM im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die einen Monat vor dem Inkrafttreten ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde noch nicht hinterlegt haben, ist mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Das Zentralamt teilt diese Aussetzung den Mitgliedstaaten mit; sie verliert ihre Wirkung nach Ablauf eines Monats, gerechnet von dem Tag, an dem das Zentralamt die Ratifizierung, die Annahme oder die Genehmigung der genannten Beschlüsse durch die betreffenden Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

Die Aussetzung hat keine Wirkung für Mitgliedstaaten, die, ohne ihre Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt zu haben, dem Zentralamt mitgeteilt haben, dass sie die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen anwenden.

Art. 21 Beschlüsse der Ausschüsse

§ 1. Die von den Ausschüssen beschlossenen Änderungen werden den Mitgliedstaaten vom Zentralamt mitgeteilt.

§ 2. Diese Beschlüsse treten für alle Mitgliedstaaten am ersten Tage des zwölften Monats nach dem Monat in Kraft, in dem das Zentralamt sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat, sofern nicht innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung, ein Drittel der Mitgliedstaaten Widerspruch erhoben hat.

Wenn jedoch ein Mitgliedstaat innerhalb der Frist von vier Monaten gegen einen Beschluss des Revisionsausschusses Widerspruch erhebt und das Übereinkommen spätestens zwei Monate vor dem Zeitpunkt kündigt, der für das Inkrafttreten dieses Beschlusses vorgesehen ist, tritt dieser Beschluss erst in dem Zeitpunkt in Kraft, in dem die Kündigung des betreffenden Mitgliedstaates wirksam wird.

Titel VI **Schlussbestimmungen**

Art. 22 Unterzeichnung, Ratifizierung, Annahme, Genehmigung des Übereinkommens

§ 1. Das Übereinkommen liegt bis zum 31. Dezember 1980 in Bern bei der schweizerischen Regierung zur Unterzeichnung durch die Staaten auf, die zur achten ordentlichen Revisionskonferenz der Übereinkommen CIM und CIV eingeladen worden sind.

§ 2. Das Übereinkommen bedarf der Ratifizierung, der Annahme oder der Genehmigung; die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden sind bei der schweizerischen Regierung als Depositärregierung zu hinterlegen.

Art. 23 Beitritt zum Übereinkommen

§ 1. Die Staaten, die zur achten ordentlichen Revisionskonferenz der Übereinkommen CIM und CIV eingeladen worden sind und das Übereinkommen nicht innerhalb der in Artikel 22 § 1 vorgesehenen Frist unterzeichnet haben, können dennoch ihren Beitritt zum Übereinkommen vor seiner Inkraftsetzung mitteilen. Die Beitrittsurkunde ist bei der Depositärregierung zu hinterlegen.

§ 2. Jeder Staat, der dem Übereinkommen nach seiner Inkraftsetzung beizutreten wünscht, richtet an die Depositärregierung einen Antrag und einen Bericht über die Lage seiner Eisenbahnunternehmen hinsichtlich internationaler Beförderungen. Die Depositärregierung teilt sie den Mitgliedstaaten und dem Zentralamt mit.

Haben nicht fünf Mitgliedstaaten bei der Depositärregierung Einspruch erhoben, so ist der Antrag sechs Monate nach der genannten Mitteilung rechtsverbindlich angenommen. Die Depositärregierung teilt dies dem antragstellenden Staat sowie den Mitgliedstaaten und dem Zentralamt mit. Der neue Mitgliedstaat kommt unverzüglich den Bestimmungen des Artikels 10 nach.

Wird Einspruch erhoben, so unterbreitet die Depositärregierung den Beitrittsantrag der Generalversammlung zur Entscheidung.

Nach der Hinterlegung der Beitrittsurkunde wird der Beitritt am ersten Tage des zweiten Monats nach dem Monat wirksam, in dem das Zentralamt den Mitgliedstaaten die Liste der Linien des neuen Mitgliedstaates mitgeteilt hat.

§ 3. Jeder Beitritt zum Übereinkommen kann sich nur auf das Übereinkommen in seiner jeweils geltenden Fassung beziehen.

Art. 24 Inkraftsetzung des Übereinkommens

§ 1. Sobald die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden von fünfzehn Staaten hinterlegt sind, setzt sich die Depositärregierung mit den beteiligten Regierungen im Hinblick auf die Vereinbarung der Inkraftsetzung des Übereinkommens in Verbindung.

§ 2. Das Inkrafttreten des Übereinkommens zieht die Aufhebung der internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)¹⁷ und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970¹⁸ sowie des Zusatzübereinkommens zum CIV über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden vom 26. Februar 1966¹⁹ nach sich.

¹⁷ [AS 1975 189 245]

¹⁸ [AS 1975 267]

¹⁹ [AS 1972 2945, 1975 311 312]

Art. 25 Kündigung des Übereinkommens

Will ein Mitgliedstaat das Übereinkommen kündigen, so teilt er dies der Depositarregierung mit. Die Kündigung wird am 31. Dezember des darauf folgenden Jahres wirksam.

Art. 26 Aufgaben der Depositarregierung

Die Depositarregierung verständigt die zur achten ordentlichen Revisionskonferenz der Übereinkommen CIM und CIV eingeladenen Staaten, die anderen Staaten, die dem Übereinkommen beigetreten sind, sowie das Zentralamt über

- a) die Unterzeichnungen des Übereinkommens, die Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden und die Mitteilungen über die Kündigung;
- b) den Tag, an dem das Übereinkommen in Anwendung des Artikels 24 in Kraft tritt;
- c) die Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden der Protokolle gemäss Artikel 20.

Art. 27 Vorbehalte zum Übereinkommen

Vorbehalte zum Übereinkommen sind nur zulässig, soweit sie darin vorgesehen sind.

Art. 28 Wortlaut des Übereinkommens

Das Übereinkommen ist in französischer Sprache geschlossen und unterzeichnet.

Dem französischen Wortlaut sind amtliche Übersetzungen in deutscher, englischer, arabischer, italienischer und niederländischer Sprache beigegeben.

Nur der französische Wortlaut ist authentisch.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten, die von ihren Regierungen gehörig bevollmächtigt sind, dieses Übereinkommen unterschrieben.

Geschehen zu Bern, am neunten Mai neunzehnhundertachtzig, in einer Urschrift in französischer Sprache, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt bleibt. Eine beglaubigte Abschrift wird jedem Mitgliedstaat zugestellt werden.

(Es folgen die Unterschriften)

**Protokoll
über die Vorrechte und Immunitäten
der zwischenstaatlichen Organisationen
für den internationalen Eisenbahnverkehr
(OTIF)**

Art. 1

§ 1. Die Organisation genießt im Rahmen ihrer amtlichen Tätigkeit Immunität von der Gerichtsbarkeit und Vollstreckung ausser in folgenden Fällen:

- a) soweit die Organisation im Einzelfall ausdrücklich darauf verzichtet;
- b) im Fall eines von einem Dritten angestrebten Zivilverfahrens wegen Schadenersatzes auf Grund eines Unfalles, der durch ein der Organisation gehörendes oder für sie betriebenes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstosses gegen die Vorschriften über den Verkehr, an dem das genannte Fahrzeug beteiligt ist;
- c) im Fall einer Widerklage, die in direktem Zusammenhang mit einer durch die Organisation erhobenen Hauptklage steht;
- d) im Fall einer durch gerichtliche Entscheidung angeordneten Pfändung von Gehältern, Löhnen und sonstigen Bezügen, welche die Organisation einem Mitglied des Personals schuldet.

§ 2. Die Guthaben und die sonstigen Vermögenswerte der Organisation geniessen ohne Rücksicht darauf, wo sie sich befinden, Immunität von jeder Form der Beschlagnahme, Einziehung, Zwangsverwaltung und anderer Form von Pfändung oder Zwang, sofern diese nicht zur Verhinderung oder Untersuchung von Unfällen, an denen der Organisation gehörende oder für sie betriebene Kraftfahrzeuge beteiligt sind, vorübergehend notwendig sind.

Ist eine Enteignung aus Gründen des öffentlichen Interesses erforderlich, so müssen alle geeigneten Massnahmen getroffen werden, um zu verhindern, dass sie die Ausübung der Tätigkeiten der Organisation beeinträchtigt, und es ist im Voraus und unverzüglich eine angemessene Entschädigung zu leisten.

§ 3. Jeder Mitgliedstaat gewährt der Organisation, ihrem Vermögen und ihren Einkünften im Rahmen ihrer amtlichen Tätigkeit Befreiung von der direkten Besteuerung. Werden von der Organisation Käufe von erheblichem Wert getätigt oder Dienstleistungen von erheblichem Wert in Anspruch genommen, die für die Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit unbedingt erforderlich sind, und sind bei diesen Käufen oder Dienstleistungen Steuern oder sonstige Abgaben im Preis enthalten, so werden – soweit möglich – von den Mitgliedstaaten geeignete Massnahmen zur Befreiung von diesen Steuern und sonstigen Abgaben oder zu ihrer Erstattung getroffen.

Für Steuern oder sonstige Abgaben, die lediglich eine Vergütung für Dienstleistungen darstellen, wird eine Befreiung von Steuern und Abgaben nicht gewährt.

Die von der Organisation ein- oder ausgeführten Waren, die für die Ausübung ihrer amtlichen Tätigkeit unbedingt erforderlich sind, sind von allen Abgaben und Zöllen, die bei der Ein- oder Ausfuhr erhoben werden, befreit.

Für Waren und Dienstleistungen, die für den persönlichen Bedarf der Mitglieder des Personals der Organisation gekauft oder eingeführt beziehungsweise erbracht werden, wird eine Befreiung gemäss diesem Artikel nicht gewährt.

§ 4. Waren, die gemäss § 3 erworben oder eingeführt worden sind, dürfen nur zu den Bedingungen verkauft, abgegeben oder benutzt werden, die von dem Mitgliedstaat festgelegt sind, der diese Befreiungen gewährt hat.

§ 5. Amtliche Tätigkeiten der Organisation im Sinne dieses Protokolls sind die Tätigkeiten, die den im Artikel 2 des Übereinkommens festgelegten Zwecken entsprechen.

Art. 2

§ 1. Die Organisation darf jede Art von Geldmitteln, Währungen oder Wertpapieren entgegennehmen und besitzen; sie kann für alle im Übereinkommen vorgesehenen Zwecke frei darüber verfügen und in dem zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen erforderlichen Umfang in jeder Währung Konten unterhalten.

§ 2. Bei ihrem amtlichen Nachrichtenverkehr und der Übermittlung aller ihrer Schriftstücke hat die Organisation Anspruch auf eine nicht weniger günstige Behandlung, als sie von den einzelnen Mitgliedstaaten anderen vergleichbaren internationalen Organisationen gewährt wird.

Art. 3

Die Vertreter der Mitgliedstaaten geniessen auf dem Gebiet eines jeden Mitgliedstaates bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und für die Dauer ihrer Dienstreisen folgende Vorrechte und Immunitäten:

- a) Immunität von der Gerichtsbarkeit, auch nach der Beendigung ihres Auftrages, hinsichtlich der von ihnen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vorgenommenen Handlungen, einschliesslich ihrer mündlichen und schriftlichen Äusserungen; diese Immunität gilt jedoch nicht im Falle von Schäden auf Grund eines Unfalles, der durch ein einem Vertreter eines Staates gehörendes oder von ihm geführtes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstosses gegen die Vorschriften über den Verkehr, an dem das genannte Fahrzeug beteiligt ist;
- b) Immunität von Festnahme und Untersuchungshaft, ausser wenn sie auf frischer Tat ertrappt werden;
- c) Immunität von der Beschlagnahme ihres persönlichen Gepäcks, ausser wenn sie auf frischer Tat ertrappt werden;
- d) Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;

- e) Befreiung für sich und ihre Ehegatten von allen Einreisebeschränkungen und von der Ausländermeldepflicht;
- f) die gleichen Erleichterungen hinsichtlich der Währungs- und Devisenvorschriften wie Vertreter ausländischer Regierungen mit vorübergehendem amtlichen Auftrag.

Art. 4

Die Mitglieder des Personals der Organisation geniessen auf dem Gebiet eines jeden Mitgliedstaates bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben folgende Vorrechte und Immunitäten:

- a) Immunität von der Gerichtsbarkeit hinsichtlich der von ihnen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben und im Rahmen ihrer Zuständigkeit vorgenommenen Handlungen, einschliesslich ihrer mündlichen und schriftlichen Äusserungen, und zwar auch nach ihrem Ausscheiden aus dem Dienst der Organisation; diese Immunität gilt jedoch nicht im Falle von Schäden auf Grund eines Unfalles, der durch ein einem Mitglied des Personals der Organisation gehörendes oder von ihm geführtes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstosses gegen die Vorschriften über den Verkehr, an dem das genannte Fahrzeug beteiligt ist;
- b) Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;
- c) dieselbe Befreiung von den Einwanderungsbeschränkungen und der Ausländermeldepflicht, wie sie allgemein den Mitgliedern des Personals internationaler Organisationen gewährt wird; Familienangehörige, die in ihrem Haushalt leben, geniessen dieselben Erleichterungen;
- d) Befreiung von der staatlichen Einkommenssteuer, unter der Voraussetzung, dass die von der Organisation gezahlten Gehälter, Löhne und sonstigen Bezüge einer Besteuerung zugunsten der Organisation unterliegen; die Mitgliedstaaten haben jedoch das Recht, diese Gehälter, Löhne und sonstigen Bezüge bei der Festsetzung des auf Einkommen aus anderen Quellen zu erhebenden Steuerbetrages zu berücksichtigen; die Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, diese Steuerbefreiung für Entschädigungen und Ruhegehälter sowie Hinterbliebenenrenten zu gewähren, welche die Organisation den ehemaligen Mitgliedern ihres Personals oder den nach ihnen Anspruchsberechtigten zahlt;
- e) in Bezug auf Devisenvorschriften dieselben Vorrechte, wie sie allgemein den Mitgliedern des Personals internationaler Organisationen gewährt werden;
- f) im Fall einer internationalen Krise dieselben Erleichterungen bei der Rückführung in ihren Heimatstaat, wie sie allgemein den Mitgliedern des Personals internationaler Organisationen gewährt werden; das gleiche gilt für die in ihrem Haushalt lebenden Familienangehörigen.

Art. 5

Die von der Organisation berufenen Sachverständigen geniessen während ihrer dienstlichen Tätigkeit im Zusammenhang mit der Organisation oder bei der Durchführung von Aufträgen für die Organisation, einschliesslich der bei dieser Tätigkeit oder diesen Aufträgen durchgeführten Reisen, folgende Vorrechte und Immunitäten, soweit diese für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich sind:

- a) Immunität von der Gerichtsbarkeit hinsichtlich der von ihnen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vorgenommenen Handlungen, einschliesslich ihrer mündlichen und schriftlichen Äusserungen; diese Immunität gilt jedoch nicht im Falle von Schäden auf Grund eines Unfalles, der durch ein einem Sachverständigen gehörendes oder von ihm geführtes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstopfens gegen die Vorschriften über den Verkehr, an dem das genannte Fahrzeug beteiligt ist; die Sachverständigen geniessen diese Immunität auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit bei der Organisation;
- b) Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;
- c) die Erleichterung in Bezug auf Devisenvorschriften, die notwendig sind, um ihre Vergütungen zu überweisen;
- d) dieselben Erleichterungen in Bezug auf ihr persönliches Gepäck wie die Bediensteten ausländischer Regierungen mit vorübergehendem amtlichem Auftrag.

Art. 6

§ 1. Die in diesem Protokoll vorgesehenen Vorrechte und Immunitäten werden ausschliesslich gewährt, um unter allen Umständen die ungehinderte Ausübung der Tätigkeit der Organisation und die vollständige Unabhängigkeit der Personen, denen sie gewährt werden, sicherzustellen. Die zuständigen Behörden heben eine Immunität auf, wenn ihre Aufrechterhaltung verhindern würde, dass der Gerechtigkeit Genüge geschieht, und wenn sie ohne Beeinträchtigung der Zielsetzungen, für die sie gewährt worden ist, aufgehoben werden kann.

§ 2. Zuständige Behörden gemäss § 1 sind:

- Die Mitgliedstaaten für ihre Vertreter,
- der Verwaltungsausschuss für den Generaldirektor,
- der Generaldirektor für die übrigen Mitglieder des Personals und für die von der Organisation berufenen Sachverständigen.

Art. 7

§ 1. Dieses Protokoll berührt nicht das Recht eines jeden Mitgliedstaates, alle Vorsichtsmassnahmen zu treffen, die im Interesse seiner öffentlichen Sicherheit angebracht sind.

§ 2. Die Organisation wird jederzeit mit den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten zusammenarbeiten, um eine ordnungsgemässe Rechtspflege zu erleichtern, die Einhaltung der Gesetze und Vorschriften der betreffenden Mitgliedstaaten zu gewährleisten und jeglichen Missbrauch zu verhindern, der sich aus den in diesem Protokoll vorgesehenen Vorrechten und Immunitäten ergeben könnte.

Art. 8

Ein Mitgliedstaat ist nicht verpflichtet, seinen eigenen Staatsangehörigen oder Personen, die ihren ständigen Aufenthalt in diesem Staat haben, die Vorrechte und Immunitäten gemäss

- Artikel 3, ausgenommen Buchstabe d),
- Artikel 4, ausgenommen Buchstaben a), b) und d),
- Artikel 5, ausgenommen Buchstaben a) und b),

dieses Protokolls zu gewähren.

Art. 9

Die Organisation kann mit einzelnen oder mehreren Mitgliedstaaten Ergänzungsabkommen zur Durchführung dieses Protokolls in Bezug auf diesen Mitgliedstaat oder diese Mitgliedstaaten sowie sonstige Vereinbarungen schliessen, um die wirksame Tätigkeit der Organisation zu gewährleisten.

Zusatzmandat für die Rechnungsprüfung

1. Der Rechnungsprüfer prüft die Konten der Organisation einschliesslich aller Treuhandfonds und Sonderkonten, soweit er es für nötig hält, um sich zu vergewissern, dass

- a) die Finanzausweise den Büchern und Schriften der Organisation entsprechen;
- b) die Finanzoperationen, auf die sich die Ausweise beziehen, in Übereinstimmung mit den Regeln und Vorschriften sowie den Budgetbestimmungen und den anderen Richtlinien der Organisation durchgeführt wurden;
- c) die Werte und das Bargeld, die bei einer Bank oder in der Kasse hinterlegt sind, entweder anhand direkter Belege der Verwahrer geprüft oder tatsächlich gezählt wurden;
- d) die internen Kontrollen, einschliesslich der internen Rechnungsprüfung, angemessen sind;
- e) alle Elemente der Aktiva und Passiva sowie alle Überschüsse und Defizite in einem Verfahren verbucht wurden, das er für befriedigend erachtet.

2. Nur der Rechnungsprüfer ist berechtigt, die Bestätigungen und Belege, die der Generaldirektor liefert, ganz oder teilweise anzuerkennen. Sofern er es als zweckmässig erachtet, kann er jeden Beleg über Finanzoperationen oder Lieferungen und Material eingehend untersuchen und nachprüfen.

3. Der Rechnungsprüfer hat jederzeit freien Zugang zu allen Büchern, Schriften, Buchungsbelegen und sonstigen Informationen, die er als notwendig erachtet.

4. Der Rechnungsprüfer ist nicht berechtigt, die eine oder andere Rubrik der Konten abzulehnen, er macht jedoch den Generaldirektor unverzüglich auf jede Operation aufmerksam, deren Ordnungsmässigkeit oder Zweckmässigkeit ihm fraglich erscheint, damit dieser die nötigen Massnahmen ergreifen kann.

5. Der Rechnungsprüfer legt eine Bestätigung über die Finanzausweise mit folgendem Wortlaut vor und unterschreibt sie: <Ich habe die Finanzausweise der Organisation für das Geschäftsjahr, das am 31. Dezember ... endet, geprüft. Die Prüfung schloss eine allgemeine Analyse der Buchungsmethoden und die Kontrolle der Buchungsbelege und anderer Unterlagen ein, die mir nach den Umständen notwendig erschien.> Gegebenenfalls führt diese Bestätigung aus, dass

- a) die Finanzausweise die Finanzlage am Ende des in Betracht kommenden Zeitraumes sowie die Ergebnisse der während dieses Zeitraumes durchgeführten Operationen zufrieden stellend wiedergeben;

²⁰ Eingefügt durch Art. I Ziff. 6 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

- b) die Finanzausweise entsprechend den erwähnten Buchungsprinzipien erstellt wurden;
 - c) die Finanzgrundsätze gemäss den Modalitäten angewendet wurden, die denjenigen entsprechen, die für das vorangegangene Geschäftsjahr galten;
 - d) die Finanzoperationen in Übereinstimmung mit den Regeln und Vorschriften sowie den Budgetbestimmungen und den anderen Richtlinien der Organisation durchgeführt wurden.
6. In seinem Bericht über die Finanzoperationen erwähnt der Rechnungsprüfer:
- a) die Art und das Ausmass der Prüfung, die er vorgenommen hat;
 - b) die Elemente, die sich auf die Vollständigkeit oder Genauigkeit der Rechnungen beziehen, erforderlichenfalls einschliesslich
 - 1) der für die richtige Interpretation und Beurteilung der Rechnungen notwendigen Informationen;
 - 2) jedes Betrages, der zu erheben gewesen wäre, der aber nicht in die Rechnung eingegangen ist;
 - 3) jedes Betrages, der Gegenstand einer normalen oder bedingten Ausgabeverpflichtung war und der nicht verbucht oder bei den Finanzausweisen nicht berücksichtigt wurde;
 - 4) der Ausgaben, für die keine ausreichenden Belege vorgelegt wurden;
 - 5) einer Aussage, ob die Rechnungsbücher in gehöriger Form geführt sind; die Fälle, in denen die Darstellung der Finanzausweise von den allgemein anerkannten und ständig verwendeten Buchhaltungsprinzipien abweicht, sind hervorzuheben;
 - c) die anderen Fragen, auf die der Verwaltungsausschuss aufmerksam zu machen ist, zum Beispiel:
 - 1) die Fälle von Betrug oder vermutetem Betrug;
 - 2) die Verschwendung oder unzulässige Verwendung von Fonds oder anderen Guthaben der Organisation (selbst wenn die Konten, die solche Operationen betreffen, ordnungsgemäss geführt wurden);
 - 3) die Ausgaben, bei denen die Gefahr besteht, dass sie nachträglich beträchtliche Kosten für die Organisation verursachen könnten;
 - 4) jeden allgemeinen oder besonderen Mangel des Systems zur Kontrolle der Einnahmen und Ausgaben oder der Lieferungen und des Materials;
 - 5) die Ausgaben, die den Absichten des Verwaltungsausschusses nicht entsprechen, unter Berücksichtigung der innerhalb des Budgets ordnungsgemäss vorgesehenen Übertragungen;
 - 6) die Kreditüberschreitungen, unter Berücksichtigung der Änderungen, die sich aus Übertragungen ergeben, die innerhalb des Budgets ordnungsgemäss vorgesehen sind;
 - 7) die Ausgaben, die den für sie bestehenden Ermächtigungen nicht entsprechen;

- d) die Genauigkeit oder Ungenauigkeit der Rechnungen die Lieferungen und das Material betreffend, erstellt nach der Inventaraufnahme und der Prüfung der Bücher.

Darüber hinaus kann der Bericht auf Operationen hinweisen, die im Verlauf eines vorhergehenden Geschäftsjahres verbucht wurden und über die neue Informationen vorliegen, oder auf Operationen, die im Verlauf eines späteren Geschäftsjahres zu tätigen sind und über die eine Information des Verwaltungsausschusses im voraus wünschenswert ist.

7. Der Rechnungsprüfer darf in keinem Fall eine Kritik in seinen Bericht aufnehmen, ohne zuvor dem Generaldirektor eine angemessene Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen.

8. Der Rechnungsprüfer teilt dem Verwaltungsausschuss und dem Generaldirektor die Feststellungen im Zusammenhang mit der Rechnungsprüfung mit. Er kann darüber hinaus jeden Kommentar geben, den er hinsichtlich des Finanzberichtes des Generaldirektors für angebracht hält.

9. Soweit der Rechnungsprüfer nur eine summarische Prüfung vorgenommen hat oder keine hinreichenden Rechtfertigungen erhalten konnte, hat er dies in seiner Bestätigung und seinem Bericht zu vermerken und die Gründe für seine Bemerkungen sowie die Folgen, die sich daraus für die Finanzlage und die verbuchten Finanzoperationen ergeben, im einzelnen darzustellen.

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)

Titel I Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Anwendungsbereich

§ 1.²² Vorbehaltlich der in Artikel 2, 3 und 33 vorgesehenen Ausnahmen finden die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung auf alle Beförderungen von Personen und Gepäck einschliesslich Kraftfahrzeugen mit internationalen Beförderungsausweisen, die auf einem Weg gelten, der die Gebiete mindestens zweier Staaten berührt und ausschliesslich Linien umfasst, die in der Liste gemäss Artikel 3 und 10 des Übereinkommens eingetragen sind, sowie gegebenenfalls auf gleichgestellte Beförderungen gemäss Artikel 2 § 2 Absatz 2 des Übereinkommens.

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften finden hinsichtlich der Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden auch auf Personen Anwendung, die eine gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) beförderte Sendung begleiten.

§ 2. Die internationalen Tarife bestimmen die Verbindungen, für die internationale Beförderungsausweise ausgegeben werden.

§ 3. In den Einheitlichen Rechtsvorschriften umfasst der Ausdruck «Bahnhof» die Bahnhöfe der Eisenbahnen, die Häfen der Schifffahrtslinien und alle anderen für die Ausführung des Beförderungsvertrages geöffneten Stellen der Beförderungsunternehmen.

Art. 2 Ausnahmen vom Anwendungsbereich

§ 1. Auf Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungsbahnhof im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, finden die Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Anwendung,

- a) wenn die Durchgangslinien ausschliesslich von einer Eisenbahn des Abgangsstaates betrieben werden oder
- b) wenn die beteiligten Staaten oder Eisenbahnen vereinbart haben, diese Beförderungen nicht als international anzusehen.

²¹ Bereinigt gemäss Beschluss des Revisionsausschuss vom 21. Dez. 1989, in Kraft seit 1. Jan. 1991 (AS 1991 907).

²² Fassung gemäss Art. II Ziff. 1 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

§ 2. Auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen zweier Nachbarstaaten und auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen zweier Staaten über das Gebiet eines dritten Staates finden, wenn die Linien, auf denen die Beförderung durchgeführt wird, ausschliesslich von einer Eisenbahn eines dieser drei Staaten betrieben werden, die für den Binnenverkehr dieser Eisenbahn geltenden Vorschriften Anwendung, sofern die Gesetze und Vorschriften keines der beteiligten Staaten dem entgegenstehen.

Art. 3 Vorbehalt über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

§ 1. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung des Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde sich das Recht vorbehalten, sämtliche Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht anzuwenden, wenn sich der Unfall auf seinem Gebiet ereignet hat und der Reisende Angehöriger dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

§ 2. Jeder Staat, der den vorstehend genannten Vorbehalt angebracht hat, kann jederzeit durch Mitteilung an die Depositarregierung darauf verzichten. Der Verzicht auf den Vorbehalt wird einen Monat nach dem Tage wirksam, an dem die Depositarregierung den Staaten davon Kenntnis gegeben hat.

Art. 4 Beförderungspflicht

§ 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, Reisende und Reisegepäck gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften zu befördern, sofern

- a) der Reisende die Einheitlichen Rechtsvorschriften, die Zusatzbestimmungen und die internationalen Tarife einhält;
- b) die Beförderung mit den Personen und den normalen Beförderungsmitteln möglich ist, die den regelmässigen Bedürfnissen des Verkehrs genügen;
- c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermag.

§ 2. Hat die zuständige Behörde angeordnet, dass der Betrieb vorübergehend oder dauernd ganz oder teilweise eingestellt wird, so sind diese Massnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen bekannt zu geben; diese teilen sie den Eisenbahnen der anderen Staaten zwecks Veröffentlichung mit.

§ 3. Jede Zuwiderhandlung der Eisenbahn gegen diesen Artikel begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 5 Tarife. Sonderabmachungen

§ 1. Die internationalen Tarife müssen alle für die Beförderung massgebenden besonderen Bedingungen, insbesondere die zur Berechnung des Beförderungspreises und der Nebengebühren notwendigen Angaben, und gegebenenfalls die Bedingungen für die Umrechnung der Währungen enthalten.

Die Bedingungen der internationalen Tarife dürfen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften nur abweichen, wenn diese es ausdrücklich vorsehen.

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

§ 3. Die Eisenbahnen können 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 Zwecke oder für Erziehungs- und Unterrichtszwecke können Preisermässigungen oder sonstige Vergünstigungen gewährt werden.

Die gemäss den Absätzen 1 und 2 getroffenen Massnahmen müssen nicht veröffentlicht werden.

§ 4. Die internationalen Tarife müssen nur in den Staaten veröffentlicht werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Abgangs- oder Bestimmungsbahn beteiligt sind. Diese Tarife und ihre Änderungen treten an dem in der Veröffentlichung angegebenen Tag in Kraft. Preiserhöhungen und andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen dieser Tarife treten jedoch frühestens sechs Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

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

§ 5. Auf allen für den internationalen Verkehr geöffneten Bahnhöfen muss der Reisende die internationalen Tarife oder Auszüge aus diesen Tarifen einsehen können, welche die Preise der dort erhältlichen internationalen Fahrausweise und die entsprechenden Gepäckfrachten angeben.

Art. 6 Rechnungseinheit. Umrechnungs- und Annahmekurse für Währungen

§ 1. Die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehene Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht, wie es vom Internationalen Währungsfonds definiert ist.

Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds für seine eigenen Operationen und Transaktionen angewendeten Berechnungsmethode ermittelt.

§ 2. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf die von diesem Staat bestimmte Art und Weise berechnet.

Diese Berechnung muss in der Landeswährung soweit wie möglich zu demselben Realwert führen, wie er sich aus der Anwendung des § 1 ergeben würde.

§ 3. Für einen Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Gesetzgebung die Anwendung des § 1 oder des § 2 nicht erlaubt, wird die in

den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehene Rechnungseinheit dem Wert von drei Goldfranken gleichgesetzt.

Der Goldfranken ist durch 10/31 Gramm Gold mit einem Feingehalt von 0,900 definiert.

Die Umrechnung des Goldfrankens muss in der Landeswährung soweit wie möglich zu demselben Realwert führen, wie er sich aus der Anwendung des § 1 ergeben würde.

§ 4. Innerhalb von drei Monaten nach der Inkraftsetzung des Übereinkommens und immer dann, wenn in ihrer Berechnungsmethode oder im Wert ihrer Landeswährung im Verhältnis zur Rechnungseinheit eine Veränderung eintritt, teilen die Staaten dem Zentralamt ihre Berechnungsmethode gemäss § 3 oder das Ergebnis der Umrechnung gemäss § 3 mit.

Das Zentralamt bringt den Staaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.

§ 5. Die Eisenbahn hat die Kurse bekannt zu geben,

- a) zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in inländischen Zahlungsmitteln zu entrichten sind (Umrechnungskurse);
- b) zu denen sie ausländische Zahlungsmittel annimmt (Annahmekurse).

Art. 7 Zusatzbestimmungen

§ 1. Zwei oder mehrere Staaten oder zwei oder mehrere Eisenbahnen können zur Ausführung der Einheitlichen Rechtsvorschriften Zusatzbestimmungen erlassen. Sie dürfen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften nur abweichen, wenn diese es ausdrücklich vorsehen.

§ 2. Die Zusatzbestimmungen werden in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt und veröffentlicht. Die Zusatzbestimmungen und ihre Inkraftsetzung werden dem Zentralamt mitgeteilt.

Art. 8 Landesrecht

§ 1. Soweit in den Einheitlichen Rechtsvorschriften, in den Zusatzbestimmungen und in den internationalen Tarifen keine Bestimmungen getroffen sind, gilt das Landesrecht.

§ 2. Unter Landesrecht versteht man das Recht des Staates, in dem der Berechtigte seinen Anspruch geltend macht, einschliesslich der Kollisionsnormen.

§ 3. Für die Anwendung der Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden gilt als Landesrecht das Recht des Staates, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat, einschliesslich der Kollisionsnormen.

Titel II

Beförderungsvertrag

Kapitel I

Beförderung von Reisenden

Art. 9 Fahrpläne und Benutzung der Züge

§ 1. Die Eisenbahn hat dem Publikum die Fahrpläne der Züge in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen.

§ 2. Einschränkungen in der Benutzung bestimmter Züge oder Wagenklassen müssen aus den Fahrplänen oder den Tarifen zu ersehen sein.

Art. 10 Ausschluss von der Beförderung. Bedingungsweise Zulassung

§ 1. Von der Beförderung sind ausgeschlossen oder können unterwegs davon ausgeschlossen werden:

- a) betrunkene Personen und solche, die den Anstand verletzen oder die in den einzelnen Staaten jeweils geltenden Vorschriften nicht beachten; solche Personen haben keinen Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises und der Gepäckfracht;
- b) Personen, die wegen einer Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden offensichtlich lästig fallen würden, wenn für sie nicht im Voraus ein besonderes Abteil reserviert ist oder ihnen gegen Bezahlung angewiesen werden kann. Unterwegs erkrankte Personen sind jedoch zumindest bis zum nächsten geeigneten Bahnhof zu befördern, wo sie die nötige Pflege finden können; der gezahlte Fahrpreis ist abzüglich des Betrages für die durchfahrene Strecke gemäss Artikel 25 zu erstatten; das gleiche gilt gegebenenfalls für die Beförderung des Reisegepäcks.

§ 2. Für die Beförderung von Personen, die an ansteckenden Krankheiten leiden, sind die internationalen Abkommen und Vorschriften oder mangels solcher die Gesetze und Vorschriften jedes Staates massgebend.

Art. 11 Fahrausweise

§ 1. Die für eine internationale Beförderung gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgegebenen Fahrausweise müssen die Abkürzung CIV tragen. Übergangsweise ist das Zeichen zugelassen.

§ 2. Die internationalen Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen die Form und den Inhalt der Fahrausweise sowie die Sprache und die Schriftzeichen, die beim Druck und beim Ausfüllen zu verwenden sind.

§ 3. Soweit die internationalen Tarife keine Ausnahme vorsehen, müssen die Fahrausweise 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.

§ 4. Fahrscheinhefte, die gemäss einem internationalen Tarif ausgegeben werden, bilden einen einzigen Fahrausweis im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften.

§ 5. Soweit die internationalen Tarife keine Ausnahme vorsehen, ist ein Fahrausweis 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 gemäss ausgefertigt ist.

§ 7. Die Geltungsdauer der Fahrausweise und die Fahrtunterbrechungen werden durch die internationalen Tarife geregelt.

Art. 12 Berechtigung zur Fahrt. Reisender ohne gültigen Fahrausweis

§ 1. Der Reisende muss vom Beginn der Reise an mit einem gültigen Fahrausweis versehen sein; er hat ihn bis zur Beendigung der Reise aufzubewahren, auf Verlangen jedem mit der Prüfung betrauten Eisenbahnbediensteten vorzuzeigen und bei Beendigung der Reise abzugeben. Die internationalen Tarife können Ausnahmen vorsehen.

§ 2. Unbefugt geänderte Fahrausweise sind ungültig und werden von den mit der Prüfung betrauten Eisenbahnbediensteten eingezogen.

§ 3. Der Reisende, der keinen gültigen Fahrausweis vorzeigen kann, hat ausser dem Fahrpreis einen Zuschlag zu zahlen, der gemäss den Vorschriften zu berechnen ist, die von der den Zuschlag fordernden Eisenbahn anzuwenden sind.

§ 4. Der Reisende, der die sofortige Zahlung des Fahrpreises oder des Zuschlages verweigert, kann von der Beförderung ausgeschlossen werden. Wird ein Reisender ausgeschlossen, so kann er nicht verlangen, dass ihm sein Reisegepäck auf einem anderen als dem Bestimmungsbahnhof zur Verfügung gestellt wird.

Art. 13 Fahrpreismässigung für Kinder

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

§ 2. Kinder vom vollendeten fünften bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein gesonderter Platz beansprucht wird, sind zu ermässigten Preisen zu befördern. Diese dürfen mit Ausnahme der Zuschläge für die Benutzung gewisser Züge oder Wagen nicht mehr als die Hälfte der Preise der Fahrausweise für

Erwachsene betragen, unbeschadet der Aufrundung nach den Vorschriften, die von der den Fahrausweis ausgebenden Eisenbahn anzuwenden sind.

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

§ 3. Die internationalen Tarife können jedoch andere als die in den §§ 1 und 2 genannten Altersgrenzen vorsehen, sofern die Grenze für die in § 1 vorgesehene unentgeltliche Beförderung nicht niedriger als vier Jahre und die Grenze für die in § 2 vorgesehene Beförderung zu ermässigten Preisen nicht niedriger als zehn Jahre ist.

Art. 14 Benetzung der Plätze

§ 1. Für die Benutzung, Anweisung und Reservierung von Plätzen in den Zügen gelten die von der Eisenbahn anzuwendenden Vorschriften. Bei der Beförderung von Kraftfahrzeugen kann die Eisenbahn vorsehen, dass die Reisenden während der Beförderung im Kraftfahrzeug bleiben.²³

§ 2. Unter den in den internationalen Tarifen enthaltenen Bedingungen kann der Reisende einen Platz in einer höheren Wagenklasse oder eine Zuggattung mit höherem Fahrpreis benutzen, als der Fahrausweis angibt, oder den Beförderungsweg ändern lassen.

Art. 15 Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen

§ 1. Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in die Personenwagen mitnehmen.

Jedem Reisenden steht für sein Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung oder ein entsprechender anderer Raum, wenn es sich um Wagen besonderer Bauart, insbesondere solche mit Gepäckabteil handelt.

§ 2. In die Personenwagen dürfen nicht mitgenommen werden:

- a) die gemäss Artikel 18 Buchstabe e) von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände, soweit die Zusatzbestimmungen oder die Tarife keine Ausnahme vorsehen;
- b) Gegenstände, die den Reisenden lästig fallen oder Schäden verursachen können;
- c) Gegenstände, deren Mitnahme zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen;
- d) lebende Tiere, soweit die Zusatzbestimmungen oder die Tarife keine Ausnahme vorsehen.

§ 3. Die internationalen Tarife können vorsehen, unter welchen Bedingungen Gegenstände, die entgegen § 1 und § 2 Buchstabe b) in Personenwagen mitgenommen

²³ Satz eingefügt durch Art. II Ziff. 2 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

worden sind, gleichwohl als Hand- oder Reisegepäck weiterbefördert werden können.

§ 4. Die Eisenbahn ist berechtigt, bei begründeter Vermutung einer Zuwiderhandlung gegen § 2 Buchstaben a), b) und d) sich von der Beschaffenheit der in die Personenwagen mitgenommenen Gegenstände in Gegenwart des Reisenden zu überzeugen. Kann der Reisende, welcher die der Nachprüfung unterliegenden Gegenstände mitführt, nicht festgestellt werden, so führt die Eisenbahn die Nachprüfung in Gegenwart zweier bahnfremder Zeugen durch.

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

§ 6. Der Reisende haftet für jeden Schaden, der durch Gegenstände oder Tiere verursacht wird, die er in den Personenwagen mitnimmt, sofern er nicht beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der Eisenbahn, ein Verschulden eines Dritten oder auf Umstände zurückzuführen ist, die der Reisende nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

Diese Bestimmung berührt nicht die Haftung der Eisenbahn gemäss Artikel 26.

Art. 16 Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen

§ 1. 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 Hand- und Reisegepäck ohne Preiszuschlag mit einem Zug zu befördern, der auf der gleichen oder auf einer anderen Linie der am ursprünglichen Beförderungsweg beteiligten Eisenbahnen zum selben Bestimmungsbahnhof fährt und der es dem Reisenden ermöglicht, sein Reiseziel mit der geringsten Verspätung zu erreichen.

§ 2. Die Eisenbahn 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 einem Gültigkeitsvermerk für den neuen Weg, für eine höhere Wagenklasse oder für eine Zuggattung mit höherem Fahrpreis zu versehen. Die Tarife oder die Fahrpläne können jedoch die Benutzung bestimmter Züge ausschliessen.

Kapitel II **Beförderung von Reisegepäck**

Art. 17 Zugelassene Gegenstände

§ 1. Zur Beförderung als Reisegepäck sind für Reisezwecke bestimmte Gegenstände zugelassen, die in Reisekoffern, Körben, Handkoffern, Reisesäcken oder anderen Verpackungen dieser Art enthalten sind, ferner auch diese Verpackungen.

§ 2. Die internationalen Tarife können unter bestimmten Bedingungen Tiere und Gegenstände, die in § 1 nicht genannt sind, sowie Kraftfahrzeuge, die mit oder ohne

Anhänger zur Beförderung übergeben werden, als Reisegepäck zulassen. Die Beförderungsbedingungen für Kraftfahrzeuge bestimmen insbesondere die Bedingungen für die Annahme zur Beförderung, die Abfertigung, die Verladung und Beförderung, die Form und den Inhalt des Beförderungsausweises, der die Abkürzung CIV tragen muss, die Entlade- und Auslieferungsbedingungen sowie die Verpflichtungen des Fahrzeugführers in Bezug auf sein Fahrzeug, die Verladung und die Entladung.²⁴

§ 3. ...

Art. 18 Ausgeschlossene Gegenstände

Von der Beförderung als Reisegepäck sind ausgeschlossen:

- a) Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der an der Beförderung des Reisegepäcks beteiligten Staaten verboten ist;
- b) Gegenstände, für die auch nur in einem der an der Beförderung des Reisegepäcks beteiligten Staaten die Post das alleinige Recht zur Beförderung hat;
- c) Handelswaren;
- d) sperrige oder zu schwere Gegenstände;
- e) gefährliche Stoffe und Gegenstände, insbesondere geladene Schusswaffen, explosive oder entzündbare Stoffe und Gegenstände, entzündend wirkende, giftige, radioaktive oder ätzende Stoffe sowie ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe; die internationalen Tarife können gewisse dieser Stoffe und Gegenstände bedingungsweise als Reisegepäck zulassen.

Art. 19 Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks

§ 1. Soweit die internationalen Tarife keine Ausnahme vorsehen, wird Reisegepäck nur gegen Vorzeigen eines mindestens bis zum Bestimmungsbahnhof des Reisegepäcks gültigen Fahrausweises abgefertigt.

Sehen die Tarife die Annahme von Reisegepäck ohne Vorzeigen eines Fahrausweises vor, so gelten die Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften über die Rechte und Pflichten des Reisenden hinsichtlich seines Reisegepäcks sinngemäss für den Absender von Reisegepäck.

§ 2. Die Eisenbahn behält sich die Möglichkeit vor, das Reisegepäck über einen anderen als den vom Reisenden benutzten Weg zu befördern.

Im Aufgabebahnhof sowie in den Anschlussbahnhöfen, in denen das Reisegepäck umgeladen werden muss, erfolgt die Beförderung mit dem nächsten für die regelmässige Gepäckbeförderung vorgesehenen Zug.

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

²⁴ Fassung gemäss Art. II Ziff. 3 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

§ 3. Soweit die internationalen Tarife keine Ausnahme vorsehen, muss die Gepäckfracht bei der Aufgabe gezahlt werden.

§ 4. Die Tarife oder die Fahrpläne können die Beförderung von Reisegepäck in bestimmten Zügen oder Zugkategorien oder nach und von bestimmten Bahnhöfen ausschliessen oder beschränken.

§ 5. Soweit die Abfertigung des Reisegepäcks nicht in diesem Artikel geregelt ist, erfolgt sie gemäss den für den Aufgabebahnhof geltenden Vorschriften.

Art. 20 Gepäcksschein

§ 1. Bei der Aufgabe des Reisegepäcks ist dem Reisenden ein Gepäcksschein zu übergeben.

§ 2. Die für eine internationale Beförderung ausgegebenen Gepäcksscheine müssen die Abkürzung CIV tragen. Übergangsweise ist das Zeichen zugelassen.

§ 3. Die internationalen Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen die Form und den Inhalt des Gepäcksscheines sowie die Sprache und die Schriftzeichen, die beim Druck und beim Ausfüllen zu verwenden sind.

§ 4. Soweit in den internationalen Tarifen keine Ausnahme vorgesehen ist, muss der Gepäcksschein enthalten:

- a) den Aufgabe- und den Bestimmungsbahnhof;
- b) den Beförderungsweg;
- c) den Tag und die Stunde der Aufgabe;
- d) die Anzahl der Reisenden;
- e) die Anzahl und die Masse der Gepäckstücke;
- f) die Gepäckfracht und die sonstigen Kosten.

§ 5. Der Reisende hat sich beim Empfang des Gepäcksscheines zu vergewissern, ob dieser seinen Angaben gemäss ausgefertigt ist.

Art. 21 Zustand, Beschaffenheit, Verpackung und Kennzeichnung des Reisegepäcks

§ 1. Die Annahme von Gepäckstücken, deren Zustand oder Beschaffenheit mangelhaft oder deren Verpackung ungenügend ist oder die offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweisen, kann von der Eisenbahn verweigert werden. Werden sie gleichwohl zur Beförderung angenommen, so kann die Eisenbahn einen entsprechenden Vermerk in den Gepäcksschein aufnehmen. Nimmt der Reisende den Gepäcksschein mit einem solchen Vermerk an, so gilt dies als Beweis dafür, dass der Reisende die Richtigkeit dieses Vermerkes anerkannt hat.

§ 2. Der Reisende hat auf jedem Gepäckstück an gut sichtbarer Stelle haltbar, deutlich, unauslöschlich und unverwechselbar anzugeben:

- a) seinen Namen und seine Anschrift;
- b) den Bestimmungsbahnhof und das Bestimmungsland.

Nicht mehr zutreffende Kennzeichnungen müssen vom Reisenden unleserlich gemacht oder entfernt werden.

Die Eisenbahn kann die Annahme von Gepäckstücken ohne die vorgeschriebene Kennzeichnung verweigern.

Art. 22 Verantwortlichkeit des Reisenden. Nachprüfung. Zuschlag

§ 1. Der Reisende haftet für alle Folgen der Nichtbeachtung der Artikel 17, 18 und 21 § 2.

§ 2. Die Eisenbahn ist berechtigt, bei begründeter Vermutung einer Zuwiderhandlung nachzuprüfen, ob der Inhalt der Gepäckstücke den Vorschriften entspricht, wenn es die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfinden soll, nicht verbieten. Der Reisende ist einzuladen, der Nachprüfung beizuwohnen. Erscheint er nicht oder ist er nicht zu erreichen, so sind für die Nachprüfung zwei bahnfremde Zeugen beizuziehen.

§ 3. Wird eine Zuwiderhandlung festgestellt, so hat der Reisende die Kosten der Nachprüfung zu zahlen.

Bei einer Zuwiderhandlung gegen die Artikel 17 und 18 kann die Eisenbahn, abgesehen von der Nachzahlung des Frachtunterschiedes und dem Ersatz des etwaigen Schadens, einen durch die internationalen Tarife festgesetzten Zuschlag erheben.

Art. 23 Auslieferung

§ 1. Das Reisegepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheines und gegen Entrichtung der gegebenenfalls die Sendung belastenden Kosten ausgeliefert. Die Eisenbahn ist berechtigt, aber nicht verpflichtet, nachzuprüfen, ob der Inhaber des Gepäckscheines berechtigt ist, das Reisegepäck in Empfang zu nehmen.

§ 2. Der Auslieferung an den Inhaber des Gepäckscheines stehen gleich eine gemäss den für den ausliefernden Bahnhof geltenden Vorschriften erfolgte

- a) Übergabe des Reisegepäcks an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen;
- b) Übergabe von lebenden Tieren an einen Dritten zur Verwahrung.

§ 3. Der Inhaber des Gepäckscheines kann auf dem Bestimmungsbahnhof die Auslieferung des Reisegepäcks an der Ausgabestelle 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.

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

§ 5. Das Reisegepäck ist auf dem Bahnhof auszuliefern, nach dem es abgefertigt worden ist. Auf rechtzeitiges Verlangen des Inhabers des Gepäckscheines kann es jedoch, wenn die Umstände es gestatten und keine zoll- oder sonstigen verwaltungs-

behördlichen Vorschriften dem entgegenstehen, gegen Rückgabe des Gepäckscheines und, wenn es die Tarife vorschreiben, gegen Vorzeigen des Fahrausweises auf dem Aufgabebahnhof zurückgegeben oder auf einem Unterwegsbahnhof ausgeliefert werden.

§ 6. Der Inhaber des Gepäckscheines, dem das Reisegepäck nicht gemäss § 3 ausgeliefert wird, kann verlangen, dass ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde bescheinigt werden, zu denen er die Auslieferung verlangt hat.

§ 7. Auf Verlangen des Berechtigten ist die Eisenbahn verpflichtet, das Reisegepäck in seiner Gegenwart nachzuprüfen, um einen von ihm behaupteten Schaden festzustellen. Leistet die Eisenbahn seinem Verlangen nicht Folge, so kann der Berechtigte die Annahme des Reisegepäcks verweigern.

§ 8. Im Übrigen erfolgt die Auslieferung des Reisegepäcks gemäss den für den ausliefernden Bahnhof geltenden Vorschriften.

Kapitel III

Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck

Art. 24 Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

Der Reisende hat die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften für sich, für die mitgenommenen Tiere sowie für sein Hand- und Reisegepäck zu erfüllen. Er hat der Untersuchung seines Hand- und Reisegepäcks beizuwohnen, soweit die Gesetze und Vorschriften jedes Staates keine Ausnahme vorsehen. Die Eisenbahn haftet dem Reisenden gegenüber nicht für den Schaden, der dadurch entsteht, dass der Reisende diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist.

Art. 25 Erstattung und Nachzahlung

§ 1. Der Beförderungspreis wird ganz oder teilweise erstattet, wenn

- a) der Fahrausweis nicht oder nur teilweise benutzt worden ist;
- b) der Fahrausweis wegen Platzmangels in einer niedrigeren Wagenklasse oder in einer Zuggattung mit niedrigerem Fahrpreis benutzt worden ist, als der Fahrausweis angibt;
- c) das Reisegepäck auf dem Aufgabebahnhof zurückgenommen oder auf einem Unterwegsbahnhof ausgeliefert worden ist.

§ 2. Die internationalen Tarife bestimmen, welche Papiere und Bescheinigungen zur Begründung des Erstattungsantrages vorzulegen sind, die Erstattungsbeträge sowie die davon abzuziehenden Gebühren.

Diese Tarife können in bestimmten Fällen die Erstattung des Beförderungspreises ausschliessen oder an Bedingungen knüpfen.

§ 3. Jeder Anspruch auf Erstattung gemäss den vorstehenden Paragraphen und gemäss Artikel 10 § 1 Buchstabe d) ist verwirkt, wenn er bei der Eisenbahn nicht

binnen einer Frist von sechs Monaten geltend gemacht worden ist. Die Frist beginnt bei Fahrausweisen mit dem auf den Ablauf ihrer Geltungsdauer folgenden Tag und bei Gepäckscheinen mit dem Tag ihrer Ausfertigung.

§ 4. Ist ein Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder bei der Erhebung des Beförderungspreises und sonstiger Kosten Fehler vorgekommen, so muss der zuviel oder zuwenig gezahlte Betrag von der Eisenbahn nur erstattet oder ihr nachgezahlt werden, wenn er 2 Rechnungseinheiten je Fahrausweis oder Gepäckschein übersteigt.

§ 5. Für die Berechnung des zu erstattenden oder nachzuzahlenden Betrages ist der offizielle Umrechnungskurs des Tages anzuwenden, an dem der Beförderungspreis erhoben worden ist. Wird in einer anderen Währung als derjenigen gezahlt, in welcher der Beförderungspreis erhoben worden ist, so gilt der Umrechnungskurs des Tages, an dem diese Zahlung geleistet wird.

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

Titel III Haftung

Kapitel I

Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden

Art. 26 Haftungsgrund

§ 1. Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der dadurch entsteht, dass ein Reisender durch Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in den Fahrzeugen oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, verletzt oder sonst in seiner körperlichen oder in seiner geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird.

Die Eisenbahn haftet ferner für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung von Sachen entsteht, die der durch einen solchen Unfall betroffene Reisende an sich trägt oder als Handgepäck mit sich führt; dies gilt auch für Tiere, die der Reisende mit sich führt.

§ 2. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit:

- a) wenn der Unfall durch ausserhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und die Eisenbahn diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte;
- b) ganz oder teilweise, und zwar in dem Masse, in dem der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden oder auf ein Verhalten des Reisenden zurückzuführen ist, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht;
- c) wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die Eisenbahn dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;

ist die Haftung der Eisenbahn danach nicht ausgeschlossen, so haftet sie unter den Beschränkungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.

§ 3. Eine etwaige Haftung der Eisenbahn in den in § 1 nicht vorgesehenen Fällen wird durch die Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht berührt.

§ 4. Die haftbare Eisenbahn im Sinne dieses Kapitels ist diejenige Eisenbahn, die nach der Liste gemäss den Artikeln 3 und 10 des Übereinkommens die Linie betreibt, auf der sich der Unfall ereignet hat. Besteht nach dieser Liste gemeinsamer Betrieb zweier Eisenbahnen, so ist jede von ihnen haftbar.

Art. 27 Schadenersatz bei Tötung

§ 1. Bei Tötung des Reisenden umfasst der Schadenersatz:

- a) die infolge des Todes des Reisenden entstandenen notwendigen Kosten, insbesondere für die Leichenbeförderung, die Erd- und die Feuerbestattung;
- b) bei nicht sofortigem Eintritt des Todes den in Artikel 28 vorgesehenen Schadenersatz.

§ 2. Haben durch den Tod des Reisenden Personen, denen gegenüber er kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder zukünftig unterhaltspflichtig geworden wäre, den Versorger verloren, so ist auch für diesen Verlust Ersatz zu leisten. Der Schadenersatzanspruch von Personen, denen der Reisende ohne gesetzliche Verpflichtung Unterhalt gewährt hat, richtet sich nach dem Landesrecht.

Art. 28 Schadenersatz bei Verletzung

Bei Verletzung oder sonstiger Beeinträchtigung der körperlichen oder der geistigen Gesundheit des Reisenden umfasst der Schadenersatz:

- a) die notwendigen Kosten, insbesondere für Heilung und Pflege sowie für die Beförderung;
- b) den Vermögensnachteil, den der Reisende durch gänzliche oder teilweise Arbeitsunfähigkeit oder durch eine Vermehrung seiner Bedürfnisse erleidet.

Art. 29 Ersatz anderer Schäden

Ob und inwieweit die Eisenbahn für andere als die in den Artikeln 27 und 28 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, insbesondere für körperliche und seelische Unbill (*pretium doloris*) und für ästhetische Nachteile, richtet sich nach dem Landesrecht.

Art. 30 Form und Beschränkung des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

§ 1. Der in den Artikeln 27 § 2 und 28 Buchstabe b) vorgesehene Schadenersatz ist in Form eines Kapitalbetrages zu leisten. Ist jedoch nach Landesrecht die Zuerkennung einer Rente zulässig, so wird der Schadenersatz in dieser Form geleistet, wenn

der verletzte Reisende oder die nach Artikel 27 § 2 Anspruchsberechtigten die Zahlung einer Rente verlangen.

§ 2. Die Höhe des gemäss § 1 zu leistenden Schadenersatzes bestimmt das Landesrecht. Bei Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften gilt jedoch für jeden Reisenden eine Höchstgrenze von 70 000 Rechnungseinheiten für den Kapitalbetrag oder eine diesem Betrag entsprechende Jahresrente, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht.

Art. 31 Beschränkung des Schadenersatzes bei Verlust oder Beschädigung von Sachen

Haftet die Eisenbahn gemäss Artikel 26 § 1 Absatz 2, so hat sie Schadenersatz bis zur Höchstgrenze von 700 Rechnungseinheiten für jeden Reisenden zu leisten.

Art. 32 Verbot von Haftungsbeschränkungen

Bestimmungen in Tarifen und in Sonderabmachungen zwischen der Eisenbahn und dem Reisenden, durch welche die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden im voraus ganz oder teilweise ausgeschlossen werden soll, die der Eisenbahn obliegende Beweislast umgekehrt wird oder niedrigere als die in den Artikeln 30 § 2 und 31 vorgesehenen Höchstgrenzen festgelegt werden, sind nichtig. Diese Nichtigkeit hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrages zur Folge.

Art. 33 Gemischte Beförderungen

§ 1. Die Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind, vorbehaltlich des § 2, nicht auf Schäden anzuwenden, die während der Beförderung auf einer in der Liste gemäss den Artikeln 3 und 10 des Übereinkommens eingetragenen Linie entstehen, die kein Schienenweg ist.

§ 2. Werden jedoch Eisenbahnwagen auf einem Fährschiff befördert, so sind die Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden auf die durch Artikel 26 § 1 erfassten Schäden anzuwenden, die der Reisende durch Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in diesen Wagen, beim Einsteigen in die Wagen oder beim Aussteigen aus den Wagen erleidet.

Für die Anwendung des vorstehenden Absatzes ist unter dem «Staat, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat» der Staat zu verstehen, dessen Flagge das Fährschiff führt.

§ 3. Wenn die Eisenbahn infolge ausserordentlicher Umstände genötigt ist, ihren Betrieb vorübergehend zu unterbrechen, und die Reisenden mit einem anderen Beförderungsmittel befördert oder befördern lässt, haftet sie gemäss dem für dieses Beförderungsmittel geltenden Recht. Artikel 18 des Übereinkommens sowie die Artikel 8, 48 bis 53 und 55 der Einheitlichen Rechtsvorschriften bleiben jedoch anwendbar.

Kapitel II

Haftung der Eisenbahn für das Reisegepäck

Art. 34 Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

§ 1. Die Eisenbahn, die Reisegepäck unter Übergabe eines Gepäckscheines 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, unbeschadet der die Bestimmungsbahn betreffenden Bestimmungen des Artikels 51 § 3.

Art. 35 Umfang der Haftung

§ 1. Die Eisenbahn haftet 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, sowie für die verspätete Auslieferung.

§ 2. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung durch ein Verschulden des Reisenden, eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Reisenden, besondere Mängel des Reisegepäcks oder 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 folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

- a) Fehlen oder Mängel der Verpackung;
- b) natürliche Beschaffenheit des Reisegepäcks;
- c) Aufgabe von Gegenständen, die von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen sind.

Art. 36 Beweislast

§ 1. Der Beweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung durch eine der in Artikel 35 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

§ 2. Legt die Eisenbahn dar, dass der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles aus einer oder mehreren der in Artikel 35 § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden daraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschliesslich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

Art. 37 Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks

§ 1. Der Berechtigte kann ein Gepäckstück ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 14 Tagen, nachdem seine Auslieferung gemäss Artikel 23 § 3 verlangt wurde, ausgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist.

§ 2. Wird ein für verloren gehaltenes Gepäckstück binnen einem Jahr nach dem Verlangen auf Auslieferung wieder aufgefunden, so hat die Eisenbahn den Berechtigten zu benachrichtigen, wenn seine Anschrift bekannt ist oder sich ermitteln lässt.

§ 3. Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass ihm das Gepäckstück auf einem Bahnhof der Beförderungsstrecke ausgeliefert wird. In diesem Fall hat er die Kosten für die Beförderung des Gepäckstückes vom Aufgabebahnhof bis zu dem Bahnhof zu zahlen, auf dem das Gepäckstück ausgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm allenfalls erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen. Er behält jedoch seine Ansprüche auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung gemäss Artikel 40.

§ 4. Wird das wiederaufgefundene Gepäckstück nicht binnen der in § 3 vorgesehenen Frist zurückverlangt oder wird es später als ein Jahr nach dem Verlangen auf Auslieferung wiederaufgefunden, so verfügt die Eisenbahn darüber gemäss den Gesetzen und Vorschriften des Staates, dem sie angehört.

Art. 38 Entschädigung bei Verlust

§ 1. Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks hat die Eisenbahn ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen:

- a) wenn die Höhe des Schadens nachgewiesen ist, eine Entschädigung in dieser Höhe, die jedoch 40 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder 600 Rechnungseinheiten je Gepäckstück nicht übersteigen darf;
- b) wenn die Höhe des Schadens nicht nachgewiesen ist, eine Pauschalentschädigung von 10 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder von 150 Rechnungseinheiten je Gepäckstück.

Die Art der Entschädigung, je fehlendes Kilogramm oder je Gepäckstück, wird durch die internationalen Tarife festgelegt.

§ 2. Die Eisenbahn hat ausserdem Gepäckfracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gepäckstückes gezahlte Beträge zu erstatten.

Art. 39 Entschädigung bei Beschädigung

§ 1. Bei Beschädigung des Reisegepäcks hat die Eisenbahn ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die der Wertminderung des Reisegepäcks entspricht.

§ 2. Die Entschädigung darf nicht übersteigen:

- a) wenn das gesamte Reisegepäck durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei gänzlichem Verlust zu zahlen wäre;
- b) wenn nur ein Teil des Reisegepäcks durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der bei Verlust des entwerteten Teiles zu zahlen wäre.

Art. 40 Entschädigung bei verspäteter Auslieferung

§ 1. Bei verspäteter Auslieferung des Reisegepäcks hat die Eisenbahn für je angefangene 24 Stunden seit dem Verlangen auf Auslieferung, höchstens aber für 14 Tage, zu zahlen:

- a) wenn der Berechtigte nachweist, dass daraus ein Schaden, einschliesslich einer Beschädigung, entstanden ist, eine Entschädigung in der Höhe des Schadens bis zu einem Höchstbetrag von 0,40 Rechnungseinheiten je Kilogramm Bruttomasse oder von 7 Rechnungseinheiten je Stück des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks;
- b) wenn der Berechtigte nicht nachweist, dass daraus ein Schaden entstanden ist, eine Pauschalentschädigung von 0,07 Rechnungseinheiten je Kilogramm Bruttomasse oder von 1,40 Rechnungseinheiten je Stück des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks.

Die Art der Entschädigung, je Kilogramm oder je Gepäckstück, wird durch die internationalen Tarife festgelegt.

§ 2. Bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks wird die Entschädigung gemäss § 1 nicht neben der des Artikels 38 geleistet.

§ 3. Bei teilweisem Verlust des Reisegepäcks wird die Entschädigung gemäss § 1 für den nicht verlorenen Teil geleistet.

§ 4. Bei einer Beschädigung des Reisegepäcks, die nicht Folge der verspäteten Auslieferung ist, wird die Entschädigung gemäss § 1 gegebenenfalls neben der des Artikels 39 geleistet.

§ 5. In keinem Fall darf die Entschädigung gemäss § 1 zuzüglich derjenigen der Artikel 38 und 39 insgesamt höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks.

Art. 41²⁵ Kraftfahrzeuge

§ 1. Wird ein Kraftfahrzeug aus einem von der Eisenbahn zu vertretenden Umstand verspätet verladen oder wird es verspätet ausgeliefert, so hat die Eisenbahn, wenn der Berechtigte nachweist, dass daraus ein Schaden entstanden ist, eine Entschädigung zu zahlen, deren Betrag den Beförderungspreis für das Fahrzeug nicht übersteigen darf.

§ 2. Ergibt sich bei der Verladung aus einem von der Eisenbahn zu vertretenden Umstand eine Verspätung und verzichtet der Berechtigte deshalb auf die Durchfüh-

²⁵ Bereinigt gemäss Art. II Ziff. 4 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

rung des Beförderungsvertrages, so wird ihm der Beförderungspreis für das Fahrzeug und die Reisenden erstattet. Weist er nach, dass aus dieser Verspätung ein Schaden entstanden ist, so kann er ausserdem eine Entschädigung verlangen, deren Betrag den Beförderungspreis für das Fahrzeug nicht übersteigen darf.

§ 3. Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Fahrzeuges wird die dem Berechtigten für den nachgewiesenen Schaden zu zahlende Entschädigung nach dem Zeitwert des Fahrzeuges berechnet und darf 8000 Rechnungseinheiten nicht übersteigen.

§ 4. Hinsichtlich der im Fahrzeug untergebrachten Gegenstände haftet die Eisenbahn nur für Schäden, die auf ihr Verschulden zurückzuführen sind. Der Gesamtbetrag der Entschädigung darf 1000 Rechnungseinheiten nicht übersteigen.

Für Gegenstände, die ausserhalb des Fahrzeuges untergebracht sind, haftet die Eisenbahn nur bei Vorsatz.

§ 5. Ein Anhänger gilt mit oder ohne Ladung als ein Fahrzeug.

§ 6. Im Übrigen gelten bei der Beförderung von Kraftfahrzeugen die Bestimmungen über die Haftung für Reisegepäck.

Kapitel III

Gemeinsame Bestimmungen über die Haftung

Art. 42²⁶ Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

Die in den Artikeln 30, 31 und 38 bis 41 der Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Haftungsbeschränkungen sowie die Bestimmungen des Landesrechtes, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag begrenzen, finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung der Eisenbahn zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Art. 43²⁷ Umrechnung und Verzinsung der Entschädigung

§ 1. Müssen bei der Berechnung der Entschädigung in ausländischer Währung ausgedrückte Beträge umgerechnet werden, so sind sie nach dem Kurs am Tag und am Ort der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

§ 2. Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von fünf Prozent jährlich beanspruchen, und zwar vom Tage der Reklamation gemäss Artikel 49 oder, wenn keine Reklamation vorangegangen ist, vom Tage der Klageerhebung an.

§ 3. Für Entschädigungen gemäss den Artikeln 27 und 28 laufen jedoch die Zinsen erst von dem Tag an, an dem die für die Bemessung des Schadenersatzes massge-

²⁶ Fassung gemäss Art. II Ziff. 5 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

²⁷ Bereinigt gemäss Art. II Ziff. 6 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

benden Umstände eingetreten sind, wenn dieser Tag später liegt als derjenige der Reklamation oder der Klageerhebung.

§ 4. Bei Reisegepäck können die Zinsen nur beansprucht werden, wenn die Entschädigung 8 Rechnungseinheiten je Gepäckschein übersteigt.

§ 5. Legt der Berechtigte der Eisenbahn bei Reisegepäck die zur abschliessenden Behandlung der Reklamation erforderlichen Belege nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist der Lauf der Zinsen vom Ablauf dieser Frist an bis zur Übergabe dieser Belege gehemmt.

Art. 44 Haftung bei einem nuklearen Ereignis

Die Eisenbahn ist von der ihr gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist und wenn gemäss den Gesetzen und Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Kernanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

Art. 45 Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

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

Wenn jedoch diese Bediensteten und anderen Personen auf Verlangen eines Reisenden der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte des Reisenden, für den sie tätig sind.

Art. 46 Sonstige Ansprüche

In allen Fällen, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den darin vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden.

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für welche die Eisenbahn gemäss Artikel 45 haftet.

Art. 47 Sonderbestimmungen

§ 1. Vorbehaltlich des Artikels 41 richtet sich die Haftung der Eisenbahn für den Schaden, der durch Verspätung oder Ausfall eines Zuges oder durch Anschlussversäumnis entsteht, nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist.

§ 2. Vorbehaltlich des Artikels 26 haftet die Eisenbahn für Gegenstände und Tiere, deren Überwachung gemäss Artikel 15 § 5 dem Reisenden obliegt, sowie für Gegenstände, die der Reisende an sich trägt, nur insoweit, als der Schaden auf ihr Verschulden zurückzuführen ist.

§ 3. Die übrigen Artikel des Titels III und der Titel IV finden in den Fällen der §§ 1 und 2 keine Anwendung.

Titel IV

Geltendmachung von Ansprüchen

Art. 48 Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks

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

Dem Berechtigten ist eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 2. Erkennt der Berechtigte die Feststellungen in der Tatbestandsaufnahme nicht an, so kann er verlangen, dass der Zustand und die Masse des Reisegepäcks sowie die Ursache und der Betrag des Schadens von einem durch die Parteien oder ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden. Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die Feststellung erfolgt.

§ 3. Bei Verlust von Gepäckstücken hat der Berechtigte zur Erleichterung der Nachforschungen der Eisenbahn eine möglichst genaue Beschreibung der verlorenen Gepäckstücke zu geben.

Art. 49 Reklamationen

§ 1. Reklamationen betreffend die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind schriftlich bei einer der nachstehend genannten Eisenbahnen einzureichen:

- a) bei der haftbaren Eisenbahn; falls gemäss Artikel 26 § 4 zwei Eisenbahnen haftbar sind, bei einer von ihnen;
- b) bei der Abgangsbahn;
- c) bei der Bestimmungsbahn;
- d) bei der Eisenbahn am Wohnsitz oder am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Reisenden, sofern der Sitz dieser Eisenbahn sich auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates befindet.

§ 2. Die übrigen Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 51 §§ 2 und 3 genannten Eisenbahn einzureichen.

Bei der abschliessenden Regelung der Reklamation kann die Eisenbahn die Rückgabe der Fahrausweise oder der Gepäckscheine verlangen.

§ 3. Zur Einreichung einer Reklamation sind die gemäss Artikel 50 zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 4. Die Fahrausweise, die Gepäckscheine und die sonstigen Belege, die der Berechtigte der Reklamation begeben will, sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen.

Art. 50 Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen
gegen die Eisenbahn berechnigte Personen

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn ist berechnigt, wer den Fahrausweis oder den Gepäckschein vorlegt oder andernfalls seine Berechnigung auf andere Weise nachweist.

Art. 51 Eisenbahnen, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht
werden können

§ 1. Schadenersatzansprüche auf Grund der Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden können nur gegen die haftbare Eisenbahn im Sinne des Artikels 26 § 4 gerichtlich geltend gemacht werden. Bei gemeinsamem Betrieb zweier Eisenbahnen hat der Kläger die Wahl zwischen diesen Bahnen.

§ 2. Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, können gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen die Eisenbahn, zu deren Gunsten der Betrag erhoben worden ist.

§ 3. Sonstige Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag können gegen die Abgangsbahn, die Bestimmungsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Linien die den Anspruch begründende Tatsache eingetreten ist.

Gegen die Bestimmungsbahn können diese Ansprüche auch dann gerichtlich geltend gemacht werden, wenn sie das Reisegepäck nicht erhalten hat.

§ 4. Hat 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 §§ 2 und 3 genannten Eisenbahnen geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

Art. 52 Zuständigkeit

§ 1. Ist in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt, so können Ansprüche, die auf die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden gegründet sind, nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat.

§ 2. Ist in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt, so können andere auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche nur vor den

Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört.

Betreibt eine Eisenbahn mehrere selbständige Netze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Netze für die Anwendung dieses Paragraphen als gesonderte Eisenbahn angesehen.

Art. 53 Erlöschen der Ansprüche aus der Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

§ 1. Alle Ansprüche des Berechtigten aufgrund der Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind erloschen, wenn er den Unfall des Reisenden nicht spätestens sechs Monate, nachdem er vom Schaden Kenntnis erlangt hat, einer der Eisenbahnen anzeigt, bei denen die Reklamation gemäss Artikel 49 § 1 eingereicht werden kann.²⁸

Zeigt der Berechtigte der Eisenbahn den Unfall mündlich an, so hat diese ihm über die mündliche Anzeige eine Bestätigung auszustellen.

§ 2. Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht, wenn

- a) der Berechtigte innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist eine Reklamation bei einer der in Artikel 49 § 1 genannten Eisenbahnen eingereicht hat;
- b) die haftbare Eisenbahn – oder, falls gemäss Artikel 26 § 4 zwei Eisenbahnen haftbar sind, eine von ihnen – innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist auf andere Weise vom Unfall des Reisenden Kenntnis erhalten hat;
- c) infolge von Umständen, die dem Berechtigten nicht zuzurechnen sind, der Unfall nicht oder nicht rechtzeitig angezeigt worden ist;
- d) der Berechtigte nachweist, dass der Unfall durch ein Verschulden der Eisenbahn verursacht worden ist.

Art. 54 Erlöschen der Ansprüche aus dem Gepäckbeförderungsvertrag

§ 1. Mit der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung erloschen.

§ 2. Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht:

- a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn
 1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten gemäss Artikel 48 festgestellt worden ist,
 2. die Feststellung, die gemäss Artikel 48 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

²⁸ Fassung gemäss Art. II Ziff. 7 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

- b) bei äusserlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er
 1. die Feststellung gemäss Artikel 48 sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Reisegepäcks verlangt und
 2. ausserdem beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Auslieferung entstanden ist;
- c) bei verspäteter Auslieferung, wenn der Berechtigte binnen 21 Tagen seine Rechte bei einer der in Artikel 51 § 3 genannten Eisenbahnen geltend gemacht hat;
- d) wenn der Berechtigte nachweist, dass der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist.

Art. 55 Verjährung der Ansprüche

§ 1. Schadenersatzansprüche auf Grund der Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden verjähren:

- a) Ansprüche des Reisenden in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Unfall;
- b) Ansprüche der anderen Berechtigten in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Tod des Reisenden, spätestens aber in fünf Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Unfall.

§ 2. Andere Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahr.

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre bei Ansprüchen wegen eines Schadens, der auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.²⁹

§ 3. Die Verjährung gemäss § 2 beginnt bei Ansprüchen

- a) auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes mit dem vierzehnten Tage nach Ablauf der Frist gemäss Artikel 23 § 3;
- b) auf Entschädigung wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung mit dem Tage der Auslieferung;
- c) auf Zahlung oder Erstattung des Beförderungspreises, von sonstigen Kosten oder Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung, fehlerhafter Berechnung oder Erhebung mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung erfolgte, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen;
- d) auf eine von der Zoll- oder einer sonstigen Verwaltungsbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die betreffende Behörde das Verlangen gestellt hat;

²⁹ Fassung gemäss Art. II Ziff. 8 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

- e) in allen anderen die Beförderung des Reisenden betreffenden Fällen mit dem Tage des Ablaufens der Geltungsdauer des Fahrausweises.

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

§ 4. Bei Einreichung einer Reklamation gemäss Artikel 49 mit den erforderlichen Belegen ist der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation oder auf die Erteilung eines Bescheides und die Rückgabe der Belege beruft, hat dies zu beweisen.

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

§ 5. Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

§ 6. Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gilt für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung das Landesrecht.

Titel V

Beziehungen der Eisenbahnen untereinander

Art. 56 Abrechnung unter den Eisenbahnen

Jede Eisenbahn hat den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil an dem Beförderungspreis zu zahlen, den sie erhoben hat oder hätte erheben müssen.

Art. 57 Rückgriff bei Verlust oder Beschädigung

§ 1. Hat eine Eisenbahn gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung des Reisegepäcks geleistet, so steht ihr ein Rückgriffsrecht gegen die Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt waren, gemäss den 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 Zuordnung nicht möglich, so wird die Entschädigung gemäss Buchstabe c) auf die Eisenbahnen aufgeteilt;
- c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, wird die Entschädigung auf sämtliche Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt waren, aufgeteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, dass der Schaden nicht auf ihren Linien verursacht worden ist; die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht gezahlte Anteil auf alle anderen Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt waren, im Verhältnis der Tarifkilometer aufgeteilt.

Art. 58 Rückgriff bei verspäteter Auslieferung

Artikel 57 findet bei Entschädigung für verspätete Auslieferung Anwendung. Wurde die Verspätung durch mehrere Eisenbahnen verursacht, so ist die Entschädigung auf diese Eisenbahnen im Verhältnis der Dauer der auf ihren Linien entstandenen Verspätung aufzuteilen.

Art. 59 Rückgriffsverfahren

§ 1. Eine Eisenbahn, gegen die gemäss Artikel 57 oder 58 Rückgriff genommen wird, kann die Rechtmässigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung nicht bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem der erstgenannten Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

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

§ 3. Das Gericht hat in ein und demselben Urteil über alle Rückgriffe, mit denen es befasst ist, zu entscheiden.

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

§ 5. Rückgriffsverfahren dürfen nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden, das der aus dem Beförderungsvertrag Berechtigte angestrengt hat.

Art. 60 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 gemäss § 1 zuständigen Gerichten.

Art. 61 Vereinbarungen über den Rückgriff

Die Eisenbahnen können durch Vereinbarungen von den Bestimmungen dieses Titels über den gegenseitigen Rückgriff, mit Ausnahme derjenigen des Artikels 59 § 5, abweichen.

Titel VI
Ausnahmebestimmungen**Art. 62** Abweichungen

Die Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften haben nicht den Vorrang gegenüber den Bestimmungen, die gewisse Staaten für ihren gegenseitigen Verkehr in Anwendung besonderer Verträge, wie etwa der Verträge über die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, zu treffen haben.

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)

Titel I Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Anwendungsbereich

§ 1. Vorbehaltlich der in Artikel 2 vorgesehenen Ausnahmen finden die einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Mitgliedstaaten berührt und ausschliesslich Linien umfasst, die in der Liste gemäss den Artikeln 3 und 10 des Übereinkommens eingetragen sind, sowie gegebenenfalls auf gleichgestellte Beförderungen gemäss Artikel 2 § 2 Absatz 2 des Übereinkommens.³¹

§ 2. In den Einheitlichen Rechtsvorschriften umfasst der Ausdruck «Bahnhof» die Bahnhöfe der Eisenbahnen, die Häfen der Schifffahrtslinien und alle anderen für die Ausführung des Beförderungsvertrages geöffneten Stellen der Beförderungsunternehmen.

Art. 2 Ausnahmen vom Anwendungsbereich

§ 1. Auf Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsbahnhof im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, finden die Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Anwendung,

- a) wenn die Durchgangslinien ausschliesslich von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden oder
- b) wenn die beteiligten Staaten oder Eisenbahnen vereinbart haben, diese Sendungen nicht als international anzusehen.

§ 2. Auf Sendungen zwischen Bahnhöfen zweier Nachbarstaaten und auf Sendungen zwischen Bahnhöfen zweier Staaten über das Gebiet eines dritten Staates finden, wenn die Linien, auf denen die Beförderung durchgeführt wird, ausschliesslich von einer Eisenbahn eines dieser drei Staaten betrieben werden, die für den Binnenverkehr dieser Eisenbahn geltenden Vorschriften Anwendung, sofern der Absender durch die Verwendung des entsprechenden Frachtbriefes dies beansprucht und die Gesetze und Vorschriften keines der beteiligten Staaten dem entgegenstehen.

³⁰ Bereinigt gemäss Beschluss des Revisionsausschuss vom 21. Dez. 1989, in Kraft seit 1. Jan. 1991 (AS 1991 907).

³¹ Bereinigt gemäss Art. III Ziff. 1 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

Art. 3 Beförderungspflicht

§ 1. Die Eisenbahn ist verpflichtet, alle als Wagenladung aufgegebenen Güter gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften zu befördern, sofern

- a) der Absender die Einheitlichen Rechtsvorschriften, die Zusatzbestimmungen und die Tarife einhält;
- b) die Beförderung mit den Personen und den normalen Beförderungsmitteln möglich ist, die den regelmässigen Bedürfnissen des Verkehrs genügen;
- c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelfen vermag.

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

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

§ 4. Hat die zuständige Behörde angeordnet, dass

- a) der Betrieb vorübergehend oder dauernd ganz oder teilweise eingestellt wird;
- b) gewisse Sendungen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden;
- c) bestimmte Güter vorzugsweise zur Beförderung angenommen werden;

so sind diese Massnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen bekannt zu geben; diese teilen sie den Eisenbahnen der anderen Staaten zwecks Veröffentlichung mit.

§ 5. Die Eisenbahnen können im gegenseitigen Einverständnis die Beförderung von Gütern in gewissen Verbindungen auf bestimmte Grenzübergänge und auf bestimmte Durchgangsländer zusammenfassen.

Diese Massnahmen werden dem Zentralamt mitgeteilt. Sie werden von den Eisenbahnen in besonderen Listen aufgeführt, wie internationale Tarife veröffentlicht und treten einen Monat nach dem Datum der Mitteilung an das Zentralamt in Kraft.

§ 6. Jede Zuwiderhandlung der Eisenbahn gegen diesen Artikel begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Art. 4 Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

- a) Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der beteiligten Staaten verboten ist;
- b) Gegenstände, für die auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten die Post das alleinige Recht zur Beförderung hat;

- c) Gegenstände, die sich wegen ihres Umfanges, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder die Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;
- d) Stoffe und Gegenstände, die gemäss der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anlage I zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, von der Beförderung ausgeschlossen sind, vorbehaltlich der in Artikel 5 § 2 vorgesehenen Abweichungen.

Art. 5 Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände

§ 1. Bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind:

- a) Stoffe und Gegenstände, die zu den Bedingungen des RID oder der in § 2 vorgesehenen Abkommen und Tarifbestimmungen zur Beförderung zugelassen sind;
- b) Leichensendungen, auf eigenen Rädern rollende Eisenbahnfahrzeuge, lebende Tiere sowie Gegenstände, deren Beförderung wegen ihres Umfanges, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit besondere Schwierigkeiten verursacht, zu den Bedingungen der Zusatzbestimmungen; diese dürfen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen.

Lebende Tiere müssen begleitet werden, wobei der Begleiter vom Absender zu stellen ist. Ein Begleiter ist jedoch nicht erforderlich, wenn dies in den internationalen Tarifen vorgesehen ist oder wenn die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen auf Verlangen des Absenders auf die Begleitung verzichten; in diesem Fall ist die Eisenbahn, vorbehaltlich einer gegenteiligen Abmachung, von ihrer Haftung für Verlust oder Beschädigung befreit, die aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

§ 2. Zwei oder mehrere Staaten können durch Abkommen oder zwei oder mehrere Eisenbahnen können durch Tarifbestimmungen Bedingungen vereinbaren, unter denen gewisse Stoffe oder gewisse Gegenstände, die durch das RID von der Beförderung ausgeschlossen sind, dennoch zur Beförderung zugelassen werden.

Die Staaten oder die Eisenbahnen können in gleicher Weise die im RID vorgesehenen Zulassungsbedingungen lockern.

Diese Abkommen und Tarifbestimmungen sind zu veröffentlichen und dem Zentralamt mitzuteilen; das Zentralamt bringt sie den Staaten zur Kenntnis.

Art. 6 Tarife. Sonderabmachungen

§ 1. Fracht und Nebengebühren sind gemäss den in jedem Staat zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen, die im Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages in Kraft sind, auch wenn die Fracht getrennt für verschiedene Teilstrecken berechnet wird.

§ 2. Die Tarife müssen alle für die Beförderung massgebenden besonderen Bedingungen, insbesondere die zur Berechnung der Fracht und der Nebengebühren notwendigen Angaben, und gegebenenfalls die Bedingungen für die Umrechnung der Währungen enthalten.

Die Bedingungen der Tarife dürfen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften nur abweichen, wenn diese es ausdrücklich vorsehen.

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

§ 4. Die Eisenbahnen können Sonderabmachungen treffen, durch die Preisermässigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Benutzern vergleichbare Bedingungen zugestanden werden.

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

Die gemäss den Absätzen 1 und 2 getroffenen Massnahmen müssen nicht veröffentlicht werden.

§ 5. Die internationalen Tarife können für den internationalen Verkehr unter Ausschluss der Binnentarife verbindlich erklärt werden.

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

§ 6. Die Tarife und die Tarifänderungen gelten als gehörig veröffentlicht, sobald die Eisenbahn den Benutzern alle Einzelheiten zur Verfügung gestellt hat.

Internationale Tarife müssen nur in den Staaten veröffentlicht werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Versand- oder Bestimmungsbahn beteiligt sind.

§ 7. Erhöhungen der Frachtsätze internationaler Tarife und andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen dieser Tarife treten frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, mit Ausnahme nachstehender Fälle:

- 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 Eisenbahnen 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 bekannt gegeben 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 Fehler berichtigt werden, treten diese Änderungen und Berichtigungen am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

§ 8. In Staaten, in denen keine Verpflichtung besteht, bestimmte Tarife zu veröffentlichen oder sie gegenüber jedermann unter den gleichen Bedingungen anzuwenden, finden die Bestimmungen dieses Artikels Anwendung, soweit sie eine solche Verpflichtung enthalten.

§ 9. Ausser der in den Tarifen vorgesehenen Fracht und den Nebengebühren darf die Eisenbahn nur ihre Auslagen erheben. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und im Frachtbrief getrennt, mit allen erforderlichen Beweismitteln, zu vermerken. Wenn diese Beweismittel aus Belegen bestehen, die dem Frachtbrief beigegeben sind, und wenn die Zahlung der entsprechenden Auslagen dem Absender obliegt, sind die Belege nicht dem Empfänger mit dem Frachtbrief, sondern dem Absender mit der in Artikel 15 § 7 erwähnten Kostenrechnung zu übergeben.

Art. 7 Rechnungseinheit. Umrechnungs- und Annahmekurse
für Währungen

§ 1. Die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehene Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht, wie es vom Internationalen Währungsfonds definiert ist.

Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds für seine eigenen Operationen und Transaktionen angewendeten Berechnungsmethode ermittelt.

§ 2. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf die von diesem Staat bestimmte Art und Weise berechnet.

Diese Berechnung muss in der Landeswährung soweit wie möglich zu demselben Realwert führen, wie er sich aus der Anwendung des § 1 ergeben würde.

§ 3. Für einen Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Gesetzgebung die Anwendung des § 1 oder des § 2 nicht erlaubt, wird die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehene Rechnungseinheit dem Wert von drei Goldfranken gleichgesetzt.

Der Goldfranken ist durch 10/31 Gramm Gold mit einem Feingehalt von 0,900 definiert.

Die Umrechnung des Goldfrankens muss in der Landeswährung soweit wie möglich zu demselben Realwert führen, wie er sich aus der Anwendung des § 1 ergeben würde.

§ 4. Innerhalb von drei Monaten nach der Inkraftsetzung des Übereinkommens und immer dann, wenn in ihrer Berechnungsmethode oder im Wert ihrer Landeswährung im Verhältnis zur Rechnungseinheit eine Veränderung eintritt, teilen die Staaten dem Zentralamt ihre Berechnungsmethode gemäss § 2 oder das Ergebnis der Umrechnung gemäss § 3 mit.

Das Zentralamt bringt den Staaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.

§ 5. Die Eisenbahn hat die Kurse bekannt zu geben,

- a) zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in inländischen Zahlungsmitteln zu entrichten sind (Umrechnungskurse);
- b) zu denen sie ausländische Zahlungsmittel annimmt (Annahmekurse).

Art. 8 Besondere Bestimmungen für bestimmte Beförderungen

§ 1. Für die Beförderung von Privatwagen sind in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP), Anlage II zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, besondere Bestimmungen vorgesehen.

§ 2. Für die Beförderung von Containern sind in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RICO), Anlage III zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, besondere Bestimmungen vorgesehen.

§ 3. Für die Beförderung von Expressgut können die Eisenbahnen durch Tarife besondere Bestimmungen vereinbaren, die der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (RIEX), Anlage IV zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, entsprechen.

§ 4. Zwei oder mehrere Staaten können durch Abkommen oder zwei oder mehrere Eisenbahnen können durch Zusatzbestimmungen oder Tarifbestimmungen Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von den Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen dürfen, und zwar für

- 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 der beförderten Güter gegen Wärme und Kälte;
- f) Sendungen, die auf der ganzen Strecke oder auf Teilstrecken auf Grund von Frachtbriefen befördert werden, die nicht als Beleg für die Frachtberechnung und die Rechnungstellung dienen;
- g) Sendungen, die auf Grund von Belegen der automatischen Datenverarbeitung befördert werden.

Art. 9 Zusatzbestimmungen

§ 1. Zwei oder mehrere Staaten oder zwei oder mehrere Eisenbahnen können zur Ausführung der Einheitlichen Rechtsvorschriften Zusatzbestimmungen erlassen. Sie dürfen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften nur abweichen, wenn diese es ausdrücklich vorsehen.

§ 2. Die Zusatzbestimmungen werden in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt und veröffentlicht. Die Zusatzbestimmungen und ihre Inkraftsetzung werden dem Zentralamt mitgeteilt.

Art. 10 Landesrecht

§ 1. Soweit in den Einheitlichen Rechtsvorschriften, in den Zusatzbestimmungen und in den internationalen Tarifen keine Bestimmungen getroffen sind, gilt das Landesrecht.

§ 2. Unter Landesrecht versteht man das Recht des Staates, in dem der Berechtigte seinen Anspruch geltend macht, einschliesslich der Kollisionsnormen.

Titel II
Abschluss und Ausführung des Frachtvertrages**Art. 11** Abschluss des Frachtvertrages

§ 1. Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Versandbahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird auf dem Frachtbrief und erforderlichenfalls auf jedem Zusatzblatt der Abdruck des Tagesstempels des Versandbahnhofes oder der maschinelle Buchungsvermerk mit dem Annahmedatum angebracht.

§ 2. Die Behandlung gemäss § 1 hat sofort nach vollständiger Auslieferung des im Frachtbrief bezeichneten Gutes und, soweit es die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften vorsehen, nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten oder nach Hinterlegung einer Sicherheit gemäss Artikel 15 § 7 zu erfolgen.

§ 3. Der mit dem Tagesstempel oder dem maschinellen Buchungsvermerk versehene Frachtbrief dient als Beweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages.

§ 4. Für Güter, die der Absender gemäss den Tarifen oder gemäss einer auf dem Versandbahnhof zulässigen Abmachung zwischen ihm und der Eisenbahn zu verladen hat, dienen jedoch die Angaben im Frachtbrief über die Masse des Gutes oder die Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie die Masse oder die Stückzahl nachgeprüft und dies im Frachtbrief vermerkt hat. Diese Angaben können gegebenenfalls auf andere Weise bewiesen werden.

Die Angaben im Frachtbrief über die Masse oder die Stückzahl dienen nicht als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn der Unterschied zu diesen Angaben offensichtlich nicht auf einem tatsächlichen Verlust beruht. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Wagen dem Empfänger mit unversehnen Originalverschlüssen übergeben wird.

§ 5. Die Eisenbahn hat die Übernahme des Gutes und den Tag der Annahme zur Beförderung durch Anbringen des Tagesstempels oder des maschinellen Buchungsvermerkes auf dem Frachtbriefdoppel zu bescheinigen, bevor es dem Absender zurückgegeben wird.

Dieses Doppel hat nicht die Bedeutung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Konnossementes.

Art. 12 Frachtbrief

§ 1. Der Absender hat einen ordnungsgemäss ausgefüllten Frachtbrief vorzulegen.

Für jede Sendung ist ein Frachtbrief zu verwenden. Ein Frachtbrief darf nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben. Die Zusatzbestimmungen dürfen von diesen Regeln abweichen.

§ 2. Die Eisenbahnen setzen das einheitliche Muster des Frachtbriefes fest, der ein für den Absender bestimmtes Doppel enthalten muss.

Für bestimmte Verkehre, insbesondere zwischen Nachbarländern, können die Eisenbahnen in den Tarifen die Verwendung eines Frachtbriefes gemäss einem vereinfachten Muster vorschreiben.

Für bestimmte Verkehre mit Ländern, die diesem Übereinkommen nicht angehören, können die Tarife die Anwendung eines besonderen Verfahrens vorsehen.

§ 3. Der Frachtbrief ist in zwei oder gegebenenfalls in drei Sprachen zu drucken, von denen mindestens eine Arbeitssprache der Organisation sein muss.

Die internationalen Tarife können bestimmen, in welcher Sprache die Angaben des Absenders im Frachtbrief abzufassen sind. Andernfalls sind diese Angaben in einer der amtlichen Sprachen des Versandlandes abzufassen, und es ist eine Übersetzung in eine der Arbeitssprachen der Organisation beizufügen, sofern die Angaben nicht in einer dieser Sprachen abgefasst sind.

Für die Angaben des Absenders im Frachtbrief sind lateinische Schriftzeichen zu verwenden, sofern die Zusatzbestimmungen oder die internationalen Tarife keine Abweichungen vorsehen.

Art. 13 Inhalt des Frachtbriefes

§ 1. Der Frachtbrief muss in jedem Fall enthalten:

- a) die Bezeichnung des Bestimmungsbahnhofes;
- b) den Namen und die Anschrift des Empfängers; als Empfänger darf nur eine einzelne natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden;
- c) die Bezeichnung des Gutes;
- d) die Masse oder stattdessen eine ähnliche Angabe, die den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften entspricht;
- e) die Anzahl der Frachtstücke und die Art der Verpackung bei Stückgut sowie bei Wagenladungen, die im Eisenbahn-Seeverkehr umgeschlagen werden müssen, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladungen aus einem oder aus mehreren Stücken bestehen;
- f) die Nummer des Wagens, bei Privatwagen ausserdem die Eigenmasse, wenn das Verladen der Güter dem Absender obliegt;
- g) ein genaues Verzeichnis der durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Papiere, die dem Frachtbrief beigegeben sind oder der Eisenbahn nach Angabe im Frachtbrief bei einem näher bezeichne-

ten Bahnhof, bei einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle zur Verfügung stehen;

- h) den Namen und die Anschrift des Absenders; als Absender darf nur eine einzelne natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden; wenn es die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften verlangen, hat der Absender seinem Namen und seiner Anschrift handschriftlich, durch Aufdruck oder durch Stempel seine Unterschrift hinzuzufügen.

Für die Begriffe «Wagenladung» und «Stückgut» sind die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze Strecke massgebend.

§ 2. Der Frachtbrief muss gegebenenfalls alle übrigen in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Angaben enthalten. Andere Angaben dürfen in den Frachtbrief nur aufgenommen werden, wenn sie durch die Gesetze und Vorschriften eines Staates, die Zusatzbestimmungen oder die Tarife vorgeschrieben oder zugelassen sind und den Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht widersprechen.

§ 3. Der Absender darf jedoch an der dafür vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes, aber nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und Haftung der Eisenbahn, Vermerke anbringen, welche die Sendung betreffen.

§ 4. Es ist unzulässig, statt des Frachtbriefes andere Urkunden zu verwenden oder ihm andere als die durch die Einheitlichen Rechtsvorschriften, die Zusatzbestimmungen oder die Tarife vorgeschriebenen oder zugelassenen Papiere beizugeben.

Art. 14 Beförderungsweg und anzuwendende Tarife

§ 1. Der Absender kann im Frachtbrief den Beförderungsweg durch Angabe von Grenzübergängen oder Grenzbahnhöfen und gegebenenfalls von Übergangsbahnhöfen zwischen Eisenbahnen vorschreiben. Er darf nur Grenzübergänge oder Grenzbahnhöfe vorschreiben, die für den Verkehr in der betreffenden Verbindung zugelassen sind.

§ 2. Einer Wegevorschrift wird gleichgesetzt:

- a) die Bezeichnung der Bahnhöfe, auf denen die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zu erfüllen sind, sowie der Bahnhöfe, auf denen besondere Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeisung usw.) zu treffen sind;
- b) die Bezeichnung der anzuwendenden Tarife, wenn 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 von Nachbarländern) gezahlt werden.

§ 3. Die Eisenbahn darf das Gut ausser in den Fällen gemäss Artikel 3 §§ 4 und 5 und Artikel 33 § 1 nur unter folgenden Bedingungen auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Weg befördern:

- a) Die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften sowie die besonderen Vorkehrungen für das Gut müssen immer auf den vom Absender bezeichneten Bahnhöfen erfolgen und

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

Buchstabe a) gilt nicht für Stückgut, wenn eine der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen auf Grund einer Wegevorschrift in ihrer Ladeorganisation für den internationalen Stückgutverkehr den vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg nicht einhalten kann.

§ 4. Kosten und Lieferfrist werden vorbehaltlich des § 3 über den vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg oder andernfalls über den 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. Genügen die Angaben des Absenders nicht, um den Beförderungsweg oder die anzuwendenden Tarife festzustellen, oder sind einzelne dieser Angaben miteinander unvereinbar, so hat die Eisenbahn den Beförderungsweg oder die Tarife zu wählen, die ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheinen.

§ 7. Die Eisenbahn haftet für einen aus der Wahl gemäss § 6 entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

§ 8. ...

Art. 15 Zahlung der Kosten

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

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

§ 2. Will der Absender die Kosten ganz oder teilweise übernehmen, so hat er dies im Frachtbrief durch einen der folgenden Vermerke anzugeben:

- a) 1. «Franko Fracht», wenn er nur die Fracht übernimmt;
2. «Franko Fracht einschliesslich . . .», wenn er ausser der Fracht noch weitere Kosten übernimmt; er hat diese Kosten genau zu bezeichnen; Zusätze, die nur Nebengebühren oder sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten sowie Beträge betreffen können, die durch Zoll- oder sonstige Verwaltungsbehörden erhoben werden, dürfen nicht zu einer Teilung des Gesamtbetrages einer gleichen Kostengattung führen (z. B. Gesamtbetrag der Zölle und der den Zollbehörden zu zahlenden sonstigen Beträge, wobei die Mehrwertsteuer als eine besondere Kostengattung anzusehen ist);
3. «Franko Fracht bis X» (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes von Nachbarländern), wenn er die Fracht bis X übernimmt;

4. «Franko Fracht einschliesslich ... bis X» (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes von Nachbarländern), wenn er ausser der Fracht bis X noch weitere Kosten übernimmt, unter Ausschluss aller Kosten, die sich auf das Nachbarland oder auf die anschliessende Eisenbahn beziehen; Ziffer 2 gilt sinngemäss;
- b) «Franko aller Kosten», wenn er alle Kosten übernimmt (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten);
- c) «Franko ...», wenn er einen bestimmten Betrag übernimmt; bestimmen die Tarife nichts anderes, so muss dieser Betrag in der Währung des Versandlandes ausgedrückt werden.

Nebengebühren und sonstige Kosten, die gemäss den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze in Betracht kommende Strecke berechnet werden, sowie die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung gemäss Artikel 16 § 2 sind bei der Zahlung der Kosten gemäss Buchstabe a) Ziffer 4 immer ganz vom Absender zu zahlen.

§ 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 gemäss Artikel 28 § 4 geltend gemacht, noch den Frachtvertrag gemäss Artikel 31 abgeändert hat.

§ 5. Die Nebengebühren, wie Stand-, Lager- und Wiegegelder, deren Erhebung durch einen vom Empfänger zu vertretenden Umstand veranlasst wird oder auf einem Verlangen des Empfängers beruht, sind immer von ihm zu zahlen.

§ 6. Die Versandbahn kann vom Absender die Vorauszahlung der Kosten fordern, 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 werden diese Kosten in einer Frankaturrechnung eingetragen, über die spätestens 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist mit dem Absender abzurechnen ist. Die Eisenbahn kann gegen Quittung die Hinterlegung einer die Kosten ungefähr deckenden Summe als Sicherheit fordern. Dem Absender ist gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende aufgeschlüsselte Kostenrechnung auszuhändigen.

§ 8. Der Versandbahnhof muss im Frachtbrief und im Frachtbriefdoppel die als Frankatur erhobenen Kosten einzeln vermerken, soweit nicht die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften bestimmen, dass diese Kosten nur im Frachtbriefdoppel zu vermerken sind. In dem im § 7 erwähnten Fall sind diese Kosten weder im Frachtbrief noch im Frachtbriefdoppel zu vermerken.

Art. 16 Interesse an der Lieferung

§ 1. Für jede Sendung kann das Interesse an der Lieferung angegeben werden. Der Betrag des Interesses muss im Frachtbrief in Ziffern angegeben und in der Währung des Versandlandes, in einer anderen durch die Tarife festgesetzten Währung oder in der Rechnungseinheit ausgedrückt werden.

§ 2. Die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung wird für die ganz in Betracht kommende Strecke gemäss den Tarifen der Versandbahn berechnet.

Art. 17 Nachnahme und Barvorschuss

§ 1. Der Absender kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes zum Zeitpunkt der Annahme auf dem Versandbahnhof mit Nachnahme belasten. Der Nachnahmebetrag muss in der Währung des Versandlandes ausgedrückt werden; die Tarife können Ausnahmen vorsehen.

§ 2. Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, die Nachnahme auszuführen, wenn der Betrag vom Empfänger eingezahlt ist. Dieser Betrag ist innerhalb einer Frist von 30 Tagen nach der Einzahlung zur Verfügung zu stellen; nach Ablauf dieser Frist ist er mit fünf Prozent 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 eines Rückgriffes gegen den Empfänger.

§ 4. Für die Nachnahmesendung wird die in den Tarifen festgelegte Gebühr erhoben; diese Gebühr ist auch zu zahlen, wenn die Nachnahme durch eine Abänderung des Frachtvertrages gemäss Artikel 30 § 1 aufgehoben oder herabgesetzt wird.

§ 5. Barvorschüsse sind nur in Anwendung der für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften zugelassen.

§ 6. Der Betrag der Nachnahme und der Betrag des Barvorschusses muss im Frachtbrief in Ziffern angegeben werden.

Art. 18³² Haftung für die Angaben im Frachtbrief

Der Absender haftet für die Richtigkeit seiner Angaben im Frachtbrief. Er trägt alle Folgen, die sich daraus ergeben, dass diese Angaben unrichtig, ungenau oder unvollständig sind oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle stehen.

Art. 19 Zustand, Verpackung und Kennzeichnung des Gutes

§ 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 angegeben wird.

³² Bereinigt gemäss Art. III Ziff. 2 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

§ 2. Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordern, 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 muss die Verpackung den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften entsprechen.

§ 3. Hat der Absender § 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 und hat der Eisenbahn insbesondere den ihr daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Enthält der Frachtbrief keine diesbezüglichen Angaben, so hat die Eisenbahn das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung nachzuweisen.

§ 5. Die Zusatzbestimmungen oder die Tarife regeln die Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Absender.

§ 6. ...

Art. 20 Auflieferung und Verladung des Gutes

§ 1. Das Verfahren bei der Auflieferung des Gutes richtet sich nach den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften.

§ 2. Ob das Verladen der Eisenbahn oder dem Absender obliegt, richtet sich nach den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften, soweit nicht die Einheitlichen Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmen oder im Frachtbrief eine besondere Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn vermerkt ist.

Obliegt das Verladen dem Absender, so hat er die Lastgrenze zu beachten. Gelten auf den einzelnen zu durchlaufenden Teilstrecken unterschiedliche Lastgrenzen, so hat er die niedrigste dieser Lastgrenzen für den gesamten Beförderungsweg zu beachten. Die Bestimmungen über die einzuhaltenden Lastgrenzen sind wie Tarife zu veröffentlichen. Die Eisenbahn hat dem Absender auf Verlangen die einzuhaltende Lastgrenze bekannt zu geben.

§ 3. Wird das Gut vom Absender verladen, so haftet er für alle Folgen der mangelhaften Verladung und hat der Eisenbahn insbesondere den ihr daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Für die Zahlung der Kosten, die durch die Zurechtladung einer mangelhaften Verladung bedingt sind, gilt jedoch Artikel 15. Die Eisenbahn hat die mangelhafte Verladung nachzuweisen.

§ 4. Ob die Güter in gedeckten, in offenen Wagen mit Decke oder in besonders eingerichteten Wagen befördert werden, richtet sich, soweit nicht die Einheitlichen Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmen, nach den internationalen Tarifen. Bestehen keine solchen Tarife oder enthalten sie keine Bestimmungen darüber, so sind die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze Strecke massgebend.

§ 5. Das Verschliessen der Wagen richtet sich nach den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften.

Der Absender hat im Frachtbrief die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse anzugeben, die er am Wagen anbringt.

Art. 21 Nachprüfung

§ 1. Die Eisenbahn ist berechtigt, jederzeit nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Angaben des Absenders im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Bestimmungen für die Beförderung der bedingungsweise zugelassenen Güter eingehalten sind.

§ 2. 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, soweit nicht die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, etwas anderes bestimmen. Unterwegs darf die Eisenbahn den Inhalt jedoch nur dann nachprüfen, wenn es die Erfordernisse des Betriebes oder die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften verlangen.

§ 3. Das Ergebnis der Nachprüfung der Angaben ist im Frachtbrief zu vermerken. Erfolgt die Nachprüfung auf dem Versandbahnhof, so ist das Ergebnis auch im Frachtbriefdoppel zu vermerken, wenn es sich bei der Eisenbahn befindet.

Stimmt die Sendung mit den Angaben im Frachtbrief nicht überein oder sind die Bestimmungen für die Beförderung der bedingungsweise zugelassenen Güter nicht eingehalten, so ist das Gut mit den durch die Nachprüfung verursachten Kosten belastet, falls sie nicht sofort beglichen werden.

Art. 22 Feststellen der Masse und der Stückzahl

§ 1. Die in jedem Staat geltenden Vorschriften legen fest, unter welchen Bedingungen die Eisenbahn die Masse des Gutes oder die Stückzahl sowie die tatsächliche Eigenmasse des Wagens festzustellen hat.

Die Eisenbahn hat im Frachtbrief das Ergebnis dieser Feststellungen zu vermerken.

§ 2. Ergibt eine von der Eisenbahn nach Abschluss des Frachtvertrages vorgenommene Verwiegung einen Unterschied, so bleibt die durch den Versandbahnhof festgestellte Masse oder andernfalls die vom Absender angegebene Masse für die Frachtberechnung massgebend,

- a) wenn der Unterschied offensichtlich durch die Natur des Gutes oder durch Witterungseinflüsse verursacht worden ist oder
- b) wenn diese Verwiegung auf einer Gleiswaage vorgenommen worden ist und der Unterschied nicht mehr als zwei Prozent der durch den Versandbahnhof festgestellten Masse oder andernfalls der vom Absender angegebenen Masse beträgt.

Art. 23 Überschreitung der Lastgrenze

§ 1. 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 kein Frachtzuschlag zu erheben ist. Gegebenenfalls ist der Absender, im Falle der Abänderung des Frachtvertrages gemäss Artikel 31 der Empfänger, unverzüglich zu ersuchen, wegen der Überlast eine Anweisung zu erteilen.

§ 2. Unbeschadet der Zahlung der Frachtzuschläge gemäss Artikel 24 wird die Fracht für die Überlast für die durchfahrene Strecke gemäss dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet. Die Kosten des Abladens der Überlast werden gemäss den Tarifen der ausführenden Eisenbahn berechnet.

Verfügt der Berechtigte, dass die Überlast zum Bestimmungsbahnhof der Hauptladung oder zu einem anderen Bestimmungsbahnhof befördert oder zum Versandbahnhof zurückgesandt werden soll, so wird sie als gesonderte Sendung behandelt.

Art. 24 Frachtzuschläge

§ 1. Unbeschadet der Nachzahlung des Frachtunterschiedes und des Ersatzes eines etwaigen Schadens kann die Eisenbahn erheben:

- a) einen Frachtzuschlag von 1 Rechnungseinheit je Kilogramm Bruttomasse des ganzen Frachtstückes
 1. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäss dem RID von der Beförderung ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände;
 2. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäss dem RID bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände oder bei Nichtbeachtung seiner Bedingungen.

Die Zusatzbestimmungen können andere Berechnungsarten des Frachtzuschlages vorsehen, insbesondere einen Pauschalfrachtzuschlag bei leeren Privatwagen.

- b) einen Frachtzuschlag von 5 Rechnungseinheiten je 100 Kilogramm der die Lastgrenze überschreitenden Masse, wenn der Wagen vom Absender beladen wurde.

§ 2. Die Frachtzuschläge belasten das Gut, gleichgültig, an welchem Ort die Tatsachen, die ihre Erhebung rechtfertigen, festgestellt worden sind.

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

§ 4. Die Zusatzbestimmungen präzisieren die Fälle, in denen kein Frachtzuschlag erhoben werden kann.

Art. 25 Papiere für die Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften.
Zollverschluss

§ 1. Der Absender hat dem Frachtbrief die Papiere beizugeben, die zur Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften vor der Ablieferung des Gutes erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter betreffen, die im selben Frachtbrief aufgeführt sind, soweit nicht die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften oder die Tarife etwas anderes bestimmen.

Sind jedoch solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben oder sind sie vom Empfänger beizubringen, so hat der Absender im Frachtbrief den Bahnhof, das Zollamt oder eine andere amtliche Stelle anzugeben, wo diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen und diese Vorschriften zu erfüllen sind. Wohnt der Absender der Behandlung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden selbst bei oder lässt er sich dabei durch einen Beauftragten vertreten, so genügt es, wenn die Papiere bei der Behandlung vorgelegt werden.

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

§ 3. Der Absender haftet der Eisenbahn für jeden Schaden, der aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit dieser Papiere entsteht, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft.

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

§ 4. Der Absender hat für eine den zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entsprechende Verpackung und Bedeckung der Güter zu sorgen. Hat der Absender die Güter nicht gemäss diesen Vorschriften verpackt oder bedeckt, so kann die Eisenbahn dies besorgen; die entstandenen Kosten belasten das Gut.

§ 5. Die Eisenbahn kann Sendungen zurückweisen, wenn der von den Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden angebrachte Verschluss verletzt oder mangelhaft ist.

Art. 26 Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

§ 1. Die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften werden, so lange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann jedoch diese Aufgabe einem Beauftragten übertragen.

§ 2. Bei der Erfüllung dieser Vorschriften haftet die Eisenbahn für ihr Verschulden oder dasjenige ihres Beauftragten; sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 3. Der Absender kann durch einen Vermerk im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine Verfügung gemäss Artikel 31 verlangen,

- a) dass er selbst oder sein Beauftragter dieser Behandlung beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen;

- b) dass er selbst oder sein Beauftragter die Behandlung betreibt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem sie vorgenommen wird, es zulassen;
- c) dass, sofern er selbst oder sein Beauftragter der Behandlung beiwohnt oder sie betreibt, er den Zoll und andere Kosten zahlt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem diese Behandlung vorgenommen wird, die Zahlung durch ihn zulassen.

Weder der Absender noch der verfügungsberechtigte Empfänger, noch ihr Beauftragter dürfen das Gut in Besitz nehmen.

§ 4. Hat der Absender für die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften einen Bahnhof bezeichnet, auf dem dies wegen der geltenden Vorschriften nicht möglich ist, oder hat er dafür ein anderes 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 verwendet, der die Zölle einschliesst, so darf die Eisenbahn die Zollbehandlung unterwegs oder auf dem Bestimmungsbahnhof betreiben.

§ 5. Vorbehaltlich der in § 4 Absatz 2 vorgesehenen Ausnahme darf der Empfänger die Zollvorschriften auf dem Bestimmungsbahnhof erfüllen, falls dort ein Zollamt besteht, wenn entweder im Frachtbrief die Zollbehandlung auf dem Bestimmungsbahnhof verlangt wird oder, bei Fehlen eines solchen Verlangens, das Gut dort als Zollgut ankommt. Der Empfänger kann diese Vorschriften auch auf einem Bestimmungsbahnhof erfüllen, auf dem kein Zollamt besteht, wenn die Gesetze und Vorschriften des Staates es zulassen oder wenn die Eisenbahn und die Zollbehörde sich vorher damit einverstanden erklärt haben. Die Ausübung eines dieser Rechte setzt die vorherige Zahlung der das Gut belastenden Kosten voraus.

Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb der in den für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften vorgesehenen Frist ein, so kann die Eisenbahn gemäss § 4 verfahren.

Art. 27 Lieferfristen

§ 1. Die Lieferfristen werden durch Vereinbarungen zwischen den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen oder durch die vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof anwendbaren internationalen Tarife festgesetzt. Für bestimmte Sonderverkehre und in bestimmten Verbindungen können diese Fristen auch auf Grund von Beförderungsplänen festgesetzt werden, die zwischen den beteiligten Bahnen anwendbar sind; in diesem Falle müssen sie in internationale Tarife oder in besondere Abmachungen aufgenommen werden, die von den §§ 3 bis 9 abweichen dürfen.

Die Lieferfristen dürfen in keinem Falle länger sein, als sie sich aus den folgenden Paragraphen ergeben.

§ 2. Soweit keine Lieferfristen gemäss § 1 festgesetzt sind, betragen die Höchstlieferfristen vorbehaltlich der folgenden Paragraphen:

- | | |
|---|------------|
| a) Für Wagenladungen: | |
| Abfertigungsfrist | 12 Stunden |
| Beförderungsfrist je angefangene 400 km | 24 Stunden |
| b) für Stückgut: | |
| Abfertigungsfrist | 24 Stunden |
| Beförderungsfrist je angefangene 200 km | 24 Stunden |

Alle Entfernungen beziehen sich auf Tarifkilometer.

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

§ 4. Die Eisenbahn darf Zuschlagsfristen von bestimmter Dauer für folgende Fälle festsetzen:

- a) Sendungen, die ausserhalb des Bahnhofes aufgeliefert oder abgeliefert werden;
- b) Sendungen, die befördert werden:
 1. über Linien mit unterschiedlicher Spurweite,
 2. über den Seeweg oder über Binnenwasserstrassen,
 3. auf einer Strasse, wenn keine Eisenbahnverbindung besteht;
- c) Sendungen, die nach Binnen-Spezialtarifen oder -Ausnahmetarifen mit ermässigten Frachtsätzen befördert werden;
- d) aussergewöhnliche Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben.

§ 5. Die in § 4 Buchstaben a) bis c) vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen aus den Tarifen oder aus den in jedem Staat gehörig veröffentlichten Vorschriften ersichtlich sein.

Die in § 4 Buchstabe 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 folgenden Mitternacht.

§ 7. Die Lieferfrist wird um die Dauer des Aufenthaltes verlängert, der ohne Verschulden der Eisenbahn verursacht wird durch

- a) Nachprüfung gemäss den Artikeln 21 und 22 § 1, sofern hierbei Abweichungen von den Angaben im Frachtbrief festgestellt werden;
- b) Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften;
- c) Abänderung des Frachtvertrages gemäss Artikel 30 oder 31;
- d) besondere Vorkehrungen für das Gut;
- e) Umladen oder Zurechtladen infolge mangelhafter Verladung durch den Absender;

- f) jede Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

Ursache und Dauer dieser Verlängerungen sind im Frachtbrief zu vermerken. Sie können gegebenenfalls in anderer Weise bewiesen werden.

§ 8. Die Lieferfrist ruht an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen. Sie ruht an Samstagen, wenn in einem Staat die geltenden Vorschriften dies an diesen Tagen für ihren Eisenbahnbinnengüterverkehr vorsehen.

§ 9. Würde die Lieferfrist nach Schluss der Dienststunden des Bestimmungsbahnhofes ablaufen, so endet sie erst zwei Stunden nach dem darauf folgenden Dienstbeginn.

...

§ 10. 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 Bahnhofes abzuliefern ist.

Art. 28 Ablieferung

§ 1. Die Eisenbahn hat dem Empfänger auf dem Bestimmungsbahnhof, gegen Empfangsbescheinigung und gegen Zahlung der auf ihn überwiesenen Forderungen der Eisenbahn, den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern.

Die Annahme des Frachtbriefes verpflichtet den Empfänger, der Eisenbahn den Betrag der auf ihn überwiesenen Forderungen zu zahlen.

§ 2. Der Ablieferung an den Empfänger stehen gleich eine gemäss den für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften erfolgte

- a) Übergabe des Gutes an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen;
- b) Einlagerung des Gutes bei der Eisenbahn oder seine Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus.

§ 3. Die für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften oder die Abmachungen mit dem Empfänger bestimmen, ob die Eisenbahn berechtigt oder verpflichtet ist, ihm das Gut anderswo als auf dem Bestimmungsbahnhof zuzustellen, sei es auf einem Anschlussgleis, an seinem Wohnsitz oder in einer Güternebenstelle der Eisenbahn. Wenn die Eisenbahn das Gut auf einem Anschlussgleis, am Wohnsitz des Empfängers oder in einer Güternebenstelle zustellt oder zustellen lässt, gilt das Gut

mit dieser Zustellung als abgeliefert. Vorbehaltlich abweichender Abmachung zwischen der Eisenbahn und dem Anschlussgleisbenutzer fallen die von der Eisenbahn auf Rechnung und unter Leitung dieses Benutzers vorgenommenen Verrichtungen nicht unter den Beförderungsvertrag.

§ 4. Nach Ankunft des Gutes auf dem Bestimmungsbahnhof kann der Empfänger von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen.

Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 39 § 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 Einlösung des Frachtbriefes und Zahlung der Kosten so lange verweigern, bis seinem Verlangen auf Feststellung eines behaupteten Schadens Folge geleistet ist.

§ 6. Im Übrigen erfolgt die Ablieferung des Gutes gemäss den für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften.

Art. 29 Richtigstellung erhobener Kosten

§ 1. Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder Erhebung der Kosten Fehler vorgekommen, so muss der zuwenig gezahlte Betrag nachgezahlt oder der zuviel gezahlte Betrag erstattet werden.

Minderbeträge werden nur erhoben und Mehrbeträge nur erstattet, wenn sie 8 Rechnungseinheiten je Frachtbrief übersteigen. Die Erstattung erfolgt ohne weiteres.

§ 2. Wird der Frachtbrief nicht eingelöst, so hat der Absender der Eisenbahn die zuwenig gezahlten Beträge nachzuzahlen. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder den Frachtvertrag gemäss Artikel 31 abgeändert, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, die gemäss dem Frankaturvermerk im Frachtbrief zu seinen Lasten gehen. Die Nachzahlung des Restbetrages obliegt dem Empfänger.

§ 3. Die gemäss diesem Artikel geschuldeten Beträge sind mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen, und zwar vom Tage des Eingangs der Zahlungsaufforderung oder der in Artikel 53 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Zahlungsaufforderung oder Reklamation vorangegangen ist, vom Tage der Klageerhebung an.

Legt der Berechtigte der Eisenbahn die zur abschliessenden Behandlung der Reklamation erforderlichen Belege nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist der Lauf der Zinsen vom Ablauf dieser Frist an bis zur Übergabe dieser Belege gehemmt.

Titel III

Abänderung des Frachtvertrages

Art. 30 Abänderung durch den Absender

§ 1. Der Absender kann den Frachtvertrag durch nachträgliche Verfügung abändern, indem er vorschreibt:

- a) die Rückgabe des Gutes auf dem Versandbahnhof;
- b) das Anhalten des Gutes unterwegs;
- c) das Aussetzen der Ablieferung des Gutes;
- d) die Ablieferung des Gutes an eine andere Person als den im Frachtbrief angegebenen Empfänger;
- e) die Ablieferung des Gutes auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof;
- f) die Rücksendung des Gutes zum Versandbahnhof;
- g) die Belastung mit einer Nachnahme;
- h) die Erhöhung, die Herabsetzung oder die Aufhebung einer Nachnahme;
- i) die Übernahme von Kosten einer unfrankierten Sendung oder die zusätzliche Übernahme von Kosten gemäss Artikel 15 § 2.

Die Tarife der Versandbahn können bestimmen, dass die Verfügungen gemäss Buchstaben g) bis i) nicht zulässig sind.

Die Zusatzbestimmungen oder die internationalen Tarife, die zwischen den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gelten, können oben nicht angeführte Verfügungen zulassen.

Die Verfügungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.

§ 2. Diese Verfügungen sind durch eine Erklärung in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form zu erteilen.

Diese Erklärung ist vom Absender auch im Frachtbriefdoppel, das der Eisenbahn vorzulegen ist, einzutragen und zu unterschreiben. Die Unterschrift kann aufgedruckt oder durch den Stempel des Absenders ersetzt werden.

Verfügungen, die dieser Formvorschrift nicht entsprechen, sind nichtig.

§ 3. Führt die Eisenbahn die Verfügungen des Absenders aus, ohne sich das Doppel vorlegen zu lassen, so haftet sie dem Empfänger für den dadurch verursachten Schaden, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat. Sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

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

- a) den Frachtbrief eingelöst;
- b) das Gut angenommen;
- c) seine Rechte gemäss Artikel 28 § 4 geltend gemacht hat oder

- d) gemäss Artikel 31 verfügungsberechtigt ist, sobald die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes gelangt ist.

Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Verfügungen und die Anweisungen des Empfängers zu befolgen.

Art. 31 Abänderung durch den Empfänger

§ 1. Hat der Absender die auf die Beförderung im Bestimmungsland entfallenden Kosten nicht übernommen und auch nicht den Vermerk «Empfänger nicht verfügungsberechtigt» im Frachtbrief angebracht, so kann der Empfänger den Frachtvertrag durch nachträgliche Verfügung abändern, indem er vorschreibt:

- a) das Anhalten des Gutes unterwegs;
- b) das Aussetzen der Ablieferung des Gutes;
- c) die Ablieferung des Gutes im Bestimmungsland an eine andere Person als den im Frachtbrief angegebenen Empfänger;
- d) die Ablieferung des Gutes im Bestimmungsland auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof, soweit die internationalen Tarife nichts anderes bestimmen;
- e) die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften gemäss Artikel 26 § 3.

Die Zusatzbestimmungen oder die internationalen Tarife, die zwischen den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gelten, können oben nicht angeführte Verfügungen zulassen.

Die Verfügungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.

Die Verfügungen des Empfängers werden erst wirksam, wenn die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes gelangt ist.

§ 2. Diese Verfügungen sind durch eine Erklärung in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form zu erteilen.

Verfügungen, die dieser Formvorschrift nicht entsprechen, sind nichtig.

§ 3. Das Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt in den Fällen, in denen er

- a) den Frachtbrief eingelöst;
- b) das Gut angenommen;
- c) seine Rechte gemäss Artikel 28 § 4 geltend gemacht hat oder
- d) gemäss § 1 Buchstabe c) eine Person bezeichnet hat und sie den Frachtbrief eingelöst, das Gut angenommen oder ihre Rechte gemäss Artikel 28 § 4 geltend gemacht hat.

§ 4. Hat der Empfänger vorgeschrieben, dass das Gut einer anderen Person abzuliefern ist, so ist sie nicht berechtigt, den Frachtvertrag abzuändern.

Art. 32 Ausführung der nachträglichen Verfügungen

§ 1. Die Eisenbahn darf die Ausführung der gemäss Artikel 30 oder 31 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 Bestimmungsbahnhofes die Gesetze und Vorschriften eines Staates, insbesondere zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften, entgegenstehen;
- d) bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes der Wert des Gutes nach dem Ermessen der Eisenbahn nicht alle Kosten deckt, mit denen das Gut bis zum neuen Bestimmungsbahnhof belastet wird, es sei denn, diese Kosten werden sofort gezahlt oder ihre Zahlung gesichert.

Derjenige, der verfügt hat, ist so bald wie möglich von den Hindernissen zu verständigigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen.

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

§ 2. Die Kosten, die durch die Ausführung einer Verfügung entstehen, sind gemäss Artikel 15 zu zahlen, mit Ausnahme derjenigen, die auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

§ 3. Trifft die Eisenbahn ein Verschulden, so haftet sie vorbehaltlich des § 1 für die Folgen, die sich daraus ergeben, dass sie eine Verfügung nicht oder nur mangelhaft ausführt. Sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

Art. 33 Beförderungshindernis

§ 1. Bei einem Beförderungshindernis entscheidet die Eisenbahn, ob es zweckmässig ist, das Gut ohne weiteres unter Abänderung des Beförderungsweges weiterzuleiten, oder ob es im Interesse des Absenders liegt, ihn um eine Anweisung zu ersuchen, wobei sie ihm alle nützlichen Angaben mitteilt, über die sie verfügt.

Trifft die Eisenbahn kein Verschulden, so kann sie die Fracht über den tatsächlichen Beförderungsweg erheben und die entsprechende Lieferfrist beanspruchen.

§ 2. Ist die Weiterbeförderung nicht möglich, so ersucht die Eisenbahn den Absender um eine Anweisung. Bei nur vorübergehenden Behinderungen auf Grund von Massnahmen gemäss Artikel 3 § 4 ist sie nicht verpflichtet, eine Anweisung einzuholen.

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

Ist die Eisenbahn der Ansicht, dass diese nicht ausgeführt werden können, so ersucht sie um neue Anweisungen.

§ 4. Ändern die Anweisungen des Absenders die Bezeichnung des Empfängers oder des Bestimmungsbahnhofes oder werden sie dem Bahnhof erteilt, auf dem sich das Gut befindet, so muss der Absender die Anweisungen in das Frachtbriefdoppel eintragen und es der Eisenbahn vorlegen.

§ 5. Führt die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders aus, ohne sich das Doppel vorlegen zu lassen, so haftet sie dem Empfänger für den dadurch verursachten Schaden, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat. Sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 6. Erteilt der Absender auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin innerhalb angemessener Frist keine ausführbaren Anweisungen, so verfährt die Eisenbahn gemäss den Vorschriften über Ablieferungshindernisse, die an dem Ort gelten, an dem das Gut angehalten worden ist.

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der Kosten, die das Gut belasten, zur Verfügung des Absenders zu halten. Ist der Erlös geringer als diese Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu zahlen.

§ 7. Entfällt das Beförderungshindernis vor Eintreffen der Anweisungen des Absenders, so ist das Gut zum Bestimmungsbahnhof weiterzubefördern, ohne dass die Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist so bald wie möglich zu benachrichtigen.

§ 8. Tritt das Beförderungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag gemäss Artikel 31 abgeändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen. Die §§ 1, 2, 6, 7 und 9 gelten sinngemäss.

§ 9. Trifft die Eisenbahn kein Verschulden, so kann sie bei einem Beförderungshindernis Standgelder erheben.

§ 10. Für die gemäss Artikel 33 ausgeführten Beförderungen gilt Artikel 32.

Art. 34 Ablieferungshindernis

§ 1. Bei einem Ablieferungshindernis hat die Eisenbahn den Absender davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen, um seine Anweisungen einzuholen.

§ 2. Entfällt das Ablieferungshindernis, bevor Anweisungen des Absenders im Bestimmungsbahnhof eingetroffen sind, so ist das Gut dem Empfänger abzuliefern. Der Absender ist davon unverzüglich zu benachrichtigen.

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

§ 4. Der Absender kann durch eine Angabe im Frachtbrief auch verlangen, dass ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne weiteres zurückgesandt wird. Andernfalls bedarf es seines ausdrücklichen Einverständnisses.

§ 5. Soweit oben nichts vorgesehen ist, verfährt die Eisenbahn, der die Ablieferung obliegt, gemäss den am Ort der Ablieferung geltenden Vorschriften.

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der Kosten, die das Gut belasten, zur Verfügung des Absenders zu halten. Ist der Erlös geringer als diese Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu zahlen.

§ 6. Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag gemäss Artikel 31 abgeändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen. Die §§ 1, 2 und 6 gelten sinngemäss.

§ 7. Für die gemäss Artikel 34 ausgeführten Beförderungen gilt Artikel 32.

Titel IV

Haftung

Art. 35 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 Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Massgabe dieses Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen, unbeschadet der die Empfangsbahn betreffenden Bestimmungen des Artikels 55 § 3.

Art. 36 Umfang der Haftung

§ 1. Die Eisenbahn haftet 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 sowie durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht.

§ 2. Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Berechtigten, eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, besondere Mängel des Gutes (inneren Verderb, Schwund usw.) oder 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 folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

- a) Beförderung in offenen Wagen gemäss den massgebenden Bestimmungen oder gemäss einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn;
- b) Fehlen oder 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 gemäss den massgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn oder einer Abmachung zwischen dem Empfänger und der Eisenbahn;

- d) mangelhafte Verladung, sofern die Verladung vom Absender gemäss den massgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen ihm und der Eisenbahn vorgenommen wurde;
- e) Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften durch den Absender, den Empfänger oder einen Beauftragten;
- f) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;
- g) unrichtige, ungenaue oder unvollständige 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;
- h) Beförderung lebender Tiere;
- i) Beförderung, die gemäss den massgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn unter Begleitung durchzuführen ist, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

Art. 37 Beweislast

§ 1. Der Beweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch eine der in Artikel 36 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

§ 2. Legt die Eisenbahn dar, dass der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles aus einer oder mehreren der in Artikel 36 § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden daraus 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 Artikels 36 § 3 Buchstabe a) nicht bei aussergewöhnlich grossem Verlust oder bei Verlust ganzer Stücke.

Art. 38 Vermutung bei Neuaufgabe

§ 1. Wurde eine gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgegebenene Sendung gemäss denselben Rechtsvorschriften neu aufgegeben und wird nach dieser 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 Sendung im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben und unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem sie im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.

§ 2. Diese Vermutung gilt auch dann, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Frachtvertrag den Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht unterstellt war, sofern sie bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof anzuwenden gewesen wären.

Diese Vermutung gilt ferner, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Frachtvertrag einem anderen, vergleichbaren internationalen Übereinkommen über die durchgehende internationale Eisenbahnbeförderung unterstellt war und dieses eine gleiche Rechtsvermutung zugunsten von Sendungen enthält, die gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgegeben wurden.

Art. 39 Vermutung für den Verlust 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 zu seiner Verfügung bereitgestellt 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. Die Eisenbahn stellt eine Bescheinigung über dieses Verlangen aus.

§ 3. Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass das Gut auf einem Bahnhof der Beförderungsstrecke an ihn abgeliefert wird. In diesem Falle hat er die Kosten für die Beförderung vom Versandbahnhof bis zu dem Bahnhof zu zahlen, auf dem das Gut abgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm allenfalls erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen. Er behält jedoch seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist gemäss den Artikeln 43 und 46.

§ 4. Wird das in § 2 erwähnte Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in § 3 vorgesehenen Frist erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so verfügt die Eisenbahn darüber gemäss den Gesetzen und Vorschriften des Staates, dem sie angehört.

Art. 40 Entschädigung bei Verlust

§ 1. Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes hat die Eisenbahn ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die nach dem Börsenpreis, andernfalls nach dem Marktpreis, und mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut zur Beförderung angenommen worden ist, berechnet wird.

§ 2. Die Entschädigung darf 17 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse nicht übersteigen.³³

§ 3. Die Eisenbahn hat ausserdem Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge zu erstatten.

§ 4. ...³⁴

³³ Bereinigt gemäss Art. III Ziff. 3 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

³⁴ Aufgehoben durch Art. III Ziff. 3 des Prot. vom 20. Dez. 1990, mit Wirkung für die Schweiz seit 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

Art. 41 Haftung bei Schwund

§ 1. Bei Gütern, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einem Schwund ausgesetzt sind, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Schwundes, der die folgenden Prozentsätze überschreitet: a) zwei Prozent der Masse für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter; b) ein Prozent der Masse für die trockenen Güter.

§ 2. Auf die Einschränkung der Haftung gemäss § 1 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 Prozentsätze massgebend gewesen sind.

§ 3. Werden mehrere Stücke mit demselben Frachtbrief befördert, so wird der Schwund für jedes Stück berechnet, sofern dessen Masse beim Versand entweder im Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann.

§ 4. Bei gänzlichem Verlust des Gutes oder bei Verlust einzelner Stücke wird bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Schwund vorgenommen.

§ 5. Durch diesen Artikel werden die Artikel 36 und 37 nicht berührt.

Art. 42 Entschädigung bei Beschädigung

§ 1. Bei Beschädigung des Gutes hat die Eisenbahn ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die der Wertminderung des Gutes entspricht. Der Berechnung dieses Betrages ist der Prozentsatz zugrunde zu legen, um den am Bestimmungsort der gemäss Artikel 40 ermittelte Wert des Gutes gemindert ist.

§ 2. Die Entschädigung darf nicht übersteigen:

- a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Fall 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.

§ 3. Die Eisenbahn hat ausserdem in dem in § 1 bezeichneten Verhältnis die in Artikel 40 § 3 erwähnten Kosten zu erstatten.

Art. 43 Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. Ist durch die Überschreitung der Lieferfrist ein Schaden, einschliesslich einer Beschädigung, entstanden, so hat die Eisenbahn eine Entschädigung zu zahlen, die das Vierfache der Fracht nicht übersteigen darf.³⁵

§ 2. Bei gänzlichem Verlust des Gutes wird die Entschädigung gemäss § 1 nicht neben der des Artikels 40 geleistet.

³⁵ Fassung gemäss Art. III Ziff. 4 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

§ 3. Bei teilweisem Verlust des Gutes darf die Entschädigung gemäss §1 das Dreifache der auf den nicht verlorenen Teil der Sendung entfallenden Fracht nicht übersteigen.

§ 4. Bei einer Beschädigung des Gutes, die nicht Folge der Lieferfristüberschreitung ist, wird die Entschädigung gemäss § 1 gegebenenfalls neben der des Artikels 42 geleistet.

§ 5. In keinem Fall darf die Entschädigung gemäss § 1 zuzüglich derjenigen der Artikel 40 und 42 insgesamt höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gutes.

§ 6. Ist gemäss Artikel 27 § 1 die Lieferfrist auf Grund von Beförderungsplänen festgesetzt worden, so kann die Eisenbahn in internationalen Tarifen oder in besonderen Abmachungen eine von § 1 abweichende Entschädigungsregelung vorsehen.

Sind in diesem Falle die Lieferfristen gemäss Artikel 27 § 2 überschritten, so kann der Berechtigte entweder die im vorstehenden § 1 vorgesehene oder die in den angewandten internationalen Tarifen oder besonderen Abmachungen festgesetzte Entschädigung verlangen.

Art. 44³⁶ Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung

Die in den Artikeln 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 und 46 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung der Eisenbahn zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Art. 45 Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife

Gewährt die Eisenbahn durch Spezial- oder Ausnahmetarife besondere Beförderungsbedingungen, die gegenüber der gemäss den Regeltarifen berechneten Fracht eine Ermässigung enthalten, so kann sie die dem Berechtigten bei Überschreitung der Lieferfrist zu leistende Entschädigung der Höhe nach begrenzen, soweit eine solche Begrenzung im Tarif vorgesehen ist.

Sind diese besonderen Beförderungsbedingungen nur auf einem Teil der Strecke anzuwenden, so kann sich die Eisenbahn auf die Begrenzung nur berufen, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache auf diesem Teil eingetreten ist.

Art. 46 Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Bei Angabe des Interesses an der Lieferung kann ausser den in den Artikeln 40, 42, 43 und 45 vorgesehenen Entschädigungen der Ersatz des weiteren nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des angegebenen Betrages beansprucht werden.

³⁶ Fassung gemäss Art. III Ziff. 5 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

Art. 47³⁷ Umrechnung und Verzinsung der Entschädigung

§ 1. Müssen bei der Berechnung der Entschädigung in ausländischer Währung ausgedrückte Beträge umgerechnet werden, so sind sie nach dem Kurs am Tag und am Ort der Zahlung der Entschädigung umzurechnen.

§ 2. Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von fünf Prozent jährlich beanspruchen, und zwar vom Tage der Reklamation gemäss Artikel 53 oder, wenn keine Reklamation vorangegangen ist, vom Tage der Klageerhebung an.

§ 3. Die Zinsen können nur beansprucht werden, wenn die Entschädigung 4 Rechnungseinheiten je Frachtbrief.

§ 4. Legt der Berechtigte der Eisenbahn die zur abschliessenden Behandlung der Reklamation erforderlichen Belege nicht innerhalb einer ihm gestellten angemessenen Frist vor, so ist der Lauf der Zinsen vom Ablauf dieser Frist an bis zur Übergabe dieser Belege gehemmt.

Art. 48 Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

§ 1. Bei Eisenbahn-Seebeförderungen über die in Artikel 2 § 2 des Übereinkommens erwähnten Linien kann jeder Staat, indem er die Aufnahme eines entsprechenden Vermerkes in die Liste der den Einheitlichen Rechtsvorschriften unterstellten Linien verlangt, die Gründe für die Befreiung von der Haftung gemäss Artikel 36 durch die nachstehenden Gründe, jedoch nur in ihrer Gesamtheit, ergänzen.

Der Frachtführer kann sich auf diese Gründe nur berufen, wenn er beweist, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist 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 im Dienste des Frachtführers stehenden Personen bei der Führung oder beim 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 oder anderer schiffbarer Gewässer;
- e) Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;

³⁷ Bereinigt gemäss Art. III Ziff. 6 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

- 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 genannten Fällen haftbar, wenn der Berechtigte beweist, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf einem Verschulden des Frachtführers, des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Frachtführers stehenden Personen beruht, das nicht unter Buchstabe a) erwähnt ist.

§ 2. Wird eine Seestrecke durch mehrere Unternehmen bedient, die in der Liste gemäss den Artikeln 3 und 10 des Übereinkommens eingetragen sind, so müssen für alle Unternehmen die gleichen Haftungsvorschriften gelten.

Sind diese Unternehmen auf Antrag mehrerer Staaten in die Liste eingetragen worden, so muss ausserdem über die Anwendung dieser Haftungsvorschriften vorher ein Einverständnis unter diesen Staaten erzielt werden.

§ 3. Die gemäss diesem Artikel getroffenen Massnahmen sind dem Zentralamt bekannt zu geben. 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 befindliche Sendungen werden von diesen Massnahmen nicht betroffen.

Art. 49 Haftung bei einem nuklearen Ereignis

Die Eisenbahn ist von der ihr gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht worden ist und wenn gemäss den Gesetzen und Vorschriften eines Staates über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Kernanlage oder eine ihm gleichgestellte Person für diesen Schaden haftet.

Art. 50 Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

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

Wenn jedoch diese Bediensteten und anderen Personen 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.

Art. 51 Sonstige Ansprüche

In allen Fällen, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den darin vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden.

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für welche die Eisenbahn gemäss Artikel 50 haftet.

Titel V
Geltendmachung von Ansprüchen**Art. 52** Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung

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

Dem Berechtigten ist eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 2. Erkennt der Berechtigte die Feststellungen in der Tatbestandsaufnahme nicht an, so kann er verlangen, dass der Zustand und die Masse des Gutes sowie die Ursache und der Betrag des Schadens von einem durch die Parteien oder ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden. Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die Feststellung erfolgt.

Art. 53 Reklamationen

§ 1. Reklamationen aus dem Frachtvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 55 genannten Eisenbahn einzureichen.

§ 2. Zur Einreichung einer Reklamation sind die gemäss Artikel 54 zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

§ 3. Reicht der Absender eine Reklamation ein, so hat er das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Andernfalls muss er die Zustimmung des Empfängers beibringen oder nachweisen, dass dieser die Annahme der Sendung verweigert hat.

Reicht der Empfänger eine Reklamation ein, so hat er den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

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

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 darauf die abschliessende Regelung zu vermerken.

Art. 54 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 berechnigt, wer die Zahlung geleistet hat.

§ 2. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus Nachnahmen gemäss Artikel 17 ist nur der Absender berechnigt.

§ 3. Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche aus dem Frachtvertrag sind berechnigt:

- a) der Absender bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Empfänger
 1. den Frachtbrief eingelöst,
 2. das Gut angenommen oder
 3. die ihm gemäss Artikel 28 § 4 oder Artikel 31 zustehenden Rechte geltend gemacht hat;
- b) der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem er
 1. den Frachtbrief eingelöst,
 2. das Gut angenommen,
 3. die ihm gemäss Artikel 28 § 4 zustehenden Rechte geltend gemacht oder
 4. die ihm gemäss Artikel 31 zustehenden Rechte geltend gemacht hat; dieses Klagerecht erlischt jedoch, sobald die vom Empfänger gemäss Artikel 31 § 1 Buchstabe c) bezeichnete Person den Frachtbrief eingelöst, das Gut angenommen oder die ihr gemäss Artikel 28 § 4 zustehenden Rechte geltend gemacht hat.

§ 4. Der Absender hat bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Andernfalls muss er zur gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche gemäss § 3 Buchstabe a) die Zustimmung des Empfängers beibringen oder nachweisen, dass dieser die Annahme der Sendung verweigert hat.

Der Empfänger hat bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.

Art. 55 Eisenbahnen, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

§ 1. Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, können gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen die Eisenbahn, zu deren Gunsten der Betrag erhoben worden ist.

§ 2. Ansprüche aus Nachnahmen gemäss Artikel 17 können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 3. Sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrag können gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn geltend gemacht werden, auf deren Linien die den Anspruch begründende Tatsache eingetreten ist.

Gegen die Empfangsbahn können diese Ansprüche auch dann gerichtlich geltend gemacht werden, wenn sie weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat.

§ 4. Hat 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.

Art. 56 Zuständigkeit

Ist in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt, so können auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört.

Betreibt eine Eisenbahn mehrere selbständige Netze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Netze für die Anwendung dieses Artikels als gesonderte Eisenbahn angesehen.

Art. 57 Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn

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

§ 2. Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht:

- a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn
 1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten gemäss Artikel 52 festgestellt worden ist,
 2. die Feststellung, die gemäss Artikel 52 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
- b) bei äusserlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er
 1. die Feststellung gemäss Artikel 52 sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes verlangt und
 2. ausserdem beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist;

- c) bei Überschreitung der Lieferfrist, wenn der Berechtigte binnen 60 Tagen seine Rechte bei einer der in Artikel 55 § 3 genannten Eisenbahnen geltend gemacht hat;
- d) wenn der Berechtigte nachweist, dass der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist.

§ 3. Ist das Gut gemäss Artikel 38 § 1 neu aufgegeben worden, so erlöschen die Ansprüche bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung aus einem der vorangehenden Frachtverträge, als würde es sich um einen einzigen Frachtvertrag handeln.

Art. 58 Verjährung der Ansprüche

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

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre bei Ansprüchen

- a) auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;
- b) auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufes;
- c) wegen eines Schadens, der auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde;
- d) aus einem der der Neuaufgabe vorangehenden Frachtverträge in dem in Artikel 38 § 1 vorgesehenen Falle.³⁸

§ 2. Die Verjährung beginnt bei Ansprüchen

- a) auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes mit dem dreissigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- b) auf Entschädigung wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung;
- c) auf Zahlung oder Erstattung von Fracht, Nebengebühren, sonstigen Kosten oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung, fehlerhafter Berechnung oder Erhebung:
 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,

³⁸ Bereinigt gemäss Art. III Ziff. 7 des Prot. vom 20. Dez. 1990, in Kraft getreten für die Schweiz am 1. Nov. 1996 (AS 1997 789 788; BBl 1995 I 339).

3. wenn die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit dem Tage, an dem die Eisenbahn dem Absender die in Artikel 15 § 7 vorgesehene Kostenrechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Frist für die Geltendmachung der Ansprüche der Eisenbahn mit dem dreissigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- d) 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) aus einer Nachnahme gemäss Artikel 17 mit dem dreissigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- f) auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit dem Tage des Verkaufes;
- g) auf eine von der Zoll- oder einer sonstigen Verwaltungsbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die betreffende Behörde 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 Fall in der Frist inbegriffen.

§ 3. Bei Einreichen einer Reklamation gemäss Artikel 53 mit den erforderlichen Belegen ist der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation oder auf die Erteilung eines Bescheides und die Rückgabe der Belege beruft, hat dies zu beweisen.

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

§ 4. Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

§ 5. Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gilt für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung das Landesrecht.

Titel VI

Beziehungen der Eisenbahnen untereinander

Art. 59 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 zahlen.

Die Art und Weise der Zahlung wird durch Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen geregelt.

§ 2. Die Versandbahn haftet für die Fracht und die sonstigen Kosten, die sie nicht erhoben hat, obwohl sie der Absender gemäss Artikel 15 übernommen hatte.

§ 3. Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne die Kosten oder sonstige auf dem Frachtvertrag beruhende Forderungen einzuziehen, so haftet sie für diese Beträge.

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

Der Rückgriff gegen die Eisenbahn, deren Säumnis festgestellt wurde, bleibt vorbehalten.

Art. 60 Rückgriff bei Verlust oder Beschädigung

§ 1. Hat eine Eisenbahn gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung geleistet, so steht ihr ein Rückgriffsrecht gegen die Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, gemäss den 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 Zuordnung nicht möglich, so wird die Entschädigung unter den Eisenbahnen gemäss Buchstabe c) aufgeteilt;
- c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, wird die Entschädigung auf sämtliche Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, aufgeteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, dass der Schaden nicht auf ihren Linien verursacht worden ist; die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der Tarifkilometer.

§ 2. Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht gezahlte Anteil unter alle anderen Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, im Verhältnis der Tarifkilometer aufgeteilt.

Art. 61 Rückgriff bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. Artikel 60 findet bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist Anwendung. Wurde die Überschreitung durch mehrere Eisenbahnen verursacht, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen im Verhältnis der Dauer der auf ihren Linien entstandenen Verspätung aufzuteilen.

§ 2. Die in Artikel 27 festgesetzten Lieferfristen werden wie folgt aufgeteilt:

- a) wenn zwei Eisenbahnen an der Beförderung beteiligt gewesen sind, wird
 1. die Abfertigungsfrist zu gleichen Teilen aufgeteilt,

2. die Beförderungsfrist im Verhältnis der Tarifkilometer aufgeteilt;
- b) wenn drei oder mehr Eisenbahnen an der Beförderung beteiligt gewesen sind, wird
1. die Abfertigungsfrist zu gleichen Teilen unter die Versandbahn und die Empfangsbahn aufgeteilt,
 2. die Beförderungsfrist unter alle Eisenbahnen aufgeteilt:
 - ein Drittel zu gleichen Teilen,
 - zwei Drittel im Verhältnis der Tarifkilometer.

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

§ 4. Die Zeit von der Aufgabe des Gutes bis zum Beginn der Abfertigungsfrist wird ausschliesslich der Versandbahn zugeteilt.

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

Art. 62 Rückgriffsverfahren

§ 1. Eine Eisenbahn, gegen die gemäss Artikel 60 oder 61 Rückgriff genommen wird, kann die Rechtmässigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung nicht bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem der erstgenannten Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

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

§ 3. Das Gericht hat in ein und demselben Urteil über alle Rückgriffe, mit denen es befasst ist, zu entscheiden.

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

§ 5. Rückgriffsverfahren dürfen nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden, das der aus dem Frachtvertrag Berechtigte angestrengt hat.

Art. 63 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 gemäss § 1 zuständigen Gerichten.

Art. 64 Vereinbarungen über den Rückgriff

Die Eisenbahnen können durch Vereinbarungen von den Bestimmungen dieses Titels über den gegenseitigen Rückgriff, mit Ausnahme derjenigen des Artikels 62 § 5, abweichen.

Titel VII

Ausnahmebestimmungen

Art. 65 Vorübergehende Abweichungen

§ 1. Könnte die wirtschaftliche und finanzielle Lage eines Staates grosse Schwierigkeiten bei der Anwendung des Titels VI hervorrufen, so können zwei oder mehrere andere Staaten durch Vereinbarungen von den Artikeln 15, 17 und 30 abweichen, indem sie für den Verkehr mit dem sich in Schwierigkeiten befindenden Staat beschliessen, dass:

- a) für Sendungen aus jedem dieser Staaten die Kosten bis zu den Grenzen des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates, aber nicht darüber hinaus, in jedem Fall vom Absender übernommen werden müssen;
- b) für Sendungen nach jedem dieser Staaten die Kosten bis zu den Grenzen des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates, aber nicht darüber hinaus, in jedem Fall vom Absender übernommen werden müssen;
- c) Sendungen nach oder aus dem sich in Schwierigkeiten befindenden Staat weder mit Nachnahme noch mit Barvorschüssen belastet werden dürfen, oder dass diese nur bis zu bestimmten Beträgen zugelassen sind;
- d) der Absender den Frachtvertrag hinsichtlich des Bestimmungslandes, der Zahlung der Kosten und der Nachnahme nicht abändern darf.

§ 2. Unter den in § 1 festgesetzten Bedingungen und mit der Ermächtigung ihrer Regierungen können die Eisenbahnen, die mit der Eisenbahn des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates in Beziehung stehen, vereinbaren, in ihrem gegenseitigen Verkehr mit der Eisenbahn des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates von den Artikeln 15, 17, 30 und 31 abzuweichen.

Eine solche Abweichung wird mit der Mehrheit von zwei Dritteln der Eisenbahnen beschlossen, die mit der Eisenbahn des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates in Beziehung stehen.

§ 3. Die gemäss den §§ 1 und 2 getroffenen Massnahmen werden dem Zentralamt mitgeteilt.

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

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

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

§ 5. Ungeachtet der Bestimmungen dieses Artikels kann jeder Staat einseitige Massnahmen gemäss Artikel 3 § 4 Buchstabe b) ergreifen.

Art. 66 Abweichungen

Die Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften haben nicht den Vorrang gegenüber den Bestimmungen, die gewisse Staaten für ihren gegenseitigen Verkehr in Anwendung besonderer Verträge, wie etwa die Verträge über die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl und die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, zu treffen haben.

Anlage I
(Artikel 4 und 5)

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

Diese Anlage erhält die Fassung, die der Fachmännische Ausschuss gemäss Artikel 69 § 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 7. Februar 1970³⁹ für die Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID)⁴⁰, Anlage I zur CIM, beschliesst. Der Fachmännische Ausschuss beschliesst auch die erforderlichen redaktionellen Anpassungen an das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980.

³⁹ [AS 1975 189 245]

⁴⁰ Das RID wird weder in der AS noch in der SR veröffentlicht. Separatdrucke mit Einschluss der genannten Änderungen können beim Bundesamt für Bauten und Logistik, Verkauf Bundespublikationen, 3003 Bern, bezogen werden (siehe AS 2000 1656, 2001 1609, 2004 2967 3631, 2006 2675).

Anlage II
(Artikel 8 § 1)**Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung
von Privatwagen (RIP)**

Diese Anlage erhält die Fassung, die der Fachmännische Ausschuss gemäss Artikel 69 § 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 7. Februar 1970⁴¹ für die Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP), Anlage IV zur CIM, beschliesst. Der Fachmännische Ausschuss beschliesst auch die erforderlichen redaktionellen Anpassungen an das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980.

⁴¹ [AS 1975 189 252]

Anlage III
(Artikel 8 § 2)

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RICO)

Diese Anlage erhält die Fassung, die der Fachmännische Ausschuss gemäss Artikel 69 § 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 7. Februar 1970⁴² für die Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (RICO), Anlage V zur CIM, beschliesst. Der Fachmännische Ausschuss beschliesst auch die erforderlichen redaktionellen Anpassungen an das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980.

⁴² [AS 1975 189 259]

*Anlage IV*⁴³
(Artikel 8 § 3)

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (RIEx)

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

Als Expressgut können nur Güter zugelassen werden, die ohne weiteres in den Gepäckwagen von Zügen verladen werden können, die der Beförderung von Personen dienen. Die internationalen Tarife dürfen von dieser Vorschrift abweichen.

§ 2. Von der Beförderung als Expressgut sind die in Artikel 4 der Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichneten Gegenstände ausgeschlossen. Die im RID oder in den gemäss Artikel 5 § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften vereinbarten Abkommen und Tarifbestimmungen genannten Stoffe und Gegenstände sind zur Beförderung als Expressgut nur zugelassen, soweit dies im RID oder in den genannten Abkommen oder Tarifbestimmungen ausdrücklich vorgesehen ist. Die internationalen Tarife bestimmen, ob auch andere Güter von der Beförderung als Expressgut ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen werden können.

§ 3. Expressgut kann mit einer anderen Frachturkunde als dem Frachtbrief gemäss Artikel 12 § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften zur Beförderung aufgegeben werden. Das zu verwendende Muster sowie die notwendigen oder zulässigen Angaben werden durch die internationalen Tarife festgesetzt. Diese Frachturkunde muss in jedem Fall enthalten:

- a) die Bezeichnung des Versand- und des Bestimmungsbahnhofes;
- b) den Namen und die Anschrift des Absenders und des Empfängers;
- c) die Bezeichnung des Gutes;
- d) die Anzahl der Frachtstücke und die Art der Verpackung;
- e) ein genaues Verzeichnis der durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Papiere, die der Frachturkunde beigegeben sind.

§ 4. Expressgut muss mit schnellen Beförderungsmitteln innerhalb der in den internationalen Tarifen vorgesehenen Fristen befördert werden. Die Lieferfristen müssen stets kürzer sein als die Lieferfristen gemäss Artikel 27 der Einheitlichen Rechtsvorschriften.

§ 5. Die internationalen Tarife können auch andere als die vorstehend angeführten Abweichungen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorsehen. Es darf jedoch von den Artikeln 35 bis 38, 40 bis 42, 44 und 47 bis 58 der Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht abgewichen werden.

⁴³ Bereinigt gemäss Beschluss des Revisionsausschuss vom 31. Mai 1990, in Kraft seit 1. Juni 1991 (AS 1991 1592).

§ 6. Wenn die vorstehenden Bestimmungen oder die Bestimmungen der internationalen Tarife dem nicht entgegenstehen, finden Expressgut die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

Geltungsbereich des Übereinkommens am 6. Juli 2004

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B)	Inkrafttreten
Albanien*	1. Juni 1984 B	1. Mai 1985
Algerien	28. November 1991	1. März 1992
Belgien	2. Juni 1983	1. Mai 1985
Bosnien und Herzegowina	5. August 1996 B	1. Oktober 1996
Bulgarien	15. Juli 1982	1. Mai 1985
Dänemark	18. Juni 1981	1. Mai 1985
Deutschland*	27. Februar 1985	1. Mai 1985
Finnland*	15. August 1984	1. Mai 1985
Frankreich	3. September 1982	1. Mai 1985
Griechenland	23. September 1986	1. November 1986
Irak*	8. November 1984	1. Mai 1985
Iran*	12. April 1985	1. Oktober 1985
Irland	9. September 1986	1. November 1986
Italien	1. März 1985	1. Mai 1985
Kroatien	30. September 1992 B	1. Dezember 1992
Lettland*	23. Februar 2000 B	1. September 2000
Libanon	1. Dezember 1983	1. Mai 1985
Liechtenstein	30. Januar 1985	1. Mai 1985
Litauen	22. September 1995 B	1. November 1995
Luxemburg	27. Juli 1983	1. Mai 1985
Marokko	2. Juni 1987	1. August 1987
Mazedonien	27. Februar 1996 B	1. Juni 1996
Monaco	6. Dezember 1989 B	1. Februar 1990
Niederlande	15. Januar 1982	1. Mai 1985
Norwegen	12. September 1984	1. Mai 1985
Österreich*	8. März 1983	1. Mai 1985
Polen	7. Januar 1985	1. Mai 1985
Portugal*	7. Juli 1986	1. November 1986
Rumänien*	14. Juni 1983	1. Mai 1985
Schweden*	25. März 1985	1. Mai 1985
Schweiz	8. November 1983	1. Mai 1985
Serbien	24. Januar 2001 B	1. August 2001
Slowakei*	24. März 1994 B	1. Juni 1994
Slowenien	15. Dezember 1992 B	1. Februar 1993
Spanien	15. Januar 1982	1. Mai 1985
Syrien	11. Oktober 1985	1. Juni 1986
Tschechische Republik*	13. Dezember 1993 B	1. Februar 1994
Tunesien	2. Juli 1984	1. Mai 1985
Türkei	20. Juni 1985	1. Oktober 1985
Ukraine*	11. September 2003 B	1. Januar 2004

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B)		Inkrafttreten	
Ungarn	14. Januar	1982	1. Mai	1985
Vereinigtes Königreich	10. Mai	1983	1. Mai	1985

* Vorbehalte und Erklärungen.

Die Vorbehalte und Erklärungen werden in der AS nicht veröffentlicht. Die französischen und englischen Texte können auf der Internetseite der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr: www.otif.org eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.
