

Bundesblatt

105. Jahrgang

Bern, den 19. November 1953

Band III

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

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

6546

Botschaft

des

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

(Vom 6. November 1953)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Nach Artikel 60, § 1, der am 23. November 1933 in Rom unterzeichneten und mit Bundesbeschluss vom 10. März 1937 (AS 54, 486) von der Bundesversammlung genehmigten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (IÜP) hätten spätestens fünf Jahre nach deren Inkrafttreten die Vertreter der Vertragsstaaten im Jahr 1943 zur Revision der Übereinkommen zusammenzutreten sollen. Während des zweiten Weltkrieges war jedoch nicht daran zu denken. Auch nach Einstellung der Feindseligkeiten mussten die für eine fruchtbare Zusammenarbeit zwischen den an den Übereinkommen beteiligten Staaten notwendigen Voraussetzungen erst wieder geschaffen werden. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr, das nach Artikel 57, § 1, lit. e, der Übereinkommen dem Bundesrat die Einberufung von Revisionskonferenzen vorzuschlagen hat, beschränkte sich zunächst auf vorbereitende Arbeiten und ersuchte im Oktober 1947 die Regierungen der Vertragsstaaten, ihm Anregungen, Wünsche und Anträge für eine Revision der Übereinkommen mitzuteilen.

Entsprechend dem bei der Genehmigung der beiden Übereinkommen vom Ständerat angenommenen Postulat, wonach eine Verbesserung der Stellung der Privatgüterwagen im internationalen Verkehr durch eine entsprechende Änderung der internationalen Ordnung für die Beförderung von

Privatwagen anzustreben sei, beantragte das Post- und Eisenbahndepartement dem Zentralamt zunächst einmal, durch eine Ergänzung des Artikels 60 eine möglichst baldige Änderung der Anlage VII zum IÜG im gleichen vereinfachten Verfahren zu ermöglichen, wie es für die Anlage I (Vorschriften für die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände) schon bestand. Dieser im gleichen Sinne auch von Italien gestellte Antrag führte an der ausserordentlichen Revisionskonferenz vom Mai 1950 in Bern zu einem Zusatzübereinkommen, das auf Grund des Bundesbeschlusses vom 21. Oktober 1950 (AS 1951, 141) vom Bundesrat ratifiziert worden ist. Nach Ratifikation durch die Mehrzahl der Signatarstaaten trat es auf 1. Januar 1952 in Kraft. Darauf revidierte der durch das Zusatzübereinkommen eingesetzte fachmännische Ausschuss die Anlage VII zum IÜG. Die neue Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP) ist gleichzeitig mit der im gleichen Verfahren aufgestellten Ordnung für die Beförderung von Behältern (RICO) auf 1. Januar 1953 in Kraft getreten. Bei der Aufstellung der beiden internationalen Ordnungen haben nicht nur innerhalb der schweizerischen Delegation Vertreter der Bahnbenützer mitgewirkt, sondern es wurden auf schweizerische Initiative auch die daran interessierten internationalen Benützerorganisationen (Internationale Union von Verbänden der Privatwagenbesitzer und das internationale Behälterbüro) zu den Beratungen der fachmännischen Ausschüsse beigezogen. Mit Genugtuung dürfen wir festhalten, dass den Wünschen der Bahnbenützer weitgehend Rechnung getragen worden ist. Sowohl der Verband schweizerischer Anschlussgeleise- und Privatgüterwagenbesitzer als auch die Internationale Union von Verbänden der Privatwagenbesitzer haben dem Post- und Eisenbahndepartement für seine Initiative und für die Tätigkeit seiner Experten im fachmännischen Ausschuss ihren Dank ausgesprochen.

Zur Vorbereitung der V. ordentlichen Revision der Übereinkommen haben zunächst Ausschüsse des Internationalen Eisenbahnverbandes (IEV) und des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (ITK) zahlreiche Abänderungen vorgeschlagen. Sie wurden schweizerischerseits durch einen besonderen Ausschuss der Kommerziellen Konferenz der schweizerischen Transportunternehmen und der Verkehrsinteressenten einlässlich geprüft. Auf diese Weise konnten sich die schweizerischen Verkehrsinteressenten damit befassen und ihre Begehren zur Verbesserung der internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr anmelden und begründen. Sowohl die vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr im November 1949 den Vertragsstaaten übermittelte Zusammenstellung der Wünsche und Anregungen für die Revision des IÜP und IÜG als auch die endgültigen Anträge der Regierungen der Vertragsstaaten für die für das Jahr 1951 vorgesehene ordentliche Revisionskonferenz wurden dem Ausschuss der Kommerziellen Konferenz im Oktober 1950 nochmals zur Prüfung unterbreitet. Damals wurden die schweizerischen Anträge formuliert und auch die Stellungnahme der schweizerischen Delegation zu den Anträgen anderer Staaten an der Revisionskonferenz weitgehend vorbereitet.

Der IV. Revisionskonferenz vom Jahre 1933 in Rom ist nachgesagt worden, ihre Vorbereitung sei angesichts der ausserordentlich grossen Zahl von Abänderungsanträgen mangelhaft gewesen, weshalb die Verhandlungen über zwei Monate beansprucht hätten. Das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr schlug deshalb der ausserordentlichen Revisionskonferenz vom Mai 1950 ein geeignetes Verfahren zur besseren Vorbereitung der nächsten ordentlichen Revisionskonferenz vor. Die ausserordentliche Revisionskonferenz beschloss darauf die Einsetzung vorbereitender Ausschüsse, welche die von den Vertragsstaaten eingereichten Anträge überprüfen und soweit als möglich zusammenfassen und vereinheitlichen sollten. Der erste dieser Ausschüsse hatte sich mit den besonderen Fragen des Personenverkehrs (IÜP), der zweite mit den Haftungsregeln der beiden Übereinkommen und mit den im Hinblick auf die künftige Beteiligung des Vereinigten Königreiches Grossbritannien notwendigen Sonderbestimmungen über den Eisenbahn-Seeverkehr zu befassen, während der dritte Ausschuss die besonderen Fragen des Güterverkehrs (IÜG) und der vierte Ausschuss die Währungsfragen und die beiden Übereinkommen gemeinsamen Bestimmungen zu prüfen hatte. Diese Ausschüsse erledigten ihre Aufgabe an verschiedenen Tagungen in den Jahren 1951 und 1952, die alle in der Schweiz stattfanden. Das Ergebnis bestand in Entwürfen zu zwei neuen internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr.

Sowohl die Verhandlungen der vorbereitenden Ausschüsse als diejenigen der Revisionskonferenz waren von einem vorbildlichen Geist internationalen Zusammenarbeit beherrscht. Der schweizerischen Delegation oblag dabei die dankbare Aufgabe des Vermittlers, besonders in den Ausschüssen für die besonderen Fragen des Personenverkehrs und des Güterverkehrs, in denen sie wie in der Revisionskonferenz den Vorsitzenden stellte.

Während die Revisionskonferenz vom Jahre 1933 auf eine Beteiligung der Bahnbenützer an den Verhandlungen verzichtet hatte, nahmen im Einverständnis mit den Regierungen der Vertragsstaaten sowohl an den Tagungen der vorbereitenden Ausschüsse als auch an den meisten Verhandlungen der Revisionskonferenz vom Oktober 1952 Vertreter der Benützerkreise und der Transportunternehmungen mit beratender Stimme teil, so Vertreter der Internationalen Handelskammer, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen, der Internationalen Union von Verbänden der Privatwagen-Besitzer und des Internationalen Eisenbahnverbandes. Daneben waren aber auch Vertreter staatlicher internationaler Organisationen, die sich mit internationalen Beförderungsfragen befassen, als Beobachter anwesend, wie Vertreter der Transportabteilung der Europäischen Wirtschaftskommission der UNO und des internationalen Instituts zur Vereinheitlichung des Privatrechtes. Ausserdem umfassten die italienische und die schweizerische Delegation sowohl in den vorbereitenden Ausschüssen als auch an der Revisionskonferenz vom Oktober 1952 neben Beamten des Post- und Eisenbahndepartements und des Politischen Departements auch Vertreter der Bahnen und der Verkehrsinteressenten. Deren

aktive Mitarbeit dürfte dazu beitragen, die Genehmigung der Übereinkommen durch die Parlamente der Signatarstaaten zu beschleunigen, damit zur Inkraftsetzung nicht mehr, wie nach der IV. Revisionskonferenz im Jahre 1933, fünf Jahre benötigt werden. In diesem Sinne hat der Kongress der internationalen Handelskammer am 23. Mai 1953 in Wien folgende Resolution gefasst:

«Die internationale Handelskammer hat es lebhaft begrüsst, dass die Ausführungen ihrer Vertreter von den vorbereitenden Kommissionen und der Diplomatischen Konferenz, die mit der Revision der die Transporte mittels Eisenbahnen betreffenden internationalen Übereinkommen (CIM und CIV) beauftragt sind, so gut aufgenommen wurden.

Sie freut sich, feststellen zu können, dass die Texte, die im Oktober 1952 von der Diplomatischen Konferenz in Bern unterzeichnet wurden, den Benützern, deren Standpunkt offensichtlich in Betracht gezogen wurde, neue Vorteile bieten.

Sie legt also im Namen der Benützer sowie in dem der Transportunternehmer den Regierungen nahe, die in Bern unterzeichneten Übereinkommen so bald als möglich zu ratifizieren.

Da sie eine Gleichschaltung der für das Eisenbahnwesen gültigen Bestimmungen in der ganzen Welt für wünschenswert hält, empfiehlt sie auch den Staaten, die diesen Übereinkommen nicht angehören, sich soweit als möglich diesen Texten, die auf langjährigen, in Europa gesammelten Erfahrungen beruhen, anzupassen, wenn sie die bestehenden Bestimmungen ändern oder neue Bestimmungen machen werden.»

* * *

An der Revisionskonferenz vom 15. bis 25. Oktober 1952, unter dem Vorsitz des Chefs der schweizerischen Delegation, Herrn Minister W. Stucki, in Bern beteiligten sich mit Ausnahme Deutschlands alle bisherigen Vertragsstaaten. Da der bisherige Vertragsstaat Deutschland im Zeitpunkt der Einladung zur Revisionskonferenz unter einem besonderen Statut stand und keine gesamtdeutsche Regierung bestand, musste der Bundesrat die Einladung an die «zuständigen Behörden» Deutschlands als Vertragsstaat der beiden internationalen Übereinkommen von 1933 richten. Keine der beiden in Frage kommenden Regierungen – Bundesrepublik Deutschland und Deutsche Demokratische Republik – liess sich aber an der Revisionskonferenz vom Oktober 1952 vertreten. Diese Konferenz war sich indessen bewusst, dass angesichts der geographischen Lage Deutschlands die künftige Beteiligung dieses Landes an den Übereinkommen für alle Vertragsstaaten von grösster Bedeutung ist und dass darnach getrachtet werden muss, eine geeignete Lösung dieser Frage zu finden. An der Revisionskonferenz selber war es aber nicht mehr möglich, sie zu behandeln, weshalb in Ziffer 1b des Zusatzprotokolls vom 25. Oktober 1952 vorgesehen

wurde, dass eine von der schweizerischen Regierung einzuberufende Sonderkonferenz eine Lösung des Problems der deutschen Beteiligung an den beiden neuen Übereinkommen suchen solle.

Diese Konferenz tagte vom 8. bis 11. April 1953 in Bern.

Über die künftige Beteiligung Deutschlands an den Übereinkommen sieht das Zusatzprotokoll dieser Sonderkonferenz vom 11. April 1953 nunmehr vor, dass Staaten, welche die Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 nicht unterzeichnet haben – oder Gebietsteile solcher Staaten –, auf deren Eisenbahnlinien die Übereinkommen vom 23. November 1933 angewendet werden, der schweizerischen Regierung mitteilen können, dass sie die Bestimmungen der Übereinkommen von 1952 durch innerstaatliche Rechtssetzung eingeführt haben und gemäss den Bestimmungen ihrer Verfassung durchführen werden. Eine solche Mitteilung hat zur Folge:

- a. dass die Bestimmungen der Übereinkommen von 1952 Anwendung finden im Verhältnis der Vertragsstaaten zu den unter Ziffer 1 erwähnten Staaten oder Gebietsteilen von Staaten, welche diese Mitteilung gemacht haben, und zwar nach Ablauf von 30 Tagen vom Zeitpunkt des Eingangs der Mitteilung bei der schweizerischen Regierung, wenn die Übereinkommen in Kraft getreten sind, andernfalls vom Zeitpunkt ihres Inkrafttretens an;
- b. dass die schweizerische Regierung, nach Feststellung des Eingangs der Mitteilung bei ihr, den Vertragsstaaten und den Staaten oder Gebietsteilen von Staaten, die von der Möglichkeit der Anwendung der Übereinkommen durch innerstaatliche Rechtssetzung Gebrauch gemacht haben, hiervon Kenntnis gibt und
- c. dass mehrere Gebietsteile eines solchen Staates bei künftigen Revisionskonferenzen und in den in den Übereinkommen vorgesehenen fachmännischen Ausschüssen nicht mehr als eine Stimme haben, wobei jedoch die Einzelheiten hinsichtlich der Ausübung dieses Stimmrechtes durch eine spätere Regierungskonferenz der Signatarstaaten der Übereinkommen von 1952 geregelt werden sollen; dass aber in allen anderen Beziehungen diese Staaten oder ihre Gebietsteile dieselben Rechte und Pflichten haben wie die Staaten, welche die Übereinkommen von 1952 ratifiziert haben oder ihnen beigetreten sind.

Besondere Bedeutung kommt der Beteiligung des Vereinigten Königreichs von Grossbritannien und Nord-Irland an der Revisionskonferenz und der Unterzeichnung der neuen Übereinkommen durch dessen Vertreter zu. Der direkte Verkehr zwischen Grossbritannien und dem Festland stützt sich zwar schon seit vielen Jahren auf internationale Tarife, die mit einigen grundsätzlichen Abweichungen die Anwendung des IÜG und IÜP auf Grund der in Artikel 2, § 4, IÜG/IÜP geschaffenen vertragsrechtlichen Basis vorsahen. Eine uneingeschränkte Anwendung der Vorschriften der internationalen Übereinkommen war und ist auch heute noch u.a. wegen der für den Seetransport

anwendbaren besonderen Haftungsbestimmungen nicht möglich. Die Schwierigkeiten bestanden darin, dass die britischen Gesetze für den Transport auf See keine Abweichungen vom gemeinen Seerecht erlaubten. Nachdem schon an der ausserordentlichen Revisionskonferenz vom Mai 1950 ein erster Meinungsaustausch über die Aufnahme besonderer Haftungsbestimmungen in das IÜG und IÜP über die Haftung des Schiffahrtsunternehmers im gemischten Eisenbahn-Seeverkehr gepflogen worden war, befasste sich ein besonderer Ausschuss für die Revision der Übereinkommen mit der Aufstellung von Bestimmungen über die besondere Regelung der Haftung in diesem Verkehr. Sie wurden bei der Revision als Artikel 62 des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und Artikel 61 des Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) in die neuen Übereinkommen aufgenommen. Sowohl die Vertreter der bisherigen Vertragsstaaten als die Delegation des Vereinigten Königreichs haben die erstmalige Beteiligung Grossbritanniens an den neuen Übereinkommen mit Genugtuung als einen Markstein in der Geschichte der internationalen Eisenbahnverkehrsbeziehungen bezeichnet.

Neben dem Vereinigten Königreich waren auch noch die Regierungen des Irak, Irans, Libanons und Syriens zur Revisionskonferenz eingeladen worden, im Bestreben, den Geltungsbereich der neuen Übereinkommen auch auf den Nahen Orient auszudehnen. An der Revisionskonferenz nahmen die Regierungen Irans und Libanons teil; Libanon liess die Übereinkommen auch unterzeichnen. Es ist zu hoffen, dass andere Staaten des Nahen Orients in nicht allzuferner Zukunft den neuen Berner Übereinkommen nachträglich beitreten werden.

* * *

Als Ergebnis der Revisionskonferenz vom Oktober 1952 und der Sonderkonferenz vom April 1953 sind die beiden neuen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) sowie die beiden zugehörigen Zusatzprotokolle vom 25. Oktober 1952 und vom 11. April 1953 unterzeichnet worden. Diese internationalen Übereinkommen samt den zugehörigen Zusatzprotokollen bedürfen der Ratifikation, weshalb wir sie Ihnen mit nachstehenden Erläuterungen zur Genehmigung unterbreiten.

1. Gemeinsame Bestimmungen beider Übereinkommen

Artikel 1 CIM/CIV, Geltungsbereich:

Von der Anwendung der beiden Übereinkommen sind gegenwärtig ausgenommen: Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsstation im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, sofern die Durchgangsstrecken von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden oder wenn die Durchgangsstrecken zwar nicht von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden, die beteiligten Eisen-

bahnen aber besondere Abkommen geschlossen haben, nach denen diese Sendungen nicht als internationale behandelt werden. Ferner sind ausgenommen Sendungen zwischen Stationen zweier Nachbarstaaten, wenn sie auf der ganzen Strecke von Eisenbahnen eines dieser Staaten befördert werden, jedoch nur unter der Bedingung, dass der Absender durch die Wahl des Frachtbriefes die Anwendung der inneren Vorschriften dieser Eisenbahnen beansprucht. Diese Regelung hat den Nachteil, dass sie nicht bestimmt, welches nationale Recht an Stelle der internationalen Übereinkommen Anwendung findet und dass ferner dort, wo der Betrieb teilweise von einer Eisenbahn (z. B. der Zugsdienst) und teilweise von einer anderen Eisenbahn (z. B. der Stationsdienst) besorgt wird, ein internationaler Transport unter Umständen verschiedenen nationalen Transportrechten unterstellt wird. Dieser Nachteil, der auch auf unseren schweizerischen Grenzstrecken in Erscheinung trat, ist nun in Artikel 1, §§ 2 und 3, der neuen CIM und CIV dadurch behoben worden, dass ausdrücklich bestimmt wird, dass das Transportrecht des Versandstaates Anwendung findet und dass dort, wo nur ein Teil des Betriebes durch die Eisenbahn eines andern Staates auf ausländischem Boden übernommen wird, das internationale Recht anzuwenden ist, sofern nicht zwischen den beteiligten Eisenbahnen besondere Vereinbarungen getroffen worden sind.

Unter «Bahnhof» («Versand- und Bestimmungsbahnhof») werden im Hinblick auf die in Artikel 2 der Übereinkommen vorgesehenen gemischten Beförderungen neben dem Bahnhof der Eisenbahn auch «Häfen der Schifffahrtslinien und alle öffentlichen, an der Ausführung des Beförderungsvertrages beteiligten Stellen der Kraftwagenlinien» verstanden.

Artikel 5 CIM, Artikel 3 CIV, Beförderungspflicht:

Nach Artikel 5, § 1, lit. b, IÜG ist die Eisenbahn zur Beförderung verpflichtet, «sofern die Beförderung mit den regelmässigen Beförderungsmitteln möglich ist». Einem schweizerischen Antrag entsprechend ist diese Einschränkung der Beförderungspflicht wie im schweizerischen Transportgesetz und Transportreglement näher umschrieben worden. Die Eisenbahn soll nicht zur Beförderung von Gegenständen verpflichtet sein, wenn sich ihre nach den bisherigen Anforderungen genügenden Beförderungsmittel dazu nicht eignen. Mit normalen Beförderungsmitteln transportfähige Güter müssen aber auch nur soweit befördert werden, als sie in einem den bisherigen Erfahrungen entsprechenden Umfang aufgeliefert werden.

Art. 55 CIM/CIV, Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung:

Mit der Zunahme der Beförderungen in bahneigenen Behältern (Containern) hat sich das Bedürfnis gezeigt, auch diese als zum Rollmaterial der Eisenbahn gehörende Gegenstände zu behandeln, die in einem andern Staate nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates, dem die Eigentumsbahn angehört,

mit Arrest belegt oder gepfändet werden können. Dementsprechend ist der Wortlaut des § 3 des Artikels 55 CIM/CIV erweitert worden. Nach Artikel 55, § 3, CIM/CIV können die Bedingungen, unter welchen Privatwagen unpfändbar sein sollen, in der Anlage VII zur CIM festgesetzt werden.

Artikel 57 CIM/CIV, Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr:

In Anlehnung an die bei andern internationalen Organisationen bestehende Regelung ist die schiedsgerichtliche Erledigung von Streitigkeiten auch in den beiden neuen Übereinkommen CIM und CIV ausgedehnt und auf eine neue Grundlage gestellt worden. Dabei wird unterschieden zwischen dem Schlichtungsverfahren und dem eigentlichen schiedsgerichtlichen Verfahren. In Artikel 57 CIM/CIV ist die Intervention des Zentralamtes auf die Schlichtung und den Vergleich zwischen den Streitparteien beschränkt. So hat das Zentralamt gemäss Artikel 57, § 1, lit. d, auf Verlangen eines Vertragsstaates oder einer Transportunternehmung, deren Strecken in die in Artikel 58 vorgesehene Liste eingetragen sind, zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen den genannten Staaten und Transportunternehmungen über die Auslegung oder Anwendung der Übereinkommen seine guten Dienste oder seine Vermittlung zu leihen oder auf eine andere Weise eine Schlichtung zu versuchen. Ausserdem kann es gemäss lit. e auf Verlangen der beteiligten Parteien (Staaten, Transportunternehmungen oder Benützer) ein Gutachten über Streitigkeiten betreffend die Auslegung oder Anwendung der Übereinkommen abgeben. Nach lit. f hat es schliesslich bei der schiedsgerichtlichen Erledigung von Streitigkeiten über Auslegung oder Anwendung der Übereinkommen mitzuwirken.

In § 2 des Artikels 57 CIM/CIV ist wie bisher als Anlage V zur CIM und als Anlage II zur CIV die Satzung für das Zentralamt aufgestellt, welche Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie die Aufbringung der zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel ordnet. Die neue Satzung enthält auch noch Bestimmungen über die Tätigkeit des Zentralamtes und dessen Beaufsichtigung. In Ziffer 1a des Zusatzprotokolls der Konferenz vom 25. Oktober 1952 wurde die schweizerische Regierung beauftragt, zuhanden einer Sonderkonferenz den Entwurf zu einer neuen Satzung für das Zentralamt auszuarbeiten und darin eine ähnliche Aufsichtsordnung festzulegen, wie sie schon für andere internationale Organisationen besteht. Die von der Sonderkonferenz vom April 1953 beschlossene neue Satzung überträgt die Aufsicht über das Zentralamt einem Verwaltungsausschuss, der aus neun unter den Vertragsstaaten ausgewählten Mitgliedern besteht. Die Schweiz hat einen ständigen Sitz im Verwaltungsausschuss und stellt den Vorsitzenden. Die diplomatische Konferenz, die über die Inkraftsetzung der beiden Übereinkommen zu beschliessen haben wird, soll unter Berücksichtigung einer angemessenen geographischen Verteilung die Staaten bezeichnen, die dem Ausschuss für den ersten Zeitraum von fünf Jahren angehören und auch die Regeln aufstellen, nach denen der Ausschuss für die folgenden Zeiträume bestellt werden soll. Der

Verwaltungsausschuss hat auch das Reglement über die Organisation, die Tätigkeit und die Rechtsstellung des Personals des Zentralamtes aufzustellen und auf Vorschlag der schweizerischen Regierung den Direktor, Vizedirektor und die Conseillers des Zentralamtes zu ernennen. Endlich gehört zu seinen Befugnissen auch die Festsetzung des Voranschlages und die Genehmigung des Geschäftsberichtes. Die formelle Rechnungsprüfung im Rahmen des Voranschlages ist der schweizerischen Regierung übertragen.

Artikel 60 CIM/CIV, Schiedsgerichtliche Erledigung von Streitigkeiten:

Dieser unter dem Titel IV «Verschiedene Vorschriften» neu aufgenommene Artikel bestimmt, dass Streitigkeiten über Auslegung oder Anwendung der Übereinkommen einem Schiedsgericht unterbreitet werden können, dessen Zusammensetzung und Verfahren in der neuen Anlage X zur CIM und Anlage IV zur CIV geordnet sind. Für Streitigkeiten zwischen Staaten sind jedoch die Bestimmungen dieser Schiedsgerichtsordnung nicht verbindlich; die Staaten können vielmehr die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren nach freiem Ermessen bestimmen. Auf Verlangen der Parteien kann die schiedsgerichtliche Entscheidung unter gewissen Bedingungen bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten, zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits, bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen, zwischen Beförderungsunternehmen und Benützern und schliesslich bei Streitigkeiten zwischen Benützern angerufen werden. Die Bedingungen für die Hemmung und Unterbrechung der Verjährung von Ansprüchen aus einem internationalen Beförderungsvertrag, auf Grund dessen die Einleitung des Schiedsgerichtsverfahrens begehrt wird, richten sich nach dem Recht des Landes, in dem die gerichtliche Klage zu erheben wäre. Auch bezüglich der Vollstreckbarkeit der Schiedssprüche gegenüber Beförderungsunternehmen und Benützern wird auf die Förmlichkeiten des im Vollstreckungsstaate geltenden inneren Rechtes verwiesen. Die Vertreter der Regierungen der bulgarischen, ungarischen, polnischen und rumänischen Volksrepubliken sowie der tschechoslowakischen Republik haben einer schiedsgerichtlichen Erledigung von Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten, zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits sowie zwischen Nichtvertragsstaaten nicht zustimmen können und haben durch eine entsprechende Erklärung in Ziffer 4 des Zusatzprotokolls vom 25. Oktober 1952 ihre Unterzeichnung der Übereinkommen ausdrücklich an den Vorbehalt geknüpft, dass sie die Bestimmungen des Artikels 60, § 2 und § 3, lit. a, nicht als verbindlich anerkennen. Die Konferenz hat diesen Vorbehalt angenommen und als zulässig erachtet, weil er keine Bestimmungen zwingenden Rechts der Übereinkommen beschlägt.

Neueinreihung der Artikel 59 ff. der bisherigen Übereinkommen

Unter dem neuen Titel V «Sonderbestimmungen» sind aufgenommen worden:

als Artikel 61 CIM der bisherige Artikel 65 IÜG und
als Artikel 62 CIM und Artikel 61 CIV eine neue Bestimmung über die «Haf-
tung im Eisenbahn-Seeverkehr».

Unter dem neuen Titel VI «Schlussbestimmungen» sind aufgenommen worden:

als Artikel 63 CIM und Artikel 62 CIV eine neue Bestimmung über die Unter-
zeichnung der Übereinkommen,

als Artikel 64 CIM und Artikel 63 CIV der bisherige Artikel 63 IÜG/IÜP,

als Artikel 65 CIM und Artikel 64 CIV der bisherige Artikel 59 IÜG/IÜP mit
der neuen Überschrift «Beitritt zum Übereinkommen»,

als Artikel 66 CIM und Artikel 65 CIV der bisherige Artikel 62 IÜG/IÜP mit
der neuen Überschrift «Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen
Verpflichtungen»,

als Artikel 67 CIM und Artikel 66 CIV der bisherige Artikel 60 IÜG/IÜP, und

als Artikel 68 CIM und Artikel 67 CIV der bisherige Artikel 64 IÜG/IÜP.

Artikel 61 CIM, Vorübergehende Abweichungen:

Die heute in Artikel 65 IÜG enthaltenen Bestimmungen über Abweichungen von den Vorschriften der Artikel 17, 19 und 21 IÜG, wenn aus wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen Schwierigkeiten bei der Anwendung der Bestimmungen über die Abrechnung und den Rückgriff unter den Eisenbahnen entstehen, haben sich bei den nach dem letzten Kriege eingetretenen Anständen als nicht ganz ausreichend erwiesen. Mit ihnen hat sich zunächst eine Arbeitsgruppe für Währungsfragen des Inlandtransportkomitees der Europäischen Wirtschaftskommission befasst und als Ergebnis ihrer Beratungen einen neuen Wortlaut aufgestellt. Dieser ist von der Revisionskonferenz mit einigen redaktionellen Verbesserungen in den neuen Artikel 61 CIM übernommen worden, der mit der Überschrift «Vorübergehende Abweichungen» insbesondere folgende Änderungen und Ergänzungen aufweist: § 1 regelt wie bisher den Fall, in welchem ein Staat durch Tarifvorschriften oder durch Massnahmen der Staatsgewalt die Bestimmungen der Artikel 17, 19 und 21 abändern darf. Voraussetzung dazu bildet, dass die wirtschaftliche oder finanzielle Lage dieses Landes die Anwendung der Bestimmungen des Titels III, Kapitel III, stark beschwert. Der bisher im Artikel 65 IÜG enthaltene Hinweis auf die starken Schwankungen des Wertes der in den verschiedenen Staaten im Umlauf befindlichen Geldsorten ist weggefallen, weil die neu umschriebenen Voraussetzungen diesen Umstand einschliessen. Für die in § 1, lit. a, genannten Sendungen aus diesem Staat kann jetzt die Frankierung mindestens bis zu seinen Grenzen vorgeschrieben werden. Nach § 1, lit. c, kann ein Staat nicht nur vorschreiben, dass die Sendungen von oder nach ihm nicht mit Nachnahmen und Barvorschüssen belastet werden dürfen, sondern dass Nachnahmen und Barvorschüsse nur bis zu bestimmten Beträgen

zugelassen sind. § 1, lit. d, erlaubt zu bestimmen, dass der Absender den Frachtvertrag nicht nur hinsichtlich der Frankierung und der Nachnahme, sondern auch hinsichtlich des Bestimmungslandes nicht abändern darf.

In § 2 wird unter den gleichen Voraussetzungen, wie sie in § 1 genannt sind, genauer geregelt, in welchem Fall mehrere Staaten durch allgemeine oder besondere Ermächtigungen an die Eisenbahnverwaltung die Bestimmungen der Artikel 17, 19 und 21 für ihren gegenseitigen Verkehr abändern können. Diese Bestimmung findet Anwendung auch noch auf den neu aufgenommenen Artikel 22 über das Verfügungsrecht des Empfängers.

In § 3 ist die Veröffentlichung für diese Massnahmen in gleicher Weise wie bisher geordnet, d. h. sie treten frühestens nach Ablauf von 8 Tagen in Kraft, gerechnet von dem Tage der vom Zentralamt darüber an die anderen Vertragsstaaten gerichteten Mitteilung. Von mehreren Staaten getroffene Massnahmen treten dagegen frühestens nach Ablauf von 2 Tagen nach dem Tag in Kraft, an dem sie in den beteiligten Staaten veröffentlicht worden sind.

Artikel 62 CIM, Artikel 61 CIV, Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr:

Um den Beitritt des Vereinigten Königreiches zu ermöglichen, sind besondere Vorschriften über den Ausschluss der Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr aufgenommen worden. Es bedurfte aber nicht einer allgemein gefassten Regelung für den Eisenbahn-Seeverkehr. Nach § 1 dieser Artikel kann jeder Staat bei Eisenbahn-See-Beförderungen neben den in Artikel 27 CIM und Artikel 30 CIV genannten Haftungsausschlussgründen die Einführung weiterer dort genannter Ausschlussgründe, aber nur in ihrer Gesamtheit, verlangen, indem er die Aufnahme eines Vermerkes in die Liste der den Übereinkommen unterstellten Linien fordert. Eine weitere Einschränkung besteht darin, dass der Frachtführer sich auf besondere Ausschlussgründe nur berufen kann, wenn er beweist, dass die Lieferfristüberschreitung, der Verlust oder die Beschädigung auf der Seestrecke entstanden ist. Die besonderen Haftungsausschlussgründe sind dem Abkommen von Brüssel vom 25. August 1924 über die Konnossemente entnommen, wobei aber nicht alle dort genannten Ausschlussgründe übernommen worden sind; so wurde es insbesondere nicht als nötig erachtet, auch den «act of God» und die Quarantänebeschränkungen als besondere Ausschlussgründe aufzuführen.

Artikel 63 CIM, Artikel 62 CIV, Unterzeichnung:

Die Frist, innerhalb welcher die zur Konferenz eingeladenen Staaten das Übereinkommen unterzeichnen können, wurde bei den früheren Revisionen im Schlussprotokoll festgesetzt. Sie ist nun in Anlehnung an andere internationale Übereinkommen als eine Schlussbestimmung in die Übereinkommen selbst aufgenommen worden.

Artikel 67 CIM, Artikel 66 CIV, Revision der Übereinkommen:

Die beiden ersten Absätze des § 1 dieser Artikel entsprechen dem § 1 des bisherigen Artikels 60 IÜG/IÜP. Ohne dass darüber bisher eine Regelung be-

stand, sind zur V. Revisionskonferenz auch Regierungen von Nichtvertragsstaaten eingeladen worden (Vereinigtes Königreich, Irak, Iran, Libanon und Syrien). Um die Beteiligung von Nichtvertragsstaaten an künftigen Revisionskonferenzen zu regeln, ermöglicht nun Absatz 3 des § 1, dass im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten auch Nichtvertragsstaaten zu den Revisionskonferenzen eingeladen werden können. Auf Grund der guten Erfahrungen mit der Beteiligung von staatlichen und nichtstaatlichen internationalen Organisationen an der letzten Revisionskonferenz können nach dem neuen Absatz 4 des § 1 mit Zustimmung der Mehrheit der Vertragsstaaten künftig Vertreter dieser Organisationen zu den Revisionskonferenzen eingeladen werden. Um die Durchführung der Revisionskonferenz zu erleichtern und zu beschleunigen, darf das Zentralamt auch in Zukunft im Einverständnis mit der Mehrheit der Vertragsstaaten vor den ordentlichen und ausserordentlichen Revisionskonferenzen Ausschüsse zur Vorberatung der Revisionsanträge einberufen. Durch den neuen § 3 dieser Artikel ist zur Beschleunigung von teilweisen Änderungen der Übereinkommen noch ein vereinfachtes Verfahren für die Revision einzelner Artikel und Anlagen der beiden Übereinkommen geschaffen worden. Darnach können die abschliessend aufgeführten Artikel und Anlagen ausserhalb der ordentlichen oder ausserordentlichen Revisionskonferenzen durch Revisionsausschüsse fortgebildet werden. Für die Inkraftsetzung der Beschlüsse dieser Revisionsausschüsse gilt das gleiche Verfahren, wie es schon bisher für die fachmännischen Ausschüsse der Anlagen I, VII und VIII des IÜG bestanden hat, jedoch mit der Änderung, dass gegen die Beschlüsse sowohl der beiden Revisionsausschüsse CIM und CIV als auch der fachmännischen Ausschüsse für die Anlagen I, VII und VIII der CIM künftig mindestens fünf Regierungen von Vertragsstaaten Widerspruch erheben müssen, um die Inkraftsetzung dieser Beschlüsse zu verhindern.

*Artikel 68 CIM, Artikel 67 CIV, Wortlaut des Übereinkommens.
Amtliche Übersetzungen:*

Wegen der Beteiligung des Vereinigten Königreiches wird nunmehr neben dem unterzeichneten französischen Wortlaut zu der deutschen und italienischen noch eine englische amtliche Übersetzung erstellt.

2. Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (CIM).

Artikel 3 CIM, Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände:

Unter Ziffer 4 dieses Artikels waren bisher die gefährlichen Stoffe und Gegenstände aufgezählt, die von der Beförderung ausgeschlossen waren. Darauf ist in der neuen Fassung verzichtet worden. Nunmehr liegt dem fachmännischen Ausschuss für die Fortbildung der Anlage I ob, sowohl die Bedingungen festzusetzen, unter denen gewisse gefährliche Gegenstände und Stoffe zur Beförderung zugelassen sind, als auch die Gegenstände und Stoffe zu bezeichnen, die von der Beförderung ausgeschlossen sind.

Artikel 4 CIM, Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände:

Der letzte Absatz des § 2 dieses Artikels, wonach die Eisenbahnen durch entsprechende Tarifbestimmungen entweder bestimmte, von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände zulassen oder für bedingungsweise zugelassene Gegenstände leichtere Bedingungen zugestehen können, wurde in Anpassung an Absatz 1 dieses Paragraphen dahin präzisiert, dass es sich bei den bedingungsweise zugelassenen Gegenständen, für die Erleichterungen zugestanden werden, nur um Gegenstände handelt, die nach der Anlage I bedingungsweise zugelassen sind.

Artikel 6 CIM, Inhalt und Form des Frachtbriefes:

Bei den vom Absender im Frachtbrief anzubringenden Angaben wird im neuen Artikel 6 strenger unterschieden zwischen Angaben, die in jedem Fall anzubringen sind, und solchen, die nur gegebenenfalls in den Frachtbrief aufgenommen werden müssen. Die erstgenannten sind in § 6 aufgezählt, die letzteren in § 7. Zur Vermeidung von Missverständnissen wurde ferner in § 6, lit. e, Absatz 2 noch hervorgehoben, dass es sich bei der Beschaffenheit des Gutes entsprechenden Bezeichnung um die «im Versandstaat» handelsübliche Bezeichnung handelt. Die bisher unter lit. e des § 6 aufgeführten besonderen Angaben bei Stückgut und bei Gütern, deren Verladung dem Absender obliegt, sind neu in einer besonderen lit. f aufgezählt, wobei unter Berücksichtigung des Eisenbahn-See-Verkehrs hinzugefügt wurde, dass die Angaben für Stückgut im Eisenbahn-See-Verkehr auch für Wagenladungen, die umgeschlagen werden müssen, in den Frachtbrief einzutragen sind. Ausserdem sind die Angaben für Güter, deren Verladung dem Absender obliegt, genauer umschrieben worden; für Privatwagen wird auch die Angabe des Eigengewichtes verlangt. Die Angaben «bahnlagernd» oder «Hauszufuhr» sind nach § 7, lit. a, nur anzugeben, sofern diese Abfertigungsarten im Bestimmungsbahnhof zugelassen sind. Infolge der Einführung des Verfügungsrechtes des Empfängers muss nach § 7, lit. h, der Absender den Empfänger als verfügungsberechtigt bezeichnen.

*Artikel 7 CIM, Haftung für die Eintragungen im Frachtbrief. Frachtzuschläge.
Massnahmen bei Überlastung:*

Das geltende IÜG enthält keine besondere Bestimmung über das für die Frachtberechnung massgebende Gewicht und über die Haftung bei festgestellten Gewichtsunterschieden. Deshalb bestimmt § 5, dass bei Gewichtsunterschieden grundsätzlich das vom Versandbahnhof festgestellte Gewicht und, wenn es nicht festgestellt hat, das vom Absender angegebene Gewicht massgebend ist, sofern der Gewichtsunterschied offensichtlich auf die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder auf Witterungseinflüsse zurückzuführen, oder wenn die von der Eisenbahn nach Abschluss des Frachtvertrages vorgenommene Verwiegung auf einer Gleiswaage durchgeführt worden ist und das Ergebnis nicht mehr als 2 Prozent von dem durch den Versandbahnhof festgestellten oder vom Absender

angegebenen Gewicht abweicht. Die bisher in § 5, lit. a, festgesetzten Frachtzuschläge sind, weil sie im Vergleich zu den internen Vorschriften der einzelnen Staaten zu hoch waren, herabgesetzt worden. Gleichzeitig wurde die Abstufung der verschiedenen Frachtzuschläge vereinfacht. Während bisher der Absender, gegebenenfalls durch Vermittlung des Versandbahnhofes, zur Verfügung über die Überlast aufzufordern ist, kann er nun direkt durch den die Überlast feststellenden Bahnhof aufgefordert werden und, wenn der Empfänger verfügungsberechtigt ist und eine Verfügung schon getroffen hat, so ist er an Stelle des Absenders von der Überlast zu benachrichtigen und um entsprechende Anweisung zu ersuchen.

Artikel 8 CIM, Abschluss des Frachtvertrages. Frachtbriefdoppel:

Wegen der zunehmenden Bedeutung des sogenannten Haus-Haus-Dienstes der Eisenbahnen ist geprüft worden, ob nicht dort, wo die Eisenbahn durch einen Rollfuhrdienst die Sendung schon am Domizil des Absenders übernimmt, der Frachtvertrag schon im Zeitpunkt der Übernahme der Sendung im Domizil des Absenders als abgeschlossen gelten soll. Die Revisionskonferenz hat für einmal darauf verzichtet, eine derartige Regelung international zu treffen. Um aber dem Landesrecht diese Regelung zu ermöglichen, wird in § 1 bestimmt, dass der Frachtvertrag abgeschlossen ist, sobald die «Versandbahn», und nicht mehr die «Versandstation», das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat.

Artikel 9 CIM, Tarife. Verbot von Sonderabmachungen:

Gemäss geltendem Recht sind Fracht und Nebengebühren nach den in jedem Staat zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen. Um aber die Zweifel zu beseitigen, die über die Frage nach dem zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarif entstanden sind, wenn die Fracht getrennt für verschiedene Teilstrecken zu berechnen ist, haben seinerzeit die Eisenbahnen in einer Zusatzbestimmung festgelegt, dass in diesem Fall die Fracht für jeden Frachtberechnungsabschnitt nach denjenigen Tarifen ermittelt werden soll, die an dem Tag in Kraft stehen, an dem das Gut in das Gebiet des einzelnen Frachtberechnungsabschnittes eingetreten ist. Da die Verbindlichkeit dieser Zusatzbestimmung in der Rechtsprechung umstritten ist, ist diese Frage nunmehr in § 1 des Artikels 9 klargestellt worden. Danach sind Fracht und Nebengebühren nach den Tarifen zu berechnen, die am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages in Kraft sind, und zwar auch dann, wenn die Fracht für verschiedene Teilstrecken getrennt berechnet wird.

Nach Artikel 9, § 1, Absatz 3, des IÜG treten Erhöhungen internationaler Tarife oder andere Erschwerungen ihrer Beförderungsbedingungen frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft. Diese Veröffentlichungsfrist wurde von den Bahnverwaltungen in vielen Fällen als zu lang bezeichnet, besonders, wenn die Erhöhung der internationalen Tarife durch eine allgemeine Erhöhung der internen Tarife einer der beteiligten Eisenbahnen bedingt ist oder wenn die

Erhöhung oder Änderung den Zweck verfolgt, einen internationalen Tarif mit dem internen Tarif einer beteiligten Eisenbahn in Einklang zu bringen. Nach der neuen Fassung des § 1, Absatz 3, können künftig Erhöhungen der Frachtsätze eines internationalen Tarifs, welche die Folge einer allgemeinen Erhöhung der Frachtsätze einer beteiligten Bahn sind, schon am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft treten, sofern die Anpassung der Frachtsätze des internationalen Tarifs an diese Erhöhung wenigstens 15 Tage vorher bekanntgegeben worden ist. Zur Erledigung einer alten Streitfrage bestimmt § 2, Absatz 3, dass die Anwendung eines internationalen Tarifs davon abhängig gemacht werden kann, dass sie im Frachtbrief ausdrücklich verlangt wird.

Artikel 10 CIM, Wegevorschriften und anzuwendende Tarife:

Dieser Artikel ist klarer und deutlicher gefasst worden. Er enthält zunächst die Bestimmungen über die Wegevorschriften, dann die Vorschriften über die anzuwendenden Tarife und schliesslich gemeinsame Vorschriften. Der neue Text enthält mit geringen Abweichungen die gleichen Grundsätze wie der gegenwärtige Artikel 10. Entbehrlich befunden wurden die Vorschriften über das Vorgehen der Eisenbahn, wenn der Absender unausführbare Angaben macht oder den Beförderungsweg nicht oder nur teilweise vorschreibt. Neu aufgenommen wurde eine allgemeine Bestimmung für den Fall, dass die Angaben des Absenders zur einwandfreien Feststellung des Beförderungsweges und der anzuwendenden Tarife nicht genügen.

Artikel 11 CIM, Lieferfristen:

Den Wünschen der Bahnbenützer auf Kürzung der Lieferfristen ist in zweifacher Beziehung Rechnung getragen worden. Einmal werden die Lieferfristen durch Vorschriften, die zwischen den beteiligten Bahnen gelten, oder durch die anwendbaren internationalen Tarife festgesetzt. Diese für die Bahnen verbindlichen Lieferfristen dürfen aber nicht länger sein als die in § 2 des Artikels 11 genannten gesetzlichen Lieferfristen; diese sind gegenüber den bisher vorgeschriebenen Lieferfristen gekürzt worden. So beträgt die Abfertigungsfrist für Eilgut 12 statt bisher 24 Stunden, und die Beförderungsfrist von 24 Stunden für Frachtgüter wird nun auf je auch nur angefangene 200 statt bisher 150 Tarif-Kilometer berechnet. Die heute in Artikel 11 verstreuten Bestimmungen über die Zuschlagsfristen, über den Beginn, das Ruhen, die Beendigung und die Wahrung der Lieferfristen sind besser gruppiert worden. Angesichts der Entwicklung der Haus-Haus-Beförderungen sind nun auch Zuschlagsfristen vorgesehen für Sendungen, die ausserhalb des Bahnhofes abgeholt oder abgeliefert werden. Die Lieferfrist soll ferner auch ruhen bei Aufenthalten infolge nachträglicher Verfügungen des Empfängers und bei Aufenthalten, die durch sämtliche Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeisung bei leichtverderblichen Lebensmitteln usw.) verursacht werden. Neu ist noch die Bestimmung, wonach die Lieferfrist erst zwei Stunden nach Dienstbeginn endet, wenn sie nach Schluss der vorangegangenen Dienststunden ablaufen würde.

Artikel 12 CIM, Zustand des Gutes. Verpackung:

Im Hinblick auf den Beitritt des Vereinigten Königreiches wird hier neu vorgeschrieben, dass die bei Stückgutsendungen auf jedem Stück anzubringenden Angaben auch auf den Einzelstücken einer Wagenladung anzubringen sind, sofern diese umgeschlagen werden muss.

Artikel 13 CIM, Begleitpapiere:

Gemäss § 1 des gegenwärtigen Artikels 13 muss der Frachtbrief, wenn ihm die Begleitpapiere für die Zollbehandlung usw. nicht beigegeben werden können, die genaue Angabe enthalten, wo diese hinterlegt sind. In der Praxis ist es aber oft nicht möglich, schon bei Abschluss des Frachtvertrages die Begleitpapiere beizugeben oder bei einem bestimmten Bahnhof zu hinterlegen. Künftig sind die Begleitpapiere, wenn sie dem Frachtbrief nicht beigegeben werden können, innerhalb angemessener Frist dem Bahnhof, dem Zollamt oder einer anderen amtlichen Stelle zu übermitteln.

Artikel 15 CIM, Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften:

Nach bisheriger Ordnung werden, solange das Gut unterwegs ist, die Zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften von der Eisenbahn erfüllt. Der Absender kann jedoch selber oder durch einen Bevollmächtigten der Behandlung beiwohnen, um Auskünfte zu geben, ohne dass er aber das Gut in Besitz nehmen oder die Behandlung selber übernehmen darf. Die Zollbehandlung und auch die Behandlung durch andere Verwaltungsbehörden ist in den letzten Jahren immer komplizierter geworden. Es wurde deshalb beantragt, den Absender diese Behandlung selber oder durch einen beauftragten Zollspediteur vornehmen zu lassen. Diese von den Bahnbenützern und von der schweizerischen Delegation unterstützte Lösung wurde, weil mit den Zollvorschriften einzelner Länder in Widerspruch stehend, von der Konferenz abgelehnt. Den Begehren der Bahnbenutzer wurde aber wenigstens soweit Rechnung getragen, dass immerhin, wenn die Gesetze und Vorschriften des einzelnen Staates dies erlauben, in Zukunft der Absender oder der verfügbare Empfänger die Zollgebühren und andere Kosten selber soll begleichen können.

Artikel 16 CIM, Ablieferung:

Die Bestimmungen dieses Artikels sind zunächst dem neu eingeführten Verfügungsrecht des Empfängers angepasst worden. Ausserdem wurde, entsprechend dem in den meisten Ländern stark ausgebauten Hauszustelldienst, festgelegt, dass dort, wo die Eisenbahn für die Zustellung der Sendung ins Haus sorgt, das Gut erst mit dieser Zustellung als abgeliefert gilt. Im Zusammenhang damit ist die Bestimmung des Artikels 26, § 3, IUG über die Beendigung der Haftung der Bahn auf der im Frachtbrief bezeichneten Bestimmungsstation gestrichen worden.

Artikel 17 CIM, Zahlung der Kosten:

Auf die bisherigen, unter § 2, lit. e, genannten Frankaturvermerke («Franko aller Nebengebühren», «Franko aller während der Beförderung erwachsenden Unkosten» usw.) wurde, weil keinem praktischen Bedürfnis mehr entsprechend, verzichtet, dafür aber der üblicherweise verwendete Frankaturvermerk «Franko Zoll» neu ausdrücklich erwähnt. Es erwies sich ferner als notwendig, besonders hervorzuheben, dass andere Frankaturvermerke unzulässig sind, weil vom Absender öfters dem Frankaturvermerk auch andere Vermerke beigelegt werden. – Die meisten internationalen Tarife enthalten schon heute besondere Bedingungen für die Zahlung der Kosten. Um Zweifel über die Zulässigkeit dieser besonderen Bedingungen zu beseitigen, sind sie jetzt in § 4 des Artikels 17 ausdrücklich vorgesehen. Um den Absender vor Nachlässigkeiten des Empfängers zu schützen, wenn die Sendung mit dem Frankaturvermerk «Franko aller Kosten» befördert wird, bestimmt § 6 noch, dass Nebengebühren, deren Erhebung durch einen vom Empfänger zu vertretenden Umstand veranlasst wird, stets von diesem zu bezahlen sind.

Artikel 18 CIM, Ausgleich von Unterschieden bei der Frachterhebung:

Da die Rückerstattung von Frachtunterschiedsbeträgen oft in keinem Verhältnis mehr zum Aufwand der Eisenbahn steht, ist der Mindestbetrag von bisher einem halben Franken auf einen ganzen Franken erhöht worden. Ferner wurde in Anpassung an die veränderten Verhältnisse auf dem Geldmarkt der Zinstuss sowohl für die nach Artikel 18 geschuldeten Beträge als auch für verspätet ausbezahlte Nachnahmen (Art. 19) von bisher 6 auf 5 Prozent herabgesetzt.

Der bisherige Artikel 20 IÜG über die Verpflichtungen der Empfangsbahn wurde gestrichen, weil sich diese Verpflichtungen schon aus Artikel 8, 17 und insbesondere Artikel 47 ergeben.

Artikel 20 CIM, Angabe des Interesses an der Lieferung:

In diesen neuen Artikel sind grundsätzlich die bisher in Artikel 35, §§ 1 und 2, enthaltenen Bestimmungen übernommen worden. Gleichzeitig wurde aber ein Minimalbetrag für die bei Angabe des Interesses an der Lieferung je Sendung zu bezahlende Gebühr eingeführt in der Höhe von einem Franken für je 100 kg bei Sendungen bis 1000 Kilogramm und zehn Franken bei Sendungen über 1000 Kilogramm. Die Tarife können auch in Zukunft sowohl die Gebühr als deren Minimalbetrag herabsetzen.

Artikel 21 CIM, Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages:

Neben einer durch die Einführung des Verfügungsrechtes des Empfängers bedingten Änderung wird neu bestimmt, dass in den internationalen Tarifen noch andere als die in diesem Artikel ausdrücklich erwähnten Verfügungen vorgesehen werden können. Der Absender hat die von ihm ins Frachtbriefdoppel

eingetragene Verfügung zu unterzeichnen, und der Versandbahnhof hat zur Bestätigung den Tagesstempel anzubringen. Ferner ist zur Beschleunigung der Ausführung nachträglicher Verfügungen des Absenders vorgesehen, dass telegraphisch oder telephonisch übermittelte Verfügungen, auch durchgeführt werden dürfen, ohne die schriftliche Bestätigung abzuwarten, wenn Gewähr besteht, dass die telegraphische oder telephonische Übermittlung vom Versandbahnhof herrührt.

Artikel 22 CIM, Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages:

Die gegenwärtige Regelung der Rechtsstellung des Empfängers sowohl nach den nationalen Transportrechten als auch nach dem internationalen Frachtrecht ist als wenig befriedigend und der Abwicklung der Handelsgeschäfte wenig gemäss bezeichnet worden. Tatsächlich gilt das Kaufgeschäft seitens des Verkäufers fast durchwegs mit dem Versand des Gutes ab Versandbahnhof, spätestens mit dessen Eintritt in das Bestimmungsland, als erfüllt, in welchem Zeitpunkt der Verkäufer schon den Anspruch auf den Kaufpreis erwirbt, der ihm meistens auf Grund zwischenstaatlicher Zahlungsvereinbarungen auf dem Clearingweg zur Verfügung gestellt wird. Von diesem Zeitpunkt an ist aber der Verkäufer am rollenden Gut nicht mehr interessiert, um so mehr aber dessen Empfänger. Ein besonderes Bedürfnis für die Schaffung eines Verfügungsrechtes des Empfängers besteht heute in den Staaten mit zentralisierter Planwirtschaft. Die Anregung auf Einführung eines Verfügungsrechtes des Empfängers ging von Ungarn aus und wurde von sämtlichen Vertragsstaaten mit ähnlichen Wirtschaftssystemen unterstützt. Dasselbe Bedürfnis scheint aber auch in andern Staaten schon seit längerer Zeit bestanden zu haben, in denen, wie z. B. auch in der Schweiz, in Abweichung vom IÜG, von den Eisenbahnen in Einzelfällen schon bisher Verfügungen des Empfängers während der Beförderung, nach Ankunft des Gutes im Bestimmungsland, entgegengenommen und ausgeführt wurden. Artikel 22 CIM verschafft nun auch dem Empfänger ein Verfügungsrecht. Im Hinblick auf die gegenwärtig noch bestehenden Einschränkungen im internationalen Zahlungsverkehr konnte ihm aber vorläufig nur ein beschränktes Verfügungsrecht eingeräumt werden, d. h. der Empfänger kann über das Gut nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Absenders und erst dann verfügen, wenn es im Zollgebiet des Bestimmungslandes angekommen ist. Bis zu diesem Zeitpunkt behält der Absender sein bisheriges Verfügungsrecht. Eine weitere Voraussetzung ist, dass nach Frankaturvorschrift die Kosten der Beförderung im Bestimmungsland vom Empfänger zu bezahlen sind.

Die Verfügungen, die der Empfänger treffen kann, können auch nicht die gleichen sein wie diejenigen des Absenders nach Artikel 21. Für den Empfänger fallen ausser Betracht: die Verfügungen über Rückgabe des Gutes auf dem Versandbahnhof oder die Rücksendung an diesen, ferner über die Belastung der Sendung mit einer Nachnahme oder die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung derselben sowie über die Bezahlung der Fracht und von sonstigen Kosten.

Andererseits kann der Empfänger durch nachträgliche Verfügung das ihm nach Artikel 15 künftighin zustehende Recht ausüben, der Behandlung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden beizuwohnen, welches Recht der Absender zwar auch besitzt, aber schon beim Abschluss des Frachtvertrages durch einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief geltend machen muss. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die sich aus einer vom Empfänger angeordneten Änderung des Bestimmungsbahnhofes ergeben können, musste auch vorgesehen werden, dass in internationalen Tarifen das Recht des Empfängers auf Änderung des Bestimmungsbahnhofes eingeschränkt oder überhaupt ausgeschlossen werden kann. Andererseits sollen die internationalen Tarife aber auch vorsehen können, dass der Empfänger noch andere als die erwähnten Verfügungen treffen kann. Für die Erteilung der Verfügungen des Empfängers musste auch ein besonderes Muster der schriftlichen Erklärung (Anlage IV b) geschaffen werden; ausserdem muss der Empfänger sein Recht auch ausüben können, ohne, wie der Absender, das Frachtbriefdoppel vorlegen zu müssen.

Artikel 23 CIM, Ausführung der nachträglichen Verfügungen:

Da die Vorschriften darüber in Zukunft zum Teil auch auf die Verfügungen des Empfängers Anwendung finden, musste ihr aus Artikel 22 IÜG übernommener Wortlaut entsprechend angepasst werden. Bisher durften die Eisenbahnen unter bestimmten Voraussetzungen die Ausführung der ihnen vom Absender erteilten Verfügungen verweigern oder hinausschieben oder in veränderter Weise ausführen. Da diese Bestimmung keinem praktischen Bedürfnis mehr entspricht, ist sie nicht mehr in den neuen Artikel 23 CIM übernommen worden. Bei der Ausführung einer nachträglichen Verfügung soll ebenfalls der in Artikel 9 neu eingeführte Grundsatz gelten, dass die am Tage des Abschlusses des Frachtvertrages für jene Teilstrecke gültigen Tarife anzuwenden sind.

Artikel 24 CIM, Beförderungshindernisse:

Abgesehen von der Vorschrift, dass nach Erteilung einer nachträglichen Verfügung durch den Empfänger dieser von allfälligen Beförderungshindernissen zu benachrichtigen ist, wurde dieser Artikel auch noch dadurch geändert, dass Anweisungen des Absenders nicht nur durch Vermittlung des Versandbahnhofes, sondern auch direkt dem Bahnhof erteilt werden können, wo sich das Beförderungshindernis eingestellt hat.

Artikel 25 des geltenden IÜG

regelt das Pfandrecht der Eisenbahn und bestimmt, dass die Eisenbahn für ihre Forderungen das Recht eines Faustpfandgläubigers am Gute hat, solange sich das Gut in Gewahrsam der Eisenbahn oder eines Dritten befindet, der es für sie innehat. Diese Bestimmung ist gestrichen worden, so dass nunmehr, gestützt auf Artikel 53 CIM, die Sicherstellung der Forderungen der Eisenbahn

aus dem Frachtverkehr sich nach den Gesetzen und Vorschriften, die auf den inneren Verkehr jedes Staates Anwendung finden, richtet. Diese Streichung des geltenden Artikels 25 wurde damit begründet, dass das Recht der Eisenbahn am Gute nicht in allen Staaten in einem eigentlichen Pfandrecht, sondern teilweise auch in einem Retentionsrecht besteht. Entsprechend einer Anregung aus Benützerkreisen hat die Revisionskonferenz den Wunsch ausgesprochen, dass in Ländern, die heute noch den Eisenbahnen ein eigentliches Pfandrecht am Gute einräumen (wie z. B. Deutschland und die Schweiz), dieses Recht auf ein Retentionsrecht beschränkt werde in einem der Höhe der Forderung entsprechenden Ausmass.

Artikel 25 CIM, Ablieferungshindernisse:

Im Zusammenhang mit der Einführung des Verfügungsrechtes des Empfängers musste hier neu bestimmt werden, dass statt des Absenders der Empfänger vom Ablieferungshindernis zu benachrichtigen ist, sobald der Empfänger eine nachträgliche Verfügung erteilt hat.

Artikel 26–40 CIM, Haftung:

Die bisherigen strengen eisenbahnrechtlichen Grundsätze über die Haftung sind beibehalten worden.

Um die bisherigen Bestimmungen der Artikel 27 und 28 des IÜG ihrem Inhalte nach besser zu gruppieren, sind in den Artikel 27 CIM die Bestimmungen über den Umfang der Haftung und in den Artikel 28 die Regeln über die Beweislast aufgenommen worden. In Artikel 27 ist neu die Haftung bei Überschreiten der Lieferfrist gleich geordnet worden wie bei Verlust und Beschädigung des Gutes, so dass die bisherigen Bestimmungen der §§ 2 und 3 des Artikels 27 IÜG im neuen § 2 zusammengezogen werden konnten. In Artikel 27 CIM sind neben den Haftungsausschlussgründen des bisherigen Artikels 27 IÜG auch noch die besonderen Haftungsausschlussgründe des Artikels 28, § 1, IÜG aufgenommen worden, allerdings mit einem Hinweis auf Artikel 28 CIM über die Umkehrung der Beweislast. Ähnlich wie im schweizerischen Transportgesetz und Transportreglement ist der Begriff «Höhere Gewalt» umschrieben worden durch «Umstände, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte». In Artikel 28 CIM ist zunächst in § 1 neu der allgemeine Grundsatz aufgenommen worden, dass die Eisenbahn beweispflichtig ist, wenn sie sich auf die allgemeinen Haftungsausschlussgründe des Artikels 27, § 2, berufen will. In § 2 des Artikels 28 CIM ist dann die schon im Artikel 28, § 2, IÜG enthaltene Rechtsvermutung im Falle der besonderen Gefahren im Sinne des Artikels 27, § 3, übernommen worden. Der neue Artikel 29 CIM enthält die bisherige Rechtsvermutung des Artikels 27, § 4, IÜG, jedoch mit der Änderung, dass sie nicht mehr nur für Wagenladungen, sondern für alle Sendungen gilt und mit der noch in Anlehnung an Artikel 48 des schweizerischen Transportgesetzes vorgenommenen Erweiterung, dass die Vermutung auch gilt, wenn der vorangehende Fracht-

vertrag nicht dem internationalen Übereinkommen unterstellt war. In die Aufzählung der gemäss Artikel 32 CIM unter die Verlustgrenze von 2 Prozent fallenden Güter sind noch Kohle, Koks, frische Pilze und Torf aufgenommen worden, da diese wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit ebenso wie die schon bisher in Artikel 31 IÜG aufgezählten Güter dem Gewichtsschwund unterliegen. Artikel 33 CIM über die Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes enthält gegenüber dem bisherigen Artikel 32 IÜG eine Weisung, wie die Wertverminderung zu ermitteln ist. Dabei wird von der Entschädigung ausgegangen, die hätte bezahlt werden müssen, wenn das Gut in Verlust geraten wäre (CIM Art. 31). Dieser Betrag ist im Ausmass des Verhältnisses zwischen dem Wert des beschädigten Gutes am Bestimmungsort und dem Wert, den es am gleichen Ort gehabt hätte, wenn es nicht beschädigt worden wäre, herabzusetzen.

In Artikel 36 CIM ist die bisher in Artikel 35, § 3, IÜG enthaltene Regelung über die Höhe der Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist bei Angabe des Interesses an der Lieferung dadurch vereinfacht worden, dass für Beschädigung und Verlust nur der Ersatz des weiteren Schadens bis zur Höhe des als Interesse angegebenen Betrages beansprucht werden kann. Endlich hat Artikel 38 CIM, den heutigen Verhältnissen des Geldmarktes entsprechend, den Zinsfuss für die Verzinsung der Entschädigungen von 6 auf 5 Prozent herabgesetzt.

Artikel 42 CIM, Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnigte Personen:

Im Zusammenhang mit der Einführung des Verfügungsrechtes des Empfängers musste in Artikel 42 auch die Aktivlegitimation zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen in einer von der heutigen Regelung etwas abweichenden Weise geordnet werden. Danach erlischt das Klagerecht nicht nur erst, wenn der Empfänger den Frachtbrief angenommen oder seine Rechte nach Artikel 16, § 2, geltend gemacht hat, sondern schon, wenn der Empfänger von seinem Rechte nach Artikel 22 Gebrauch gemacht, d. h. eine nachträgliche Verfügung getroffen hat. Andererseits erwirbt aber auch der Empfänger das Klagerecht schon mit der Erteilung einer nachträglichen Verfügung nach Artikel 22.

Artikel 43 CIM, Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können:

Schon nach Artikel 42 des geltenden IÜG kann die Empfangsbahn, auch wenn sie das Gut nicht erhalten hat, doch für Ansprüche aus dem Frachtvertrag belangt werden. Strittig ist aber geworden, ob in diesem Falle die Eisenbahn aber wenigstens den Frachtbrief erhalten haben müsse. Da die Versandbahn den Frachtvertrag auch für die anderen daran beteiligten Eisenbahnen abschliesst und alle beteiligten Bahnen zusammen eine Haftungsgemeinschaft bilden, ist diese Frage im neuen Artikel 43 CIM so geklärt worden, dass gegen die Empfangsbahn auch geklagt werden kann, wenn sie weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat.

Artikel 45 CIM, Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn

Der bisherige Artikel 44 IÜG, wonach mit der Annahme des Gutes alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag erlöschen, mit Ausnahme der ausdrücklich genannten besonderen Ansprüche, war für den Bahnbenützer zu streng. Deshalb erlöschen nach Artikel 45 CIM nunmehr mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nur die Ansprüche wegen Lieferfristüberschreitung, teilweisen Verlustes oder Beschädigung, während für die anderen Ansprüche aus dem Frachtvertrag die gewöhnlichen Verjährungsfristen gelten. Ausserdem wurde auch das Erlöschen der Ansprüche wegen teilweisen Verlustes oder Beschädigung für den Fall neu geregelt, in welchem eine nach den Bestimmungen des Übereinkommens beförderte Wagenladung im Sinne von Artikel 29, § 1, neu aufgegeben wird. In diesen Fällen erlöschen nach Artikel 45, § 3, CIM die Ansprüche aus dem der Neuaufgabe vorangegangenen Frachtvertrag, wie wenn keine Neuaufgabe stattgefunden hätte und es sich um einen einzigen Frachtvertrag handeln würde.

Artikel 46 CIM, Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag:

Die bisher in Artikel 45 IÜG an die Verjährung geknüpfte Voraussetzung, dass der geschuldete Betrag nicht bereits durch Anerkenntnis, Vergleich oder gerichtliches Urteil festgestellt worden ist, wurde wegen der hierüber entstandenen Meinungsverschiedenheiten nicht übernommen. Damit richten sich nunmehr die Verjährungsfristen sowie Hemmung und Unterbrechung der Verjährung nach dem internen Rechte jedes Vertragsstaates, wenn die geschuldete Summe durch Vergleich oder gerichtliches Urteil festgesetzt worden ist. Im Fall der in Artikel 29, § 1, vorgesehenen Neuaufgabe ist die Verjährungsfrist von einem auf drei Jahre verlängert worden. Bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Fracht, Nebengebühren oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung oder bei Rechenfehlern soll, sofern die Zahlung nicht dem Absender, sondern dem Empfänger obliegt, die Verjährung nicht mehr wie bisher mit der Annahme des Gutes zur Beförderung, sondern erst mit dem Tage beginnen, an dem der Empfänger den Frachtbrief angenommen hat. Um Streitigkeiten zu vermeiden, ist auch der Beginn der Verjährung für Ansprüche auf Zahlung oder Rückerstattung von Beträgen, die Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, genauer umschrieben worden. Für sie beginnt in Zukunft die Verjährung mit dem Tag, an dem die Eisenbahn dem Absender die in Artikel 17, § 8, CIM vorgesehene Kostenrechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Frist für die Ansprüche der Eisenbahn mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist. Schliesslich wurde der Vollständigkeit halber noch allgemein bestimmt, dass die Verjährung in allen andern Fällen mit dem Tage beginnt, an dem das Recht geltend gemacht werden kann.

Artikel 47 CIM, Abrechnung unter den Eisenbahnen:

Die bisherige Regelung wurde den seit dem letzten Krieg bestehenden währungstechnischen Schwierigkeiten angepasst. § 1 erlaubt, die Art und Weise der Bezahlung der Anteile der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen durch Vereinbarungen unter ihnen selbst zu regeln.

Artikel 49 CIM, Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist:

Bei der Verteilung der Entschädigungsanteile auf die an der Beförderung beteiligten Bahnen werden nunmehr die Abfertigungsfristen ausschliesslich der Versand- und Bestimmungsbahn, und zwar je hälftig, angerechnet.

Anlage I CIM, Vorschriften über die von der Beförderung ausgeschlossen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände:

Als Anlage I werden die Vorschriften über die wegen ihrer Gefährlichkeit von der Beförderung ausgeschlossen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände in der Fassung aufgenommen, wie sie an der vor der Inkraftsetzung des neuen Übereinkommens stattfindenden Tagung des fachmännischen Ausschusses beschlossen werden. Um auf die Erwahrung dieser neuen Fassung das in Artikel 67, § 4, CIM vorgesehene Verfahren anwenden und die neue Anlage I gleichzeitig mit dem neuen Übereinkommen in Kraft setzen zu können, ist in Ziffer 3 des Zusatzprotokolls vom 25. Oktober 1952 vorgesehen worden, dass Artikel 67, § 4, CIM sobald als möglich, jedoch spätestens 6 Monate vor dem für das Übereinkommen vorgesehenen Zeitpunkt in Kraft treten soll.

Im Zusammenhang mit der Beteiligung des Vereinigten Königreiches ist festgestellt worden, dass die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter zur See nach dem Vereinigten Königreich von der Anlage I zum geltenden IÜG abweichen und dass es kaum möglich sein werde, die neue Anlage I schon bis zum Inkrafttreten der neuen CIM an die britischen Vorschriften anzupassen, d. h. einen besonderen Anhang zur Anlage I mit den besonderen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im Eisenbahn-Seeverkehr aufzustellen. Deshalb ist in Ziffer 2 des Zusatzprotokolls vom 25. Oktober 1952 vorgesehen, dass bis zum Inkrafttreten dieses besonderen Anhangs zur Anlage I für die Beförderung gefährlicher Güter nach oder von dem Vereinigten Königreich ausser den Bestimmungen der Anlage I auch die besonderen Bedingungen des Vereinigten Königreiches für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und zur See Anwendung finden sollen.

Anlagen II, III, IVa und IVb CIM:

Die Anlagen II und III sind den Änderungen, welche die entsprechenden Artikel der CIM erfahren haben, angepasst worden. Die neue Anlage IVb ist das neue Formular für die nachträgliche Verfügung des Empfängers.

Anlagen VII und VIII CIM, Privatwagenordnung. Behälterordnung:

Als Anlagen VII und VIII des neuen Übereinkommens sind die von den beiden fachmännischen Ausschüssen aufgestellten Ordnungen anzusehen. Die gegenwärtig in Kraft stehenden Ordnungen werden unter Berücksichtigung des neu eingeführten Verfügungsrechtes des Empfängers noch an das neue Übereinkommen angepasst werden müssen. Die Genehmigung der von den fachmännischen Ausschüssen auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Übereinkommens beschlossenen Fassung erfolgt wie für die neue Anlage I auf Grund des in Artikel 67, § 4, CIM bestimmten Verfahrens.

Anlage IX CIM, Expressgut-Ordnung:

Als Anlage IX der CIM ist die bisherige Anlage VIII übernommen worden, jedoch mit der Änderung in § 2, wonach in Zukunft für die in Anlage I aufgeführten Güter bei Beförderung als Expressgut nicht mehr die gleichen Vorschriften wie bei der Beförderung als Eilgut gelten, sondern solche gefährliche Güter zur Beförderung als Expressgut nur zugelassen sein sollen, soweit dies in der Anlage I oder in Sondervereinbarungen ausdrücklich vorgesehen ist.

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

Artikel 5 CIV, Fahrausweise:

§ 4 enthält eine Anpassung an die Bestimmung des Internationalen Tarifs für zusammengestellte Fahrscheinhefte für die Beförderung von Reisenden und Reisegepäck (sog. TIC-Tarif), wonach die von den Reisebureaux ausgegebenen Beförderungsausweise ebenfalls internationalen Charakter tragen.

Im Zusammenhang mit diesem Artikel, dessen § 2, wie bisher Artikel 6 des IÜP, unter den auf den Fahrausweisen anzubringenden Angaben auch die Wagenklasse erwähnt, ist schweizerischerseits bei der Revision angeregt worden, ob nicht die 1. Wagenklasse abgeschafft bzw. die 1. und 2. Wagenklasse in eine Polsterklasse zusammengelegt werden könnten. Anlass dazu bot die Kleine Anfrage von Herrn Nationalrat Allemann vom 28. September 1948. Der Bundesrat antwortete damals ablehnend, weil es sich nicht um eine schweizerische, sondern um eine internationale Frage handle. Im Hinblick auf die grosse Bedeutung des internationalen Fremdenverkehrs für unser Land und für unsere Eisenbahnen sprachen sich nicht nur unsere Bahnverwaltungen, sondern auch die schweizerischen Reisebureaux im Ausland gegen die Abschaffung der 1. Wagenklasse bei den schweizerischen Eisenbahnen aus, solange dies nicht auch bei den Bahnen unserer Nachbarstaaten, d. h. international, durchgeführt werde.

Der vorbereitende Ausschuss für die Revision der CIV hat diese Frage auf Grund der schweizerischen Anregung wiederholt und einlässlich geprüft. Die Mehrheit lehnte eine Entscheidung darüber anlässlich der Revision des IÜP ab, weil sich das Übereinkommen nicht mit der Zahl der Wagenklassen zu befassen

habe. Auf Grund des die Abschaffung der 1. Wagenklasse erneut anregenden Postulates des Herrn Nationalrat Schütz vom 19. September 1951 hat die schweizerische Delegation an der Revisionskonferenz vom Oktober 1952 doch noch beantragt, ins Zusatzprotokoll eine Empfehlung aufzunehmen, wonach die Vertragsstaaten der CIV Bestrebungen der im Internationalen Eisenbahnverband vertretenen Bahnverwaltungen auf Führung von nur noch zwei Wagenklassen unterstützen und ihre internen Gesetze und Reglemente, soweit nötig, entsprechend anpassen würden. Die Revisionskonferenz beschloss jedoch grundsätzlich, keinerlei Empfehlungen oder Resolutionen in das Zusatzprotokoll aufzunehmen.

Damit ist dem Postulat des Herrn Nationalrat Schütz im Rahmen des derzeit Möglichen Folge gegeben worden. Die Zusammenlegung der 1. und 2. Wagenklasse wird nun innerhalb des Internationalen Eisenbahnverbandes weiter erwogen.

Artikel 6 CIV, Fahrpreismässigung für Kinder:

Auf Grund der Vorberatungen der Kommerziellen Konferenz ist schweizerischerseits eine Erhöhung der in diesem Artikel vorgesehenen Altersgrenze für die taxfreie Beförderung von Kleinkindern von 4 auf 6 Jahre vorgeschlagen worden. Dieser Antrag wie auch der weitere, während der Revisionsverhandlungen gestellte Antrag auf Erhöhung der Altersgrenze für die zu ermässigten Fahrpreis beförderten Kinder wurden aber von der Mehrheit der Delegationen abgelehnt und dies damit begründet, dass die Regelung der Fahrvergünstigungen für Kinder im Zusammenhang mit der beim Tarifaufbau der Bahnen in den verschiedenen Staaten verfolgten allgemeinen Sozialpolitik gewürdigt werden müsse. Die Sozialtarife in verschiedenen Staaten weichen nämlich noch in anderer Beziehung, z. B. bei den Familienfahrvergünstigungen, stark voneinander ab. Um jedoch eine Vereinheitlichung und die Erhöhung der Altersgrenzen für die Kinderfahrvergünstigungen auf tarifarischem Weg zu erleichtern, wurde Artikel 6 der CIV wenigstens dahin ergänzt, dass die Tarife höhere als die in der CIV angeführten Altersgrenzen vorsehen können, was die Ausgabe von direkten Fahrausweisen mit höheren Altersgrenzen gestatten wird.

Artikel 9 CIV, Fahrtunterbrechung:

Der Grundsatz, dass der Reisende berechtigt ist, die Fahrt beliebig oft und ohne Förmlichkeiten zu unterbrechen, ist deutlicher ausgedrückt worden. Die §§ 4 und 5 des Artikels 10 IÜP über die Fortsetzung der unterbrochenen Reise und die Begrenzung der Dauer der Unterbrechung durch die Geltungsdauer des Fahrausweises sind, weil überflüssig, nicht mehr übernommen worden.

Artikel 14 CIV, Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen:

Um die Eisenbahnen wirksamer zu schützen, wurde in § 8 neu die Bestimmung aufgenommen, dass der Reisende für alle Schäden haftet, die aus der Mit-

nahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen entstehen, sofern er nicht beweist, dass der Schaden auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen ist.

Artikel 15 CIV, Züge, Fahrpläne:

Dieser Artikel enthält die Vorschriften der §§ 1 und 2 des Artikels 22 des geltenden IÜP, welche Bestimmungen nur für die Beförderung von Reisenden gelten und deshalb bisher im Kapitel III nicht am richtigen Platz waren.

Artikel 17 CIV, Begriff des Reisegepäcks:

Auf die bisherige Bedingung, dass als Reisegepäck nur die «für den Gebrauch des Reisenden bestimmten Gegenstände» zugelassen werden, ist in der neuen Begriffsbeschreibung verzichtet worden. Um den heutigen Bedürfnissen der Reisenden zu entsprechen, werden nun auch Berufsinstrumente im allgemeinen, gebrauchte tragbare Schreibmaschinen und Rechenmaschinen, Bücher, Geschäftspapiere und Urkunden als Reisegepäck zugelassen, ferner die immer häufiger mitaufgegebenen Sportgeräte. Alle in § 2 des Artikels 17 aufgezählten Gegenstände dürfen auch unverpackt zur Beförderung aufgegeben werden, wenn sie üblicherweise unverpackt befördert werden.

Artikel 18 CIV, Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände:

Die nach der Anlage I zur CIM als Expressgut zugelassenen gefährlichen Stoffe und Gegenstände dürfen nun auch als Reisegepäck aufgegeben werden.

Art. 19 CIV, Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Reisegepäck. Zuschläge:

Wie die Frachtzuschläge gemäss Art. 7 CIM sind auch die Zuschläge wegen Missachtung der Vorschriften über die Zulassung von Reisegepäck vereinheitlicht und ermässigt worden.

Artikel 21 CIV, Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks:

Der zweite Absatz des § 8 des Artikels 20 IÜP ist mit der Änderung übernommen worden, dass, wenn das Reisegepäck unterwegs umgeladen werden muss, die Beförderung mit dem nächsten Zug zu erfolgen hat, der nach den Vorschriften über den Binnenverkehr der regelmässigen Gepäckbeförderung dient. Die bisherige Vorschrift, dass «genügend Zeit zur Umladung» vorhanden sein müsse, gab oft zu Meinungsverschiedenheiten Anlass.

Artikel 22 CIV, Angabe des Interesses an der Lieferung:

Wie in der neuen CIM (Art. 20) sind auch in der CIV die Bestimmungen des Artikels 35, §§ 1 und 2, über die Angabe des Interesses an der Lieferung von den Haftungsbestimmungen getrennt worden. Die Mindestgebühr von einem Franken für jede Sendung ist nun in Artikel 22 selbst festgesetzt und nicht mehr der Regelung durch die Tarife überlassen worden.

Artikel 23 CIV, Auslieferung:

Hier ist neben den Bestimmungen des Artikels 21 IÜP auch die Vorschrift des Artikels 44 IÜP über die Annahmeverweigerung bis zur Feststellung des Schadens aufgenommen worden.

Artikel 24 CIV, Tarife. Verbot von Sonderabmachungen:

Dieser Artikel enthält die bisher in Artikel 22, § 3, und in Artikel 23 und 24 IÜP aufgeführten Bestimmungen.

Artikel 26 CIV, Rückerstattungen und Nachzahlungen:

Die bisher in Artikel 26 IÜP enthaltenen Bestimmungen sind in einer etwas systematischeren Reihenfolge übernommen worden, indem nun – getrennt für die Fahrausweise und Gepäckscheine – zunächst die Fälle einer Rückerstattung aufgezählt und dann die Ausnahmen, die zu erfüllenden Förmlichkeiten und die zu erstattenden Beträge genannt werden. Die folgenden Bestimmungen über den Umrechnungskurs und die Verjährung gelten für beide Arten von Rückerstattung.

Artikel 28–40 CIV, Haftung:

Die Bestimmungen über die Haftung bei der Beförderung von Reisegepäck haben analoge Änderungen und Ergänzungen erfahren wie die Artikel 28–40 der neuen CIM.

Nach § 1 des Artikels 28 CIV richtet sich die Haftung der Eisenbahn für Tötung oder Verletzung von Reisenden bei der Beförderung sowie für den Schaden, der durch Verspätung oder Ausfall eines Zuges oder Anschlussversäumnis entsteht, nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in welchem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Im Laufe der Revisionsverhandlungen ist wiederholt darauf hingewiesen worden, dass der heutige Zustand, bei welchem diese wichtigen Fragen international nicht einheitlich geregelt, sondern den verschiedenen internen Gesetzgebungen – sei es besonderen Gesetzen, sei es den Grundsätzen des gemeinen Rechts – unterstellt sind, zu ernsthaften Unzukömmlichkeiten führe. Die Konferenz teilte grundsätzlich die Auffassung der Internationalen Handelskammer, dass diese Lücke ausgefüllt werden sollte. Da in den einzelnen Vertragsstaaten diese Haftung nach ganz verschiedenen Grundsätzen geordnet ist (vertragliche, quasideliktische oder gesetzliche Haftung) und der Revisionskonferenz kein konkreter Antrag vorlag, beauftragte sie das Zentralamt, diese Angelegenheit im Einvernehmen mit anderen interessierten internationalen Organisationen im Hinblick auf eine spätere Revision des Übereinkommens zu prüfen.

Die neuen Übereinkommen halten die bewährten Grundsätze der gegenwärtig geltenden Übereinkommen aufrecht. Die beschlossenen Änderungen und Ergänzungen bedeuten für die Reisenden und die Verfrachter durchwegs Verbesserungen, die sich unter den heutigen Verhältnissen rechtfertigen, ohne dass sie den Eisenbahnen besondere Lasten von finanzieller Tragweite aufbürden.

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

* * *

Wir beehren uns, Ihnen zu beantragen, den Bundesrat durch Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes zu ermächtigen, die beiden Übereinkommen und die zugehörigen Zusatzprotokolle vom 25. Oktober 1952 und 11. April 1958 zu ratifizieren.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 6. November 1958.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Etter

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

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

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 6. November 1953,
beschliesst:

Art. 1

Die am 25. Oktober 1952 und 11. April 1953 in Bern unterzeichneten internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) sowie die dazugehörigen Zusatzprotokolle werden genehmigt. Der Bundesrat wird ermächtigt, sie zu ratifizieren.

Art. 2

¹ Der Bundesrat ist ermächtigt:

1. den gestützt auf Artikel 67, § 3, des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und Artikel 66, § 3, des Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vorübergehend, d. h. bis zur nächsten Revisionskonferenz, von den dazu eingesetzten Revisionsausschüssen vorgeschlagenen Änderungen einzelner in den Übereinkommen abschliessend bezeichneter Bestimmungen und Anlagen ohne weiteres beizutreten oder dagegen Widerspruch zu erheben;
2. den gestützt auf Artikel 67, § 4, des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) von den fachmännischen Ausschüssen zur Anpassung an die jeweiligen Erfordernisse vorgeschlagenen Änderungen der

Anlage I (Vorschriften über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände), der Anlage VII [Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP)] und der Anlage VIII [Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern (RICO)] ohne weiteres beizutreten oder dagegen Widerspruch zu erheben;

3. besondere Abkommen mit Vertragsstaaten über die in Artikel 59, §§ 2 und 3, des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) genannten Beförderungen abzuschliessen oder solchen beizutreten.

² Der Bundesrat hört vor dem Beitritt zu den erwähnten Änderungen der Übereinkommen und ihrer Anlagen sowie vor dem Abschluss von besonderem Abkommen die schweizerischen Transportunternehmungen und Verkehrsinteressenten an.

Art. 8

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Internationales Übereinkommen

über

den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)

(Vom 25. Oktober 1952)

Die unterzeichneten Bevollmächtigten

haben in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 23. November 1933 in Rom unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr gemäss Artikel 60 dieses Übereinkommens zu revidieren, beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschliessen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

Titel I

Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens

Artikel I

Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet

§ 1. – Unter Vorbehalt der in den folgenden Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen findet dieses Übereinkommen Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschliesslich Strecken umfasst, die in der nach Artikel 58 aufgestellten Liste verzeichnet sind.

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

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

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

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

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

Artikel 2

Bestimmungen über gemischte Beförderungen

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

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

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

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

Artikel 3

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

Von der Beförderung sind vorbehaltlich der Ausnahmen nach Artikel 4 § 2 ausgeschlossen:

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

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

- c. Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der beteiligten Staaten verboten ist;
- d. die Stoffe und Gegenstände, die nach der Anlage I zu diesem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossen sind.

Artikel 4

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände

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

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

- b. Leichensendungen unter folgenden Bedingungen:

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

- 2. die Beförderungskosten sind bei der Aufgabe zu bezahlen;

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

- c. Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen, unter der Bedingung, dass eine Eisenbahn deren Lauffähigkeit feststellt und dies durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt; Lokomotiven, Tender und Triebwagen müssen ausserdem von einem sachkundigen Beauftragten des Absenders begleitet werden, der sie insbesondere zu schmieren hat;

- d. lebende Tiere unter folgenden Bedingungen:

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

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

- e. Gegenstände, deren Beförderung nach dem Ermessen der Eisenbahn mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht, nur unter besonderen, von Fall zu Fall von der Eisenbahn festzusetzenden Bedingungen technischer oder betrieblicher Natur. Für diese Beförderungen können bei Abschluss des Frachtvertrages von der Eisenbahn besondere Lieferfristen festgesetzt werden.

§ 2. – Zwei oder mehrere Vertragsstaaten können durch Abkommen vereinbaren, dass bestimmte durch dieses Übereinkommen ausgeschlossene Gegenstände unter gewissen Bedingungen oder dass die in der Anlage I genannten Stoffe und Gegenstände unter leichteren Bedingungen, als sie in der Anlage

selbst enthalten sind, zur internationalen Beförderung zwischen diesen Staaten zugelassen werden.

Werden durch solche Abkommen Stoffe und Gegenstände zur Beförderung zugelassen, die nach den Bestimmungen der Anlage I von der Beförderung ausgeschlossen sind, so müssen diese Abkommen dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mitgeteilt werden. Dieses setzt die Vorschriften des Abkommens, soweit sie die Zulassung betreffen, auf die Tagesordnung der nächsten Tagung des Fachmännischen Ausschusses, falls sie nicht schon durch den Ausschuss geprüft und von ihm abgelehnt worden ist.

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

Artikel 5

Beförderungspflicht der Eisenbahn

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

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

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

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

§ 4. – Die Güter sind in der Reihenfolge ihrer Annahme zu befördern, soweit in § 5 nichts anderes bestimmt ist.

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

- a. der Betrieb vorübergehend ganz oder teilweise eingestellt wird;
- b. gewisse Sendungen vorübergehend ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden;
- c. gewisse Sendungen vorübergehend vorzugsweise befördert werden.

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

Beträgt die Geltungsdauer dieser Massnahmen voraussichtlich mehr als einen Monat, so sind sie dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mitzuteilen, das sie den anderen Staaten bekanntgibt.

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

Titel II

Frachtvertrag

Kapitel I

Form und Bedingungen des Frachtvertrages

Artikel 6

Inhalt und Form des Frachtbriefes

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

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

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

§ 2. – Die internationalen Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen bestimmen, in welcher Sprache die Frachtbriefe gedruckt werden müssen. Wenn die Tarife oder die Vereinbarungen nichts bestimmen, sind die Frachtbriefe in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates zu drucken; sie müssen daneben einen französischen oder deutschen oder italienischen Wortlaut enthalten; Übersetzungen in andere Sprachen können beigefügt werden, wenn es für zweckmässig erachtet wird.

Der vom Absender auszufüllende Teil muss in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates abgefasst sein. Die internationalen Tarife oder die Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen können bestimmen, ob und welche Übersetzungen beizufügen sind. Fehlen solche Bestimmungen, so muss der Absender eine französische oder deutsche oder italienische Übersetzung beifügen, sofern die Angaben nicht in einer dieser drei Sprachen verfasst sind.

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

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

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

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

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

a. Ort und Tag der Ausstellung;
 b. die Bezeichnung der Versandbahn;
 c. die Bezeichnung der Empfangsbahn und des Bestimmungsbahnhofs mit allen Angaben, die notwendig sind, um Verwechslungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen des selben Ortes oder gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschliessen;

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

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

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

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

f. bei Stückgut: Anzahl, Zeichen und Nummern der Frachtstücke oder an ihrer Stelle die Angabe, dass diese Stücke die Adresse des Empfängers tragen; die Art der Verpackung. Im Eisenbahn-Seeverkehr sind die gleichen Angaben für die Wagenladungen, die umgeschlagen werden müssen, in den Frachtbrief

einzutragen, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladungen aus einem oder mehreren Stücken bestehen.

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

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

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

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

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

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

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

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

e. die Höhe der Nachnahme und der Barvorschüsse nach Artikel 19 in Ziffern und Buchstaben;

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

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

h. die Angabe, dass der Empfänger berechtigt ist, den Frachtvertrag abzuändern; diese Angabe ist in der Spalte «Erklärung über die Erfüllung...» einzutragen und hat wie folgt zu lauten: «Empfänger Verfügungsberechtigt».

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

Es ist unzulässig, statt des Frachtbriefes andere Urkunden zu verwenden oder ihm andere als die durch dieses Übereinkommen oder die Tarife vorgeschriebenen oder zugelassenen Schriftstücke beizufügen. Der Absender hat jedoch, wenn es die für den Versandbahnhof geltenden Gesetze oder Vorschriften bestim-

men, ausser dem Frachtbrief eine Urkunde auszustellen, die dazu bestimmt ist, in den Händen der Eisenbahn zu bleiben und ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

§ 9. – Für jede Sendung ist ein Frachtbrief zu verwenden. Mit dem selben Frachtbrief dürfen jedoch nicht aufgeliefert werden:

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

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

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

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

§ 10. – Ein Frachtbrief darf nur die Ladung eines einzigen Wagens umfassen. Mit dem selben Frachtbrief dürfen jedoch aufgeliefert werden:

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

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

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

«Von Sendung des N....»

«Im Auftrag des N....»

«Zur Verfügung des N....»

«Zur Weiterbeförderung an N....»

«Versichert bei N....»

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

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

«Für Kraftwagenlinie N....»

«Von Kraftwagenlinie N....»

«Für Fluglinie N....»

«Von Fluglinie N....»

«Zur Ausfuhr nach N....»

Artikel 7

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

§ 1. – Der Absender haftet für die Richtigkeit der von ihm in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen. Er trägt alle Folgen, die daraus

entstehen, dass diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau, unvollständig oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle eingetragen sind. Reicht der Raum dort nicht aus, so hat der Absender an dieser Stelle einen Hinweis darauf anzubringen, wo sich die Fortsetzung der Eintragung befindet.

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

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

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

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

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

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

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

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

b. wenn die von der Eisenbahn nach Abschluss des Frachtvertrages vorgenommene Verwiegung auf einer Gleiswaage durchgeführt worden ist und das

Ergebnis nicht mehr als 2% von dem durch den Versandbahnhof festgestellten Gewicht oder, wenn dieser das Gewicht nicht festgestellt hat, von dem vom Absender angegebenen Gewicht abweicht.

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

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

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

c. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung einer Sendung, die andere als die unter a und b vorgesehenen Güter enthält, ferner bei jeder Bezeichnung, die irgendwie zur Anwendung eines niedrigeren als des für die Sendung wirklich anwendbaren Tarifes führen kann, das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht, die für das unrichtig, ungenau oder unvollständig bezeichnete Gut vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof zu erheben wäre, und der Fracht, die hätte erhoben werden müssen, wenn die Bezeichnung richtig, genau und vollständig gewesen wäre.

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

d. bei zu niedriger Angabe des Gewichtes das Doppelte des Unterschiedes zwischen der Fracht für das angegebene und derjenigen für das ermittelte Gewicht vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof;

e. bei Überlastung eines vom Absender beladenen Wagens das Sechsfache der Fracht für das die Tragfähigkeit übersteigende Gewicht vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof. Eine Überlastung liegt vor, wenn die nach folgenden Grundsätzen ermittelte Tragfähigkeit eines Wagens überschritten ist:

wenn ein Wagen nur eine die zulässige Belastung kennzeichnende Aufschrift trägt, gilt diese als Ladegewicht; die Tragfähigkeit entspricht dann diesem Ladegewicht zuzüglich 5%;

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

f. wenn bei dem selben Wagen zu niedrige Gewichtsangabe und Überlastung vorliegen, werden die Frachtzuschläge für beide Zuwiderhandlungen nebeneinander erhoben.

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

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

§ 9. – Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

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

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

c. bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse eingetretenen Überlastung, wenn nachgewiesen wird, dass bei der Beladung des Wagens die auf dem Versandbahnhof geltenden Bestimmungen eingehalten worden sind;

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

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

§ 10. – Wird die Überlastung eines Wagens durch den Versandbahnhof oder durch einen Unterwegsbahnhof festgestellt, so kann die Überlast aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn zur Erhebung eines Frachtzuschlages kein Anlass vorliegt. Gegebenenfalls ist der Absender unverzüglich zu ersuchen, wegen der Überlast eine Anweisung zu erteilen.

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

Die Fracht für die Überlast wird für die durchfahrene Strecke nach dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet, gegebenenfalls zuzüglich des in § 6 vorgesehenen Frachtzuschlages; die Kosten des Abladens werden nach dem Nebengebührentarif der ausführenden Eisenbahn berechnet.

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

Artikel 8

Abschluss des Frachtvertrages. Frachtbriefdoppel

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

§ 2. – Die Abstempelung ist nach vollständiger Auflieferung der im Frachtbrief bezeichneten Sendung und nach Zahlung der vom Absender übernomme-

nen Kosten ohne Verzug vorzunehmen, und zwar auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart.

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

§ 4. – Für Güter, die der Absender nach den Tarifen oder nach einer auf dem Versandbahnhof zulässigen Abmachung zu verladen hat, dienen jedoch die Angaben des Frachtbriefes über Gewicht oder Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie das Gewicht oder die Stückzahl nachgeprüft und dies auf dem Frachtbrief vermerkt hat.

§ 5. – Der Absender muss der Eisenbahn gleichzeitig mit dem Frachtbrief ein Frachtbriefdoppel nach dem Muster der Anlage II zu diesem Übereinkommen vorlegen.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Gutes und den Tag der Annahme zur Beförderung durch Aufdrücken des Tagesstempels auf dem Frachtbriefdoppel zu bescheinigen.

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

Artikel 9

Tarife. Verbot von Sonderabmachungen

§ 1. – Fracht und Nebengebühren sind nach den in jedem Staate zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen, und zwar nach den Tarifen, die am Tag des Abschlusses des Frachtvertrages in Kraft sind; dies gilt auch, wenn die Fracht getrennt für verschiedene Teilstrecken berechnet wird.

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. – Die Tarife müssen gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet werden.

Jede Sonderabmachung, durch die eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt würde, ist verboten und nichtig.

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

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

Artikel 10

Wegevorschriften und anzuwendende Tarife

§ 1. – Der Absender kann im Frachtbrief den Beförderungsweg vorschreiben, wobei er nur Grenzpunkte und gegebenenfalls Übergangsbahnhöfe zwischen den Eisenbahnen angeben darf.

§ 2. – Einer Wegevorschrift werden gleichgeachtet:

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

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

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

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

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

b. Kosten und Lieferfrist dürfen nicht grösser sein als Kosten und Lieferfrist auf dem vom Absender vorgeschriebenen Wege.

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

§ 5. – Der Absender kann die anzuwendenden Tarife im Frachtbrief vorschreiben.

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

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

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

Artikel 11

Lieferfristen

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

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

a. für Eilgut:

1. Abfertigungsfrist	12 Stunden
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 Tarif-kilometer	24 Stunden

b. für Frachtgut:

1. Abfertigungsfrist	24 Stunden
2. Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 200 Tarif-kilometer	24 Stunden

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

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

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

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

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

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

§ 7. – Die Lieferfrist ruht:

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

1. durch die Nachprüfung gemäss Artikel 7 §§ 2 und 3, sofern hierbei Abweichungen von den Eintragungen im Frachtbrief festgestellt werden;

2. durch die zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung;
 3. durch die nach Artikel 21 oder 22 verfügte Abänderung des Frachtvertrages;

4. durch besondere Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeesung usw.);

5. durch jede Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird;

b. für Frachtgutsendungen an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen;

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

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

Ferner endet bei Eilgutsendungen, wenn der letzte Tag der Lieferfrist auf einen Sonntag oder einen gesetzlichen Feiertag fällt und der Bestimmungsbahnhof an diesem Sonntag oder Feiertag für den Eilgutverkehr nicht geöffnet ist, die Lieferfrist erst am darauffolgenden Tage.

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

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

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

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

Artikel 12

Zustand des Gutes. Verpackung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 18

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

§ 1. – Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrief die Begleitpapiere beizugeben, die zur Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen

Vorschriften vor der Ablieferung des Gutes an den Empfänger erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter umfassen, die den Gegenstand des gleichen Frachtbriefes bilden, es sei denn, dass Verwaltungsvorschriften oder die Tarife etwas anderes bestimmen.

Können solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben werden, so hat sie der Absender innerhalb angemessener Frist dem Bahnhof, dem Zollamt oder einer anderen Amtsstelle zu übermitteln, wo die Förmlichkeiten zu erfüllen sind; im Frachtbrief muss die Amtsstelle angegeben sein, bei der diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen.

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

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

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

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

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

Kapitel II

Ausführung des Frachtvertrages

Artikel 14

Auflieferung und Verladung der Güter

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

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

§ 3. – Ob die Güter in gedeckten, offenen oder besonders eingerichteten Wagen oder in offenen Wagen mit Decke befördert werden, richtet sich, soweit dieses Übereinkommen keine Vorschriften darüber enthält, nach den Bestim-

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

Artikel 15

Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften

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

Jedoch kann der Absender durch einen Vermerk im Frachtbrief und der Empfänger durch eine Verfügung nach Artikel 22 § 1 d verlangen, dass er selbst oder ein von ihm bezeichneter Beauftragter der im vorstehenden Absatz bezeichneten Behandlung beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen, und, sofern es die Gesetze und Vorschriften zulassen, die Zollgebühren und andere Kosten bezahlt. Weder der Absender noch der Empfänger noch der Beauftragte haben das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Behandlung selbst zu betreiben.

Hat der Absender für die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften einen Bahnhof bezeichnet, in dem nach den geltenden Bestimmungen die Ausführung nicht möglich ist, oder hat er sonst ein Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und teilt dem Absender die getroffenen Massnahmen mit.

Hat der Absender im Frachtbrief «Franko Zoll» vorgeschrieben, so ist die Eisenbahn berechtigt, die Zollbehandlung unterwegs oder auf dem Bestimmungsbahnhof zu besorgen.

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

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

Artikel 16

Ablieferung

§ 1. – Die Eisenbahn ist verpflichtet, dem Empfänger den Frachtbrief und das Gut auf dem Bestimmungsbahnhof gegen Empfangsbescheinigung abzuliefern.

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

§ 2. – Die für den Bestimmungsbahnhof geltenden Gesetze und Vorschriften bestimmen, ob die Eisenbahn berechtigt oder verpflichtet ist, das Gut dem Empfänger zuzustellen. Das Verfahren bei der Ablieferung richtet sich nach den gleichen Gesetzen und Vorschriften. Wenn die Eisenbahn für die Zustellung sorgt, gilt das Gut erst mit dieser Zustellung als abgeliefert.

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

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

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

Artikel 17

Zahlung der Kosten

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

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

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

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

b. «Franko», wenn er die ganze Fracht sowie alle Nebengebühren übernehmen will, die nach den Vorschriften und Binnentarifen des Versandlandes oder gegebenenfalls nach dem angewandten internationalen Tarif vom Versandbahnhof im Zeitpunkte der Ablieferung zur Beförderung in Rechnung gestellt werden können;

c. «Franko einschliesslich...», wenn er ausser den Kosten unter b noch weitere Kosten übernehmen will; er hat diese Kosten genau zu bezeichnen;

d. «Franko Fracht», wenn er nur die Fracht übernehmen will;

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

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

g. «Franko...», wenn er einen bestimmten Betrag übernehmen will. Dieser Betrag ist in Buchstaben anzugeben; wenn die Tarife nichts anderes bestimmen, muss er in der Währung des Versandstaates ausgedrückt werden.

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

§ 3. – Andere als die in § 2 erwähnten Angaben sind nicht zulässig.

§ 4. – Die internationalen Tarife können für die Zahlung der Kosten besondere Bedingungen aufstellen.

§ 5. – Die Kosten, die der Absender nicht übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen.

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

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

§ 8. – Kann der Betrag der Kosten, die der Absender übernehmen will, bei der Auflieferung nicht genau festgestellt werden, so kann die Eisenbahn gegen Quittung die Hinterlegung einer die Kosten etwa deckenden Summe als Sicherheit fordern. Diese Kosten werden in eine Frankaturrechnung eingetragen, über die spätestens 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist mit dem Absender abzurechnen ist. Diesem ist gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende Kostenrechnung auszuhändigen.

§ 9. – Der Versandbahnhof muss, abgesehen von dem in § 8 erwähnten Fall, sowohl im Frachtbriefdoppel als im Frachtbrief die als Frankatur erhobenen Kosten einzeln angeben.

Artikel 18

Ausgleich von Unterschieden bei der Frachterhebung

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

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

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

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

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

Artikel 19

Nachnahmen und Barvorschüsse

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

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

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

§ 4. – Für die Nachnahme wird die tarifmässige Gebühr erhoben; diese Gebühr ist auch zu bezahlen, wenn die Nachnahme durch nachträgliche Verfügung aufgehoben oder herabgesetzt wird (Artikel 21 § 1).

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

Artikel 20

Angabe des Interesses an der Lieferung

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

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

§ 2. – Für je angefangene zehn Kilometer wird eine Gebühr von einem Zehntausendstel der angegebenen Summe erhoben. Die Mindestgebühr für eine Sendung beträgt einen Franken für je 100 Kilogramm und zehn Franken, wenn das Gewicht der Sendung 1000 Kilogramm übersteigt.

Die Tarife können diese Gebühr und diesen Mindestbetrag herabsetzen.

Kapitel III

Abänderung des Frachtvertrages

Artikel 21

Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 4. – Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt:

- a. sobald der Frachtbrief dem Empfänger übergeben ist, oder
- b. sobald dieser seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 3 geltend gemacht hat, oder
- c. wenn der Empfänger nach Artikel 22 verfügungsberechtigt ist, sobald die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes eingetreten ist.

Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Anweisungen des Empfängers zu beachten; bei Nichtbeachtung wird sie ihm gegenüber für die daraus entstehenden Folgen unter den in Titel III angegebenen Bedingungen haftbar.

Artikel 22

Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages

§ 1. – Der Empfänger hat das Recht, den Frachtvertrag abzuändern, wenn der Absender die auf die Beförderung im Bestimmungsland entfallenden Kosten

nicht übernommen und im Frachtbrief den in Artikel 6 § 7h vorgesehenen Vermerk angebracht hat.

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

Der Empfänger kann verfügen:

- a. dass das Gut unterwegs angehalten werden soll;
- b. dass die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll;
- c. dass das Gut im Bestimmungsland einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert werden soll;
- d. dass die zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften unter seiner Mitwirkung oder der Mitwirkung seines Beauftragten nach Artikel 15 § 1 erfüllt werden sollen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 23

Ausführung der nachträglichen Verfügungen

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

- a. ihre Ausführung in dem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, in dem sie dem Bahnhof zugehen, der sie auszuführen hätte;
- b. durch ihre Ausführung der regelmässige Beförderungsdienst gestört würde;

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. – Der Absender oder der Empfänger, der eine nachträgliche Verfügung erteilt hat, hat der Eisenbahn alle Kosten zu ersetzen, die durch die Ausführung dieser Verfügung entstehen, mit Ausnahme derjenigen, die auf ihr Verschulden zurückzuführen sind.

Artikel 24

Beförderungshindernisse

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

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

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

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

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

§ 5. – Der Absender kann seine Anweisung dem Versandbahnhof oder dem Bahnhof erteilen, wo sich das Gut befindet. Ändert er die Person des Empfängers oder den Bestimmungsbahnhof oder trifft er die Anweisung in einem anderen Bahnhof als dem Versandbahnhof, so muss er die Anweisung in das Frachtbriefdoppel eintragen und dieses vorlegen.

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

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

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gute haftenden Kosten dem Absender zur Verfügung zu stellen. Ist der Erlös geringer als die auf dem Gute haftenden Kosten, so ist der Absender zur Nachzahlung des Unterschiedes verpflichtet.

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

§ 8. – Tritt das Beförderungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag nach Artikel 22 abgeändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen; die Bestimmungen der §§ 1, 2, 4, 6 und 7 gelten sinngemäss für ihn. Er ist nicht verpflichtet, das Frachtbriefdoppel vorzulegen.

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

Artikel 25

Ablieferungshindernisse

§ 1. – Wenn der Ablieferung des Gutes Hindernisse entgegenstehen, hat der Bestimmungsbahnhof den Absender davon durch Vermittlung des Versandbahnhofs sofort in Kenntnis zu setzen und seine Anweisung einzuholen. Wenn

er es im Frachtbrief verlangt hat, muss dies telegraphisch geschehen. Der Absender ist ferner ohne Vermittlung des Versandbahnhofs schriftlich oder telegraphisch zu benachrichtigen, wenn er dies im Frachtbrief verlangt hat. Die Kosten der Benachrichtigung haften auf dem Gute.

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

Erklärt sich der Empfänger nach Verweigerung der Annahme nachträglich bereit, das Gut anzunehmen, so ist ihm dieses abzuliefern, sofern der Bestimmungsbahnhof inzwischen keine entgegengesetzten Anweisungen des Absenders erhalten hat. Der Absender ist von dieser Ablieferung sofort durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen; die Kosten des Briefes haften auf dem Gute.

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

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

§ 2. – Soweit in § 1 nichts vorgesehen ist, richtet sich das Verfahren bei Ablieferungshindernissen, vorbehaltlich der Bestimmungen des Artikels 44, nach den für die abliefernde Eisenbahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gute haftenden Kosten dem Absender zur Verfügung zu stellen. Ist der Erlös geringer als die auf dem Gute haftenden Kosten, so ist der Absender zur Nachzahlung des Unterschieds verpflichtet.

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

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

Titel III

Haftung. Ansprüche aus dem Frachtvertrag

Kapitel I

Haftung

Artikel 26

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

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

§ 2. – Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem bei der Auflieferung ausgestellten Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Massgabe des Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Bestimmung des Artikels 43 § 8 bleibt unberührt.

Artikel 27

Umfang der Haftung

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

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

§ 3. – Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit – vergleiche auch Artikel 28 § 2 – , wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der nachbenannten Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

a. Beförderung in offenen Wagen auf Grund der einschlägigen Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender;

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

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

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

d. natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, innerem Verderb, Austrocknen, Verstreuungen, ausgesetzt sind;

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

f. Beförderung von lebenden Tieren;

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

Artikel 28

Beweislast

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

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

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

Artikel 29

Vermutung bei Neuaufgabe

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

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

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

Artikel 30

Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden des Gutes.

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

§ 2. – Der Berechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, dass er sofort benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Über dieses Verlangen ist ihm eine Bescheinigung zu erteilen.

§ 3. – Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass ihm das Gut auf einem Bahnhof der Beförderungsstrecke abgeliefert wird; er hat dann die Kosten für die Beförderung des Gutes vom Versandbahnhof bis zu dem Bahnhof zu bezahlen, auf dem das Gut abgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist nach Artikel 34 und gegebenenfalls Artikel 36 bleiben vorbehalten.

§ 4. – Wird das in § 2 erwähnte Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in § 3 bezeichneten Frist von 30 Tagen erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen oder Vorschriften ihres Staates darüber verfügen.

Artikel 31

Höhe der Entschädigung bei Verlust des Gutes

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

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

den Güter gleicher Art und Beschaffenheit am Versandort zu der Zeit hatten, zu der das Gut zur Beförderung angenommen worden ist.

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

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

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

Artikel 32

Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlust

§ 1. – Bei Gütern, die nach ihrer natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einen Gewichtsverlust erleiden, haftet die Eisenbahn

ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Gewichtsverlustes, der die nachstehend zugelassenen Verlustgrenzen überschreitet:

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

Farbhölzer, geraspelte oder gemahlene,	Leder,
Felle,	Pferdehaare,
Fettwaren,	Pilze, frische,
Fische, getrocknete,	Rinden,
Früchte (Obst), frische, getrocknete oder gedörnte,	Salz,
Gemüse, frische,	Schweinsborsten,
Häute,	Seifen und harte Öle,
Hautabfälle,	Süssholz,
Hopfen,	Tabak, geschnittener,
Hörner und Klauen,	Tabakblätter, frische,
Kitte, frische,	Tierfleichen,
Knochen, ganze oder gemahlene,	Torf,
Kohle und Koks,	Wolle,
	Wurzeln;

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

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

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

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

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

Artikel 33

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes

Bei Beschädigung hat die Eisenbahn den Betrag der Wertverminderung des Gutes ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen. Zur Ermittlung dieses Betrages ist die Entschädigung, die im Falle des Verlustes bei Anwendung von Artikel 31 – jedoch ohne die Beschränkung auf 100 Franken für jedes Kilogramm des Rohgewichtes – zu bezahlen wäre, herabzusetzen. Das Ausmass dieser Herabsetzung ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen dem Wert des beschädigten Gutes am

Bestimmungsort und dem Wert, den das Gut am gleichen Ort gehabt hätte, wenn es nicht während der Ausführung des Beförderungsvertrages beschädigt worden wäre.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

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

Artikel 34

Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

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

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

§ 3. – Die in den §§ 1 und 2 vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei ganzlichem Verlust des Gutes zu leistenden Entschädigung gewährt.

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

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

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

Artikel 35

Beschränkung der Entschädigung bei bestimmten Tarifen

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

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

Artikel 36

Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

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

Artikel 37

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

Ist die Überschreitung der Lieferfrist, der gänzliche oder teilweise Verlust oder die Beschädigung des Gutes auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so ist der nachgewiesene volle Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den Artikeln 31, 33, 34, 35 und 36 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

Artikel 38

Verzinsung der Entschädigung

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

Artikel 39

Rückerstattung der Entschädigung

Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zu erstatten.

Im Falle eines Betruges hat die Eisenbahn ausserdem Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem von ihr zu Unrecht gezahlten Betrag gleichkommt.

Artikel 40

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

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

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

Kapitel II

Reklamationen. Klagen. Verfahren und Verjährung bei Streitigkeiten aus dem Frachtvertrag

Artikel 41

Reklamationen

§ 1. – Reklamationen aus dem Frachtvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 48 bezeichneten Eisenbahn einzureichen.

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

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

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

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

Artikel 42

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen

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

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

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

a. der Absender bis zu dem Zeitpunkt, in welchem der Empfänger den Frachtbrief angenommen oder die ihm nach Artikel 16 § 3 oder Artikel 22 zustehenden Rechte geltend gemacht hat;

b. der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem er den Frachtbrief angenommen oder die ihm nach Artikel 16 § 3 zustehenden Rechte geltend gemacht hat;

c. der im Frachtbrief vom Absender als verfügungsberechtigt bezeichnete Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem er seine Rechte nach Artikel 22 geltend gemacht hat. Dieses Klagerecht erlischt jedoch, sobald dem durch eine

Verfügung nach Artikel 22 § 1 c bezeichneten Empfänger der Frachtbrief übergeben worden ist oder dieser seine Rechte nach Artikel 16 § 3 geltend gemacht hat.

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

Artikel 43

*Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können.
Zuständigkeit*

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

§ 2. – Ansprüche wegen Nachnahmen nach Artikel 19 können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

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

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

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

§ 5. – Wenn in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt ist, kann der Anspruch nur vor den zuständigen Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört.

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

§ 6. – 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 den selben Frachtvertrag gründet.

§ 7. – Die Bestimmungen dieses Artikels finden keine Anwendung auf den in Kapitel III dieses Titels geregelten Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander.

Artikel 44

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes

§ 1. – Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die

Eisenbahn je nach der Art des Schadens den Zustand des Gutes, sein Gewicht und, soweit möglich, Ausmass und Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme) festzuhalten, und zwar wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten.

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

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

Artikel 45

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag

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

§ 2. – Jedoch erlöschen nicht:

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

b. Entschädigungsansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn sie bei einer der in Artikel 43 § 3 genannten Eisenbahn binnen 30 Tagen, den Tag der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, geltend gemacht werden;

c. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung:

1. wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten nach Artikel 44 festgestellt worden ist;

2. wenn die Feststellung, die nach Artikel 44 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

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

1. Die Feststellung nach Artikel 44 muss unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten verlangt werden;

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

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

Artikel 46

Verjährung der Ansprüche aus dem Frachtvertrag

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

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch drei Jahre:

- a. bei Ansprüchen auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat;
- b. bei Ansprüchen auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufes;
- c. bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;
- d. bei Ansprüchen wegen des in Artikel 39 erwähnten Falles des Betruges;
- e. bei Ansprüchen aus dem der Neuaufgabe vorangehenden Frachtvertrag in dem in Artikel 29 § 1 vorgesehenen Falle.

§ 2. – Die Verjährung beginnt:

- a. bei Entschädigungsansprüchen wegen Überschreitung der Lieferfrist, teilweisen Verlustes oder Beschädigung mit dem Tage der Ablieferung;
- b. bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- c. bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Fracht, Nebengebühren oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifanwendung oder bei Rechenfehlern:

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

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

3. wenn die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit dem Tage, an dem die Eisenbahn dem Absender die in Artikel 17 § 8 vorgesehene Kostenrechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Frist für die Ansprüche der Eisenbahn mit dem 30. Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

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

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

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

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

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

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

§ 3. – Wenn der Berechtigte eine Reklamation nach Artikel 41 bei der Eisenbahn einreicht, wird der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf die Erteilung eines Bescheides oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen.

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

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

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

Kapitel III

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

Artikel 47

Abrechnung unter den Eisenbahnen

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

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

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

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

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

Der Rückgriff gegen die säumige Eisenbahn bleibt vorbehalten.

Artikel 48

Rückgriff bei Entschädigung für Verlust oder für Beschädigung

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

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

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

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

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

Artikel 49

Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist

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

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

a. im Verkehr zweier Nachbarbahnen:

1. die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen verteilt;

2. die Beförderungsfrist wird im Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede der beiden Eisenbahnen entfallen, verteilt;

b. im Verkehr zwischen drei oder mehr Bahnen:

1. die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen unter die Versandbahn und die Empfangsbahn verteilt;

2. ein Drittel der Beförderungsfrist wird zu gleichen Teilen unter alle beteiligten Eisenbahnen verteilt;

3. die beiden anderen Drittel der Beförderungsfrist werden im Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede dieser Eisenbahnen entfallen, verteilt.

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

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

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

Artikel 50

Rückgriffsverfahren

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

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

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

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

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

Artikel 51

Zuständigkeit beim Rückgriff

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

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

Artikel 52

Vereinbarungen über den Rückgriff

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

Titel IV

Verschiedene Vorschriften

Artikel 53

Anwendung des Landesrechtes

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

Artikel 54

Allgemeine Vorschriften über das Verfahren

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

Artikel 55

Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung

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

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

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

§ 3. – Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluss aller dazugehörenden und für die Beförderung benötigten bahneigenen Gegenstände, wie Behälter (Container), Ladegeräte, Decken, kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die betreffende Eisenbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die Eigentumsbahn angehört.

Die Anlage VII setzt die Bedingungen für die Unpfändbarkeit von Privatwagen fest.

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

Artikel 56

Währung. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen

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

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

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

Artikel 57

Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr

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

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

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

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

d. auf Verlangen eines Vertragsstaates oder eines Unternehmens, dessen Strecken in die in Artikel 58 vorgesehene Liste eingetragen sind, durch Anbieten seiner guten Dienste oder seiner Vermittlung oder auf andere Weise eine Schlichtung zu versuchen, um Streitigkeiten zwischen den genannten Staaten oder Unternehmen über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens beizulegen;

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

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

g. die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zusammentritt von Konferenzen nach Artikel 67 vorzuschlagen.

§ 2. – Eine besondere Satzung, welche die Anlage V zu diesem Übereinkommen bildet, trifft Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Sie enthält auch Bestimmungen über die Tätigkeit des Zentralamtes und die Aufsicht über dieses Amt. Diese Satzung und die an ihr durch Vereinbarung aller Vertragsstaaten vorgenommenen Änderungen haben dieselbe Geltung und Geltungsdauer wie das Übereinkommen selbst.

Artikel 58

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken

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

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

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

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

Artikel 59

Besondere Bestimmungen für bestimmte Beförderungen. Zusatzbestimmungen

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

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

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

§ 4. – Für die nachgenannten Arten von Sendungen:

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

können zwei oder mehrere Vertragsstaaten durch besondere Abkommen, ebenso die Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in ihre Tarife bestimmte Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von diesem Übereinkommen abweichen dürfen; namentlich kann für diese Beförderungen eine vom Muster der Anlage II zu diesem Übereinkommen abweichende Frachtturkunde vorgesehen werden.

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

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

Ihre Einführung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Artikel 60

Schiedsgerichtliche Erledigung von Streitigkeiten

§ 1. – Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens als Landesrecht oder als Vertragsrecht und der von einzelnen Vertragsstaaten erlassenen Zusatzbestimmungen sowie der in Artikel 59 § 4 erwähnten besonderen Abkommen können auf Verlangen der Parteien Schiedsgerichten unterbreitet werden, deren Zusammensetzung und Verfahren Gegenstand der Anlage X zu diesem Übereinkommen bilden.

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

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

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

1. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten,
2. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits,

3. bei Streitigkeiten zwischen Nichtvertragsstaaten, sofern in den beiden letzten Fällen das Übereinkommen als Landesrecht oder als Vertragsrecht angewendet wird;

b. bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen;

c. bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen und Benützern;

d. bei Streitigkeiten zwischen Benützern.

§ 4. – Die Bedingungen für die Hemmung oder Unterbrechung der Verjährung von Ansprüchen aus einem internationalen Frachtvertrag, auf Grund dessen die Einleitung des Schiedsgerichtsverfahrens gemäss diesem Artikel begehrt wird, richten sich nach dem Recht des Landes, in dem die gerichtliche Klage zu erheben wäre.

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

Titel V

Sonderbestimmungen

Artikel 61

Vorübergehende Abweichungen

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

a. dass für Sendungen aus diesem Staat die Kosten

1. bis zu seinen Grenzen,

2. mindestens bis zu seinen Grenzen

vom Absender übernommen werden müssen;

b. dass für Sendungen nach diesem Staat die Kosten

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

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

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

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

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

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

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

b. dass einzelne nachträgliche Verfügungen nicht zulässig sind.

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

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

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

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

Artikel 62

Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die vorstehenden Gründe für die Befreiung von der Haftung haben weder eine Aufhebung noch eine Einschränkung der allgemeinen Verpflichtungen des Frachtführers zur Folge, insbesondere nicht seiner Verpflichtung, die gehörige Sorgfalt anzuwenden, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen.

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

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

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

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

Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Massnahmen nicht betroffen.

Titel VI

Schlussbestimmungen

Artikel 63

Unterzeichnung

Dieses Übereinkommen, dessen Beilagen einen integrierenden Bestandteil bilden, bleibt bis zum 1. März 1953 zur Unterzeichnung durch die Staaten offen, die eingeladen wurden, sich an der ordentlichen Revisionskonferenz vertreten zu lassen.

Artikel 64

Ratifikation. Inkraftsetzung

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

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

Artikel 65

Beitritt zum Übereinkommen

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

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

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

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

Artikel 66

Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen

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

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

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

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

Artikel 67

Revision des Übereinkommens

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. – Im Zeitraum zwischen zwei Revisionskonferenzen können die Artikel 3, 4, 6, 13, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 47, 48, 49, 52 und die Anlagen II, III, IVa, IVb, IX und X durch einen Revisionsausschuss fortgebildet werden, dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang in der Anlage VI zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

Die Beschlüsse des Revisionsausschusses werden durch Vermittlung des Zentralamtes unverzüglich den Regierungen der Vertragsstaaten mitgeteilt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb dreier Monate, gerechnet vom Tage der Mitteilung, nicht mindestens fünf Regierungen Widerspruch erhoben haben. Die Beschlüsse treten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat

in Kraft, in dem das Zentralamt den Regierungen der Vertragsstaaten von ihrer Annahme Kenntnis gegeben hat. Das Zentralamt bezeichnet bei der Mitteilung der Beschlüsse den Tag des Inkrafttretens.

§ 4. – Zur Anpassung

a. der Vorschriften über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände (Anlage I),

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

c. der Internationalen Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (Anlage VIII) an die jeweiligen Erfordernisse werden fachmännische Ausschüsse eingesetzt, deren Zusammensetzung und Geschäftsgang in einer besonderen Satzung geregelt sind, welche die Anlage VI zu diesem Übereinkommen bildet.

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

Artikel 68

Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen

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

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

Bei Nichtübereinstimmung gilt der französische Wortlaut.

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

So geschehen zu Bern, am fünfundzwanzigsten Oktober eintausendneuhundertzweihundfünfzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

ANLAGE I
(Artikel 3 und 4)

**Vorschriften über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder
bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe
und Gegenstände**

(Ist einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt)

ANLAGE II
(Frachtbriefe)

(Die Frachtbriefe werden später der AS beigelegt)

ANLAGE III

(Artikel 12)

Fehlen oder Mängel der Verpackung**ALLGEMEINE ERKLÄRUNG**

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

Eilgut ¹⁾Frachtgut ¹⁾Expressgut ¹⁾

zur Beförderung aufgegeben werden:

.....

.....

.....

Ich erkenne hiermit an, dass diese Güter, wenn die Frachturkunde einen
 Hinweis auf diese allgemeine Erklärung enthält,

unverpackt ¹⁾

in der nachfolgend beschriebenen mangelhaften Verpackung ¹⁾
 aufgegeben sind:

.....

.....

.....

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

¹⁾ Das Nichtzutreffende ist zu streichen.

Nachträgliche Verfügung des Absenders

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

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht (kg)

die mit Eilfrachtbrief vom 19..... zur Beförderung
an in
aufgegeben wurde, wie folgt zu behandeln²⁾:

1. dem Absender auf dem Versandbahnhof zurückzugeben;
2. in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs anzuhalten;
3. in Erwartung weiterer Verfügungen die Ablieferung auszusetzen;
4. an in abzuliefern;
5. als Eilgut an in , Bahnhof der
Frachtgut Bahn zu senden;
6. an den Versandbahnhof als Eilgut an zurückzusenden;
Frachtgut
7. nur gegen Bezahlung einer Nachnahme
von
in Ziffern in Buchstaben
abzuliefern;
8. nicht gegen Bezahlung der im Frachtbrief angegebenen Nachnahme, sondern
gegen Bezahlung einer Nachnahme
von
in Ziffern in Buchstaben
abzuliefern;
9. ohne Erhebung einer Nachnahme abzuliefern;
10. franko abzuliefern.

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

An den Bahnhof der Bahn.

Vorstehende nachträgliche Verfügungen werden zur Ausführung unter Beachtung der Bestimmungen des Art. 23 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) übermittelt. Sie wurden auf dem vom Absender vorgelegten Frachtbriefdoppel vermerkt. Die Bescheinigung über die Nachnahme wurde berichtigt / eingezogen. Diese Erklärung bezieht sich auf unser Telegramm Nr. vom / unser Telefongespräch vom

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

¹⁾ Hier ist der Versandbahnhof anzugeben.

²⁾ Das Nichtzutreffende ist zu streichen

ANLAGE IVb

(Artikel 22)

Verfügung des Empfängers

Der Bahnhof ¹⁾ der Bahn
wird ersucht, die nachstehend bezeichnete Sendung:

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Bezeichnung des Gutes	Gewicht (kg)

die mit Eilfrachtbrief vom 19..... zur Beförderung
Frachtbrief
von in
an in
aufgegeben wurde, wie folgt zu behandeln ²⁾:

1. in Erwartung weiterer Verfügungen unterwegs anzuhalten;
2. in Erwartung weiterer Verfügungen die Ablieferung auszusetzen;
3. an in abzuliefern;
4. die Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften mit meiner Mitwirkung vorzunehmen;
unter Mitwirkung meines Beauftragten, Herrn
5. als Frachtgut an
Eilgut
in, Bahnhof der Bahn
zu senden.

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

An den Bahnhof der Bahn.

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

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

Der Vorstand:

¹⁾ Hier ist der Bestimmungsbahnhof oder der Eintrittsbahnhof in das Bestimmungsland anzugeben.

²⁾ Das Nichtzutreffende ist zu streichen.

Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr

Artikel 1

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

Die Aufsicht über seine Tätigkeit auf administrativem und finanziellem Gebiet wird im Rahmen der Bestimmungen des Artikels 57 des Übereinkommens ausgeübt und einem Verwaltungsausschuss anvertraut.

Dem Verwaltungsausschuss sind folgende Aufgaben übertragen:

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

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

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

b. Die Schweizerische Eidgenossenschaft verfügt über einen ständigen Sitz im Ausschuss, dessen Vorsitz sie führt. Die anderen Mitgliedstaaten werden auf fünf Jahre ernannt. Die diplomatische Konferenz, die gemäss Artikel 64 des Übereinkommens mit dessen Inkraftsetzung beauftragt ist, bezeichnet unter Berücksichtigung einer angemessenen geographischen Verteilung die Staaten, die dem Ausschuss für den ersten Zeitraum von fünf Jahren angehören. Sie stellt die Regeln auf, nach welchen der Ausschuss für die folgenden Zeiträume zu bestellen ist.

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

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

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

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

Die Aufgaben des Sekretariates des Verwaltungsausschusses werden vom Zentralamt besorgt.

Die Niederschriften der Sitzungen des Verwaltungsausschusses werden allen Vertragsstaaten zugestellt.

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

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

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

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

Die Prüfung der Rechnung des Zentralamtes, die sich lediglich auf die Übereinstimmung der Geschäftsbücher mit den Rechnungsbelegen im Rahmen des Voranschlages erstreckt, wird durch die schweizerische Regierung ausgeübt. Diese leitet die Rechnung mit einem Bericht an den Verwaltungsausschuss weiter.

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

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

Artikel 2

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

§ 2. – Anlässlich der Übermittlung des Geschäftsberichts und der Jahresrechnung fordert das Zentralamt die Vertragsstaaten auf, ihren Kostenbeitrag für das verflossene Geschäftsjahr zu entrichten. Hat ein Staat bis zum 1. Oktober seinen Anteil nicht bezahlt, so wird er ein zweites Mal hierzu aufgefordert.

Bleibt diese Aufforderung erfolglos, so hat das Zentralamt sie zu Beginn des folgenden Jahres bei Übersendung des Geschäftsberichtes über das verflossene Geschäftsjahr zu wiederholen. Ist auch diese Mahnung bis zum folgenden 1. Juli erfolglos geblieben, so wird an den säumigen Staat eine vierte Aufforderung gerichtet, um ihn zur Zahlung der beiden fälligen Jahresbeiträge zu veranlassen. Bleibt auch diese erfolglos, so teilt ihm das Zentralamt drei Monate später mit, dass, wenn die erwartete Zahlung nicht vor Ablauf des Jahres geleistet werde, seine Nichtzahlung als stillschweigende Willensäusserung ausgelegt werde, aus dem Übereinkommen auszuseiden. Wird diesem letzten Schritt bis zum 31. Dezember keine Folge gegeben, so nimmt das Zentralamt Kenntnis von dem stillschweigend durch den säumigen Staat geäusserten Willen, aus dem Übereinkommen auszuseiden, und löscht die Strecken dieses Staates in der Liste der zum internationalen Verkehr zugelassenen Strecken.

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

§ 4. – Der Staat, dessen Strecken unter den im vorerwähnten § 2 genannten Bedingungen gelöscht worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Beträge, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar zuzüglich fünf Prozent Zinsen ab Ende des sechsten Monats seit dem Tage, an dem ihn das Zentralamt erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

Artikel 3

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

§ 2. – Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Exemplar wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugestellt. Für weitere Exemplare ist ein vom Zentralamt festgesetzter Preis zu bezahlen.

Artikel 4

§ 1. – Aus dem internationalen Verkehr herrührende unbezahlt gebliebene Forderungen können von dem Gläubigerunternehmen dem Zentralamt mit-

geteilt werden, damit dieses die Einziehung erleichtere. Zu diesem Zweck fordert das Zentralamt das schuldnerische Beförderungsunternehmen auf, den geschuldeten Betrag zu bezahlen oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

§ 2. – Ist das Zentralamt der Ansicht, dass die angeführten Gründe die Weigerung rechtfertigen, so hat es die Parteien an das zuständige Gericht oder, falls diese es verlangen, an das in Artikel 60 des Übereinkommens (Anlage X) vorgesehene Schiedsgericht zu verweisen.

§ 3. – Ist das Zentralamt der Ansicht, dass der Betrag ganz oder teilweise tatsächlich geschuldet ist, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen erklären, dass das schuldnerische Beförderungsunternehmen den Schuldbetrag ganz oder teilweise beim Zentralamt einzuzahlen hat; der daraufhin eingezahlte Betrag bleibt bis zur endgültigen Entscheidung durch das zuständige Gericht oder durch das in Artikel 60 des Übereinkommens (Anlage X) vorgesehene Schiedsgericht hinterlegt.

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

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

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

Artikel 5

Zur Deckung der aus der Tätigkeit gemäss Artikel 57 § 1 *d* bis *f* des Übereinkommens erwachsenden besonderen Kosten wird eine Entschädigung erhoben. Die Höhe dieser Entschädigung wird auf Antrag des Zentralamtes durch den Verwaltungsausschuss festgesetzt.

Artikel 6

Übergangsbestimmungen

Die erste von der schweizerischen Regierung einzuberufende ordentliche Sitzung des Verwaltungsausschusses findet binnen zwei Monaten nach Inkrafttreten des Übereinkommens statt.

Satzung des Revisionsausschusses und der Fachmännischen Ausschüsse**Artikel 1**

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

Artikel 2

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

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

Artikel 3

Alle Vertragsstaaten können sich an den Arbeiten der Ausschüsse beteiligen. Ein Staat kann sich durch einen anderen Staat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.

Jeder Staat trägt die Kosten seiner Vertretung.

Artikel 4

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

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

Artikel 5

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

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

Artikel 6

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

Artikel 7

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

Artikel 8

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

Artikel 9

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

Ein Antrag gilt nur dann als angenommen,

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

b. wenn er die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt.

Artikel 10

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

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

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

Falls die Niederschriften nicht im Laufe der Tagung genehmigt werden, müssen die Teilnehmer die von ihnen gewünschten Änderungen dem Sekretariat binnen angemessener Zeit mitteilen.

Artikel 11

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

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

ANLAGE VII
(Artikel 59 § 1)

**Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen
(RIP)**

(Ist einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt)

ANLAGE VIII
(Artikel 59 § 2)

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

(Ist einem besonderen Revisionsverfahren unterstellt)

Internationale Ordnung für die Beförderung von Expressgut (RIEx)

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

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

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

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

- a. die Bezeichnung des Versand- und des Bestimmungsbahnhofs;
- b. Namen und Adresse des Absenders und des Empfängers;
- c. die Bezeichnung der Sendung nach Stückzahl, Verpackung und Art des Gutes;
- d. die Bezeichnung der zur Erfüllung der zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beigegebenen Begleitpapiere.

§ 4. – Der Absender haftet für die Richtigkeit der Angaben oder Erklärungen in der Frachturkunde, die er entweder selbst eingetragen hat oder die nach seinen Angaben von der Eisenbahn aufgenommen worden sind. Er trägt alle Folgen, die daraus entstehen, dass diese Angaben oder Erklärungen unrichtig, ungenau oder unvollständig sind.

§ 5. – Expressgut muss mit schnellen Beförderungsmitteln innerhalb der in den Tarifen vorgesehenen Fristen befördert werden. Die Lieferfrist muss stets kürzer sein als die für Eilgutsendungen vorgesehene Lieferfrist.

§ 6. – Die Tarife können auch andere als die vorstehend angeführten Abweichungen von den Bestimmungen dieses Übereinkommens vorsehen, doch darf von den Bestimmungen der Artikel 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 und 37 bis 46 nicht abgewichen werden.

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

Schiedsgerichtsordnung

Artikel 1

Zahl der Schiedsrichter

Die zur Beurteilung von nicht zwischenstaatlichen Streitigkeiten vorgesehenen Schiedsgerichte bestehen, je nach den Vereinbarungen im Schiedsvertrag, aus einem, drei oder fünf Schiedsrichtern.

Artikel 2

Wahl der Schiedsrichter

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 3

Schiedsvertrag

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

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

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

Artikel 4

Verfahren

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

- a. Das Schiedsgericht untersucht und beurteilt die ihm unterbreitete Streitsache auf Grund des Vorbringens der Parteien, ohne dass es bei seiner Entscheidung an die Auslegung durch die Parteien gebunden ist.
- b. Es kann nicht mehr oder nichts anderes zusprechen, als der Kläger verlangt hat, und auch nicht weniger, als der Beklagte als geschuldet anerkannt hat.
- c. Der Schiedsspruch wird mit gehöriger Begründung vom Schiedsgericht abgefasst und den Parteien durch Vermittlung des Zentralamtes zugestellt.
- d. Vorbehaltlich einer gegenteiligen Bestimmung zwingenden Rechtes an dem Ort, an welchem das Schiedsgericht tagt, können gegen den Schiedsspruch keine Rechtsmittel ergriffen werden, ausgenommen jedoch die Revision und die für den Fall der Nichtigkeit vorgesehenen Rechtsmittel.

Artikel 5

Gerichtssekretariat

Das Zentralamt besorgt die Sekretariatsgeschäfte des Schiedsgerichtes.

Artikel 6

Kosten

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

Internationales Übereinkommen

über

den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr

(Vom 25. Oktober 1952)

Die unterzeichneten Bevollmächtigten

haben in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 23. November 1933 in Rom unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr gemäss Artikel 60 dieses Übereinkommens zu revidieren, beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschliessen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

Titel I

Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens

Artikel 1

Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet

§ 1. – Unter Vorbehalt der in den folgenden Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen findet dieses Übereinkommen Anwendung auf alle Beförderungen von Personen und Gepäck, die mit internationalen Beförderungsausweisen auf einem Wege befördert werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschliesslich Strecken umfasst, die in der nach Artikel 58 aufgestellten Liste verzeichnet sind.

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

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

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

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

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

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

Artikel 2

Bestimmungen über gemischte Beförderungen

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

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

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

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

Artikel 3

Beförderungspflicht der Eisenbahn

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

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

§ 2. – Wenn es das öffentliche Wohl oder zwingende Gründe des Betriebes erfordern, kann die zuständige Behörde anordnen, dass der Betrieb vorübergehend ganz oder teilweise eingestellt wird.

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

Beträgt die Geltungsdauer dieser Massnahmen voraussichtlich mehr als einen Monat, so sind sie dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mitzuteilen, das sie den anderen Staaten bekanntgibt.

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

Titel II

Beförderungsvertrag

Kapitel I

Beförderung der Reisenden

Artikel 4

Berechtigung zur Fahrt

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

Artikel 5

Fahrausweise

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

§ 2. – Die Fahrausweise müssen folgende Angaben enthalten:

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

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

§ 4. – Fahrausweise in Heftform, die Kontrollscheine enthalten (Buchfahrkarten), bilden einen einzigen Fahrausweis im Sinne dieses Übereinkommens.

Dasselbe gilt für Fahrscheinhefte, die auf Grund eines internationalen Tarifes ausgegeben worden sind.

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

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

Artikel 6

Fahrpreisermässigung für Kinder

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

§ 2. – Kinder vom vollendeten vierten bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein besonderer Platz beansprucht wird, sind zu ermässigten Preisen zu befördern, die mit Ausnahme der Zuschläge für die Benützung gewisser Wagen und Züge nicht mehr als die Hälfte der Preise der Fahrausweise für Erwachsene betragen dürfen, unbeschadet der Aufrundung nach den Bestimmungen der den Fahrausweis ausgebenden Verwaltung.

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

§ 3. – Die Tarife können höhere als die in den §§ 1 und 2 angeführten Altersgrenzen vorsehen.

Artikel 7

Geltungsdauer der Fahrausweise

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

§ 2. – Diese Geltungsdauer muss mindestens betragen:
bei einfacher Fahrt:

für je auch nur angefangene 100 km 1 Tag;
die Geltungsdauer der Fahrausweise darf jedoch nicht kürzer als 2 Tage sein;

bei Hin- und Rückfahrt:

für je auch nur angefangene 50 km 1 Tag;
die Geltungsdauer der Fahrausweise darf jedoch nicht kürzer als 4 Tage sein.

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

§ 4. – Der erste Geltungstag des Fahrausweises gilt für die Berechnung der Geltungsdauer als voller Tag. Die Reise kann an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer angetreten werden; sie muss vorbehaltlich der in den

Tarifen vorgesehenen Ausnahmen spätestens mit dem Zuge beendet sein, der im Bestimmungsbahnhof fahrplanmässig spätestens um 24 Uhr des letzten Geltungstages eintrifft.

Artikel 8

Anweisung und Vorausbestellung der Plätze

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

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

Artikel 9

Fahrtunterbrechung

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

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

§ 3. – Der Reisende darf die unterbrochene Reise nur auf dem Unterbrechungsbahnhof oder auf einem dem Bestimmungsbahnhof näher gelegenen Bahnhof desselben Reiseweges fortsetzen.

Artikel 10

Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung

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

Artikel 11

Reisende ohne gültigen Fahrausweis

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

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

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

Artikel 12

Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur bedingt zugelassene Personen

§ 1. – Es werden in die Züge nicht zugelassen oder es können unterwegs von der Fahrt ausgeschlossen werden:

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

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

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

Artikel 13

Von der Mitnahme in die Personenwagen ausgeschlossene Gegenstände

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

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

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

§ 3. – Der Zuwiderhandelnde haftet für Schäden, die aus der Übertretung der Bestimmungen des § 1 entstehen.

Artikel 14

Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen

§ 1. – Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) unentgeltlich in die Personenwagen mitnehmen, wenn keine zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entgegenstehen und wenn diese Gegenstände keinen Schaden verursachen können. Jedem Reisenden steht für sein Handgepäck nur der Raum über und unter seinem Sitzplatz zur Verfügung. Diese Bestimmung gilt sinngemäss für Wagen besonderer Bauart.

§ 2. – Lebende Tiere dürfen in die Personenwagen nicht mitgenommen werden. Jedoch sind kleine Tiere in Käfigen, Kisten, Körben oder anderen geeigneten Behältern, kleine Hunde auch ohne solche, zugelassen, soweit die Tiere weder durch Geruch noch durch Lärmen oder sonstwie den Reisenden lästig fallen können, die Polizeivorschriften der einzelnen Staaten nicht entgegenstehen, kein Mitreisender widerspricht und diese Tiere auf dem Schosse getragen oder wie Handgepäck untergebracht werden können.

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

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

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

Der Reisende haftet für Schäden, die aus der Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen entstehen, sofern er nicht beweist, dass die Schäden auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind.

Artikel 15

Züge. Fahrpläne

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

§ 2. – Die Eisenbahnen haben die Fahrpläne der Züge ihrer eigenen Strecken rechtzeitig auf den Bahnhöfen auszuhängen. Aus den Fahrplänen müssen Gattung, Wagenklassen, Zulassungsbedingungen für die Reisenden und Abfahrtszeiten, für grössere Übergangsbahnhöfe und Endbahnhöfe auch die Ankunftszeiten der Züge sowie die wichtigeren Zugsanschlüsse zu ersehen sein.

Artikel 16

Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen

Wird infolge einer Zugsverspätung der Anschluss an einen anderen Zug versäumt oder fällt ein Zug ganz oder auf Teilstrecken aus, und will der Reisende seine Reise fortsetzen, so hat die Eisenbahn, soweit möglich, den Reisenden mit seinem Gepäck ohne Preiszuschlag mit einem Zuge zu befördern, der auf der

gleichen oder auf einer anderen Strecke der am ursprünglichen Beförderungsweg beteiligten Eisenbahnen nach demselben Bestimmungsbahnhof fährt und der es dem Reisenden ermöglicht, mit geringerer Verspätung sein Reiseziel zu erreichen. Der Aufsichtsbeamte des Bahnhofs hat gegebenenfalls auf dem Fahrausweis die Versäumung des Anschlusses oder den Zugausfall zu bescheinigen, die Geltungsdauer des Fahrausweises, soweit erforderlich, zu verlängern und ihn mit Gültigkeitsvermerk für den neuen Weg, für eine höhere Wagenklasse oder für einen Zug mit höheren Fahrpreisen zu versehen. Die Eisenbahn ist jedoch berechtigt, durch die Tarife oder die Fahrpläne bestimmte Züge von der Benutzung auszuschliessen.

Kapitel II

Beförderung von Reisegepäck

Artikel 17

Begriff des Reisegepäcks

§ 1. – Als Reisegepäck werden Gegenstände angesehen, die in Koffern, Körben, Taschen, Reisesäcken, Hutschachteln oder dergleichen verpackt sind.

§ 2. – Ausserdem sind zur Beförderung als Reisegepäck zugelassen, und zwar auch unverpackt, wenn sie üblicherweise ohne Verpackung befördert werden:

- a. Trag- und Rollstühle für Kranke, Selbstfahrer für Kranke, auch mit Hilfsmotor, Liegestühle;
- b. Kinderwagen;
- c. Warenproben und Musterkoffer;
- d. tragbare Musikinstrumente;
- e. Geräte für Schaustellungen von Artisten unter der Bedingung, dass die Beschaffenheit und Verpackung, der Umfang und das Gewicht der Geräte ein rasches Verladen und Unterbringen im Gepäckwagen gestatten;
- f. Vermessungsgeräte bis zu 4 Meter Länge und Handwerkzeug;
- g. Berufsinstrumente im allgemeinen, gebrauchte tragbare Schreibmaschinen und Rechenmaschinen, Bücher, Geschäftspapiere und Urkunden;
- h. Sportgeräte;
- i. Fahrräder, auch mit Hilfsmotor, Motorräder ohne Seitenwagen, wenn die Zubehörstücke, die nicht dauernd mit ihnen verbunden sind, von ihnen entfernt sind.

Behälter von Motorfahrzeugen dürfen Treibstoff enthalten. Ist ein Abschlusshahn in die Leitung vor dem Motor eingeschaltet, so muss der Reisende diesen schliessen. Mit den Fahrzeugen fest verbundene Vorratsbehälter dürfen ebenfalls Treibstoff enthalten, wenn sie verschlossen sind. Motorräder mit gefüllten Treibstoffbehältern müssen aufrecht auf den Rädern verladen und gegen Umkippen gesichert sein.

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

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

§ 4. – Die Tarife können die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Gegenstände von der Beförderung als Reisegepäck ausschliessen, wenn diese zum Verkauf bestimmt sind.

Artikel 18

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

Die nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und seiner Anlage I von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände sind zur Beförderung als Reisegepäck nicht zugelassen.

Von den nach den Bestimmungen der Anlage I zur CIM zur Beförderung zugelassenen Stoffen und Gegenständen sind jedoch diejenigen, die als Expressgut aufgegeben werden dürfen, von der Beförderung als Reisegepäck nicht ausgeschlossen.

Artikel 19

Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Reisegepäck. Zuschläge

§ 1. – Der Inhaber des Gepäckscheins ist für die Beachtung der Vorschriften der Artikel 17 und 18 verantwortlich und trägt alle Folgen einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften.

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

§ 3. – Bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der Artikel 17 und 18 hat der Inhaber des Gepäckscheins, abgesehen von der Nachzahlung des Unterschiedes der Gepäckfracht und der Vergütung eines etwaigen Schadens, einen Zuschlag zu entrichten.

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

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

b. in allen anderen Fällen der Übertretung der Bestimmungen der Artikel 17 und 18 zwei Franken, mindestens jedoch vier Franken.

Artikel 20

Verpackung und Beschaffenheit des Reisegepäcks

§ 1. – Gepäckstücke, deren Zustand oder Beschaffenheit mangelhaft oder deren Verpackung ungenügend ist oder die offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweisen, können von der Eisenbahn zurückgewiesen werden. Werden sie gleichwohl zur Beförderung angenommen, so ist die Eisenbahn berechtigt, in den Gepäckschein einen entsprechenden Vermerk aufzunehmen. Nimmt der Reisende den Gepäckschein mit einem solchen Vermerk an, so gilt dieser als anerkannt.

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

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

Artikel 21

Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks. Gepäckschein

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

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

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

Soweit es die Tarife vorsehen, kann der Reisende während der Geltungsdauer seines Fahrausweises Reisegepäck entweder direkt für die ganze Strecke vom Abgangsbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof oder für beliebige Teilstrecken aufgeben; eine Teilstrecke darf jedoch nicht mehr als einmal in Anspruch genommen werden.

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

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

§ 4. – Die Gepäckscheine, die für internationale Sendungen ausgestellt werden, müssen dem Muster der Anlage I zu diesem Übereinkommen entsprechen.

§ 5. – Die Gepäckscheine müssen folgende Angaben enthalten:

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

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

§ 7. – Für die Abfertigung von Fahrrädern, Sportgeräten, Krankenfahrrädern und Kinderwagen können die Tarife besondere Vorschriften vorsehen.

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

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

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

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

Artikel 22

Angabe des Interesses an der Lieferung

§ 1. – Für jede Gepäcksendung kann das Interesse an der Lieferung durch Eintragung in den Gepäckschein nach Artikel 21 § 5g angegeben werden.

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

§ 2. – Für je angefangene zehn Kilometer wird eine Gebühr von einem Zehntausendstel der angegebenen Summe erhoben. Die Mindestgebühr für eine Sendung beträgt einen Franken.

Die Tarife können diese Gebühr und diesen Mindestbetrag herabsetzen.

Artikel 23

Auslieferung

§ 1. – Das Reisegepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheines ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Empfangsberechtigung des Gepäckscheininhabers zu prüfen.

§ 2. – Der Inhaber des Gepäckscheins ist berechtigt, auf dem Bestimmungsbahnhof die Auslieferung des Reisegepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur Abfertigung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderliche Zeit abgelaufen ist.

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

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

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

§ 6. – Der Inhaber des Gepäckscheins kann die Annahme des Reisegepäcks so lange verweigern, bis seinem Antrag auf Feststellung eines behaupteten Schadens stattgegeben ist.

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

§ 7. – Im übrigen richtet sich das Verfahren bei der Auslieferung nach den bei der ausliefernden Eisenbahn geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Kapitel III

Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck

Artikel 24

Tarife. Verbot von Sonderabmachungen

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

§ 2. – Die Tarife brauchen nur in den Staaten veröffentlicht zu werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Abgangs- oder Bestimmungsbahn beteiligt sind. Die Tarife und ihre Änderungen treten an dem in der Veröffentlichung angegebenen Tage in Kraft. Tarifierhöhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen treten jedoch frühestens 6 Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.

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

§ 4. – Die Tarife müssen gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet werden.

Jede Sonderabmachung, durch die eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt würde, ist verboten und nichtig.

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

Artikel 25

Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften

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

Artikel 26

Rückerstattungen und Nachzahlungen

§ 1. – Verlangt ein Reisender, dass ihm für die ganze Strecke oder eine Teilstrecke der bezahlte Fahrpreis ganz oder teilweise erstattet wird, so erfolgt die

Rückerstattung in den folgenden Fällen und unter den nachstehenden Bedingungen.

§ 2. – Sie wird vorgenommen:

a. wenn der Fahrausweis aus einem in der Person des Reisenden liegenden Grunde nicht benützt worden ist;

b. wenn der Fahrausweis nicht benützt worden ist, weil der Reisende wegen Zugverspätung, Ausfall eines Zuges oder Verkehrsunterbrechung am Antritt der Reise verhindert wurde;

c. wenn der Fahrausweis infolge von Tod, Krankheit oder Unfall des Reisenden oder wegen anderer zwingender Gründe nur teilweise benützt worden ist;

d. wenn der Fahrausweis nur teilweise benützt worden ist, weil der Reisende auf einem Unterwegsbahnhof erklärt hat, auf die Fortsetzung der Reise zu verzichten;

e. wenn der Fahrausweis nur teilweise benützt worden ist, weil der Reisende wegen Zugverspätung, Ausfall eines Zuges oder Verkehrsunterbrechung den Anschluss versäumte und an der fahrplanmässigen Fortsetzung seiner Reise verhindert wurde;

f. wenn der Fahrausweis wegen Platzmangels in der Klasse, für die er ausgestellt war, auf der ganzen Strecke oder einer Teilstrecke in einer niedrigeren Klasse benützt worden ist.

§ 3. – Auf Fahrausweisen zu ermässigtem Preis wird eine Rückerstattung nur in den in § 2 b und e vorgesehenen Fällen gewährt.

Die gewöhnlichen Hin- und Rückfahrkarten sowie die nach Artikel 6 ausgegebenen Kinderfahrkarten gelten im Sinne dieses Paragraphen nicht als Fahrausweise zu ermässigtem Preis.

§ 4. – Die Eisenbahn ist berechtigt zu verlangen, dass der Reisende sein Rückerstattungsge such ausreichend belegt.

§ 5. – Rückerstattungen werden nur gegen Vorlage des Fahrausweises gewährt.

In den in § 2 a, b, d und e vorgesehenen Fällen muss der Reisende ausserdem eine Bescheinigung vorlegen, die ihm auf sein Verlangen vom Abgangsbahnhof oder dem betreffenden Unterwegsbahnhof auszustellen ist.

In dem in § 2 f vorgesehenen Fall muss der Reisende ausserdem eine Bescheinigung der Eisenbahn vorlegen, aus der hervorgeht, dass er auf der betreffenden Strecke einen Platz in einer niedrigeren Klasse als derjenigen benützt hat, auf die sein Fahrausweis ausgestellt war.

§ 6. – Von der Rückerstattung sind die Steuern, Zuschläge für Platzkarten, Herstellungskosten für Fahrausweise und die für den Verkauf der Fahrausweise bezahlten Vergütungen ausgeschlossen.

Von dem zu erstattenden Betrag wird ausser den etwaigen Auslagen für seine Zusendung eine Gebühr von 10%, jedoch nicht weniger als ein halber Franken und nicht mehr als drei Franken für den Fahrausweis abgezogen.

Wird ein nicht benützter Fahrausweis noch am Ausgabetag der Ausgabe-stelle zurückgegeben, so wird dieser Abzug nicht gemacht; ein solcher Abzug findet auch in den in § 2 *b* und *e* vorgesehenen Fällen nicht statt.

Unter Vorbehalt der vorstehenden Bestimmungen dieses Paragraphen wird für die Fälle des § 2 erstattet:

- in den Fällen der Absätze *a* und *b*: der bezahlte Fahrpreis;
- in den Fällen der Absätze *c*, *d* und *e*: der Unterschied zwischen dem bezahlten Gesamtpreis und dem gewöhnlichen Fahrpreis für die zurückgelegte Strecke;
- in den Fällen des Absatzes *f*: der Unterschied zwischen dem bezahlten Fahrpreis und demjenigen, der bei Lösung besonderer Fahrausweise für die auf den einzelnen Strecken benützten Klassen hätte bezahlt werden müssen.

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

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

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

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

§ 9. - Ansprüche auf Rückerstattung nach den Bestimmungen dieses Artikels sowie nach den Bestimmungen des Artikels 12 sind verwirkt, wenn sie bei der Eisenbahn nicht binnen einer Frist von sechs Monaten geltend gemacht werden, die bei Fahrausweisen mit dem Ablauf ihrer Geltungsdauer, bei Gepäckscheinen mit dem Tag ihrer Ausfertigung beginnt.

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

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

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

§ 18. – In den durch diesen Artikel nicht geregelten Fällen sind mangels besonderer Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen die für den Abgangsbahnhof geltenden Gesetze und Vorschriften anzuwenden.

Artikel 27

Meinungsverschiedenheiten

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

Titel III

Haftung. Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag

Kapitel I

Haftung

Artikel 28

Haftung aus der Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren

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

§ 2. – Für Handgepäck und Tiere, deren Überwachung dem Reisenden nach Artikel 14 § 3 obliegt, haftet die Eisenbahn nur insoweit, als der Schaden auf ihr Verschulden zurückzuführen ist.

§ 3. – Eine Haftungsgemeinschaft der Eisenbahn besteht in diesen Fällen nicht.

Artikel 29

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für Reisegepäck

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

§ 2. – Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, dass sie das Reisegepäck übernimmt, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Bestimmung des Artikels 43 § 2 bleibt unberührt.

Artikel 30

Umfang der Haftung

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

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

§ 3. – Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit – vergleiche auch Artikel 31 § 2 –, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der besonderen Gefahr entstanden ist, die mit der natürlichen Beschaffenheit des Reisegepäcks, dem Fehlen oder mit Mängeln der Verpackung oder damit verbunden ist, dass von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände trotzdem als Reisegepäck abgegeben worden sind.

Artikel 31

Beweislast

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

§ 2. – Wenn die Eisenbahn darlegt, dass nach den Umständen des Falles ein Verlust oder eine Beschädigung aus einer oder mehreren der in Artikel 30 § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, wird vermutet, dass der Schaden hieraus entstanden ist. Dem Berechtigten steht jedoch das Recht zu, nachzuweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschliesslich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

Artikel 32

Vermutung für den Verlust von Reisegepäck. Wiederauffinden des Reisegepäcks

§ 1. – Der Berechtigte kann ein fehlendes Gepäckstück ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 14 Tagen, nachdem seine Auslieferung gemäss Artikel 28 § 2 verlangt wurde, abgeliefert worden ist.

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

Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass ihm das Gepäckstück auf einem Bahnhof der Beförderungsstrecke

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

Wird das wieder aufgefundene Gepäckstück nicht binnen der vorgesehenen Frist von 80 Tagen zurückverlangt oder wird es später als ein Jahr nach seiner Abforderung wieder aufgefunden, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen oder Vorschriften ihres Staates darüber verfügen.

Artikel 33

Höhe der Entschädigung bei Verlust von Reisegepäck

Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust des Reisegepäckes zu leisten, so kann beansprucht werden:

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

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

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

Artikel 34

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung von Reisegepäck

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

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

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

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

Artikel 35

Höhe der Entschädigung für verspätete Auslieferung von Reisegepäck

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

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

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

§ 3. – Die in den §§ 1 und 2 vorgesehenen Entschädigungen werden nicht neben der bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks zu leistenden Entschädigung gewährt.

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

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die in Artikel 34 vorgesehene Entschädigung.

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

Artikel 36

Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

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

Artikel 37

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

Ist die verspätete Auslieferung, der gänzliche oder teilweise Verlust oder die Beschädigung des Reisegepäcks auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so ist der nachgewiesene volle Schaden jeweils bis zum Doppelten der in den Artikeln 33, 34, 35 und 36 vorgesehenen Höchstbeträge zu ersetzen.

Artikel 38

Verzinsung der Entschädigung

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

Artikel 39

Rückerstattung der Entschädigung

Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zu erstatten.

Im Falle eines Betruges hat die Eisenbahn ausserdem Anspruch auf Zahlung einer Summe, die dem von ihr zu Unrecht gezahlten Betrag gleichkommt.

Artikel 40

Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

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

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

Kapitel II

Reklamationen. Klagen. Verfahren und Verjährung bei Streitigkeiten aus dem Beförderungsvertrag

Artikel 41

Reklamationen

§ 1. – Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 48 bezeichneten Eisenbahn einzureichen.

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

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

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

Artikel 42

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag gegen die Eisenbahn ist nur befugt, wer den Fahrausweis oder den Gepäckschein vorlegt oder seine Berechtigung auf andere Weise nachweist.

Artikel 43

*Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können.
Zuständigkeit*

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

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

Die Bestimmungsbahn kann jedoch auch dann gerichtlich in Anspruch genommen werden, wenn sie weder das Reisegepäck noch den Gepäckbegleitschein erhalten hat.

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

§ 4. – Wenn in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt ist, kann der Anspruch nur von den zuständigen Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört.

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

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

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

Artikel 44

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks

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

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

§ 2. – Wenn der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht anerkennt, kann er verlangen, dass der Zustand und das Gewicht des Reise-

gepäck, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt werden; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die gerichtliche Feststellung erfolgt.

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

Artikel 45

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag

§ 1. – Mit der Annahme des Reisegepäckes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag wegen verspäteter Auslieferung, teilweisen Verlustes oder Beschädigung gegen die Eisenbahn erloschen.

§ 2. – Jedoch erlöschen nicht:

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

b. Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Auslieferung, wenn sie bei einer der in Artikel 43 § 2 genannten Eisenbahnen binnen 21 Tagen, den Tag der Annahme des Reisegepäckes durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, geltend gemacht werden;

c. Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung:

1. wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Reisegepäckes durch den Berechtigten nach Artikel 44 festgestellt worden ist;

2. wenn die Feststellung, die nach Artikel 44 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

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

1. Die Feststellung nach Artikel 44 muss unverzüglich nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Reisegepäckes durch den Berechtigten verlangt werden.

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

Artikel 46

Verjährung der Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag

§ 1. – Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahre. Die Verjährungsfrist beträgt jedoch drei Jahre:

a. bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;

b. bei Ansprüchen wegen des in Artikel 39 erwähnten Falles des Betruges.

§ 2. – Die Verjährung beginnt:

- a. bei Entschädigungsansprüchen wegen verspäteter Auslieferung, teilweisen Verlustes oder Beschädigung mit dem Tage der Auslieferung;
- b. bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit dem Tage, an dem die Auslieferung hätte erfolgen sollen;
- c. bei Ansprüchen auf Zahlung oder Rückerstattung von Beförderungspreisen, Nebengebühren oder Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung oder bei Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung erfolgte, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen;
- d. bei Ansprüchen auf eine von der Zollbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die Zollbehörde das Verlangen gestellt hat;
- e. bei sonstigen die Beförderung des Reisenden betreffenden Ansprüchen mit dem Tage des Ablaufes der Geltungsdauer des Fahrausweises.

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

§ 3. – Wenn der Berechtigte eine Reklamation nach Artikel 41 bei der Eisenbahn einreicht, wird der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die der Reklamation etwa beigefügten Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf die Erteilung eines Bescheides oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen.

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

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

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

Kapitel III

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

Artikel 47

Abrechnung unter den Eisenbahnen

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

Artikel 48

Rückgriff bei Entschädigung für Verlust oder für Beschädigung

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

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

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

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

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

Artikel 49

Rückgriff bei Entschädigung für verspätete Auslieferung

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

Artikel 50

Rückgriffsverfahren

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

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

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

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

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

Artikel 51

Zuständigkeit beim Rückgriff

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

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

Artikel 52

Vereinbarungen über den Rückgriff

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

Titel IV

Verschiedene Vorschriften

Artikel 53

Anwendung des Landesrechtes

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

Artikel 54

Allgemeine Vorschriften über das Verfahren

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

Artikel 55

Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung

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

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

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

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

§ 3. – Das rollende Material einer Eisenbahn mit Einschluss aller dazugehörenden und für die Beförderung benötigten bahneigenen Gegenstände, wie Behälter (Container), Ladegeräte, Decken, kann in einem anderen Staate als demjenigen, dem die betreffende Eisenbahn angehört, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem die Eigentumsbahn angehört.

Die Anlage VII des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) setzt die Bedingungen für die Unpfändbarkeit von Privatwagen fest.

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

Artikel 56

Währung. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen

§ 1. – Als Franken im Sinne dieses Übereinkommens oder seiner Anlagen gelten Goldfranken im Gewicht von 10/81 Gramm und 0,900 Feingehalt.

§ 2. – Die Eisenbahn hat die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umrechnungskurse).

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

Artikel 57

Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr

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

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

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

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

d. auf Verlangen eines Vertragsstaates oder eines Unternehmens, dessen Strecken in die in Artikel 58 vorgesehene Liste eingetragen sind, durch Anbieten seiner guten Dienste oder seiner Vermittlung oder auf andere Weise eine Schlichtung zu versuchen, um Streitigkeiten zwischen den genannten Staaten oder Unternehmen über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens beizulegen;

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

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

g. die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zusammtritt von Konferenzen nach Artikel 66 vorzuschlagen.

§ 2. – Eine besondere Satzung, welche die Anlage II zu diesem Übereinkommen bildet, trifft Bestimmungen über Sitz, Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes sowie über die zur Ausübung seiner Tätigkeit notwendigen Mittel. Sie enthält auch Bestimmungen über die Tätigkeit des Zentralamtes und die Aufsicht über dieses Amt. Diese Satzung und die an ihr durch Vereinbarung aller Vertragsstaaten vorgenommenen Änderungen haben dieselbe Geltung und Geltungsdauer wie das Übereinkommen selbst.

Artikel 58

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken

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

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

§ 3. – Das Zentralamt löscht eine Strecke, sobald der Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mit-

geteilt hat, dass die durch das Übereinkommen auferlegten Verpflichtungen für diese Strecke nicht mehr erfüllt werden können.

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

Artikel 59

Zusatzbestimmungen

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

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

Ihre Einführung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Artikel 60

Schiedsgerichtliche Erledigung von Streitigkeiten

§ 1. – Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens als Landesrecht oder als Vertragsrecht und der von einzelnen Vertragsstaaten erlassenen Zusatzbestimmungen können auf Verlangen der Parteien Schiedsgerichten unterbreitet werden, deren Zusammensetzung und Verfahren Gegenstand der Anlage IV zu diesem Übereinkommen bilden.

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

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

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

1. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten,

2. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits,

3. bei Streitigkeiten zwischen Nichtvertragsstaaten,

sofern in den beiden letzten Fällen das Übereinkommen als Landesrecht oder als Vertragsrecht angewendet wird;

b. bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen;

c. bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen und Benützern;

d. bei Streitigkeiten unter Benützern.

§ 4. – Die Bedingungen für die Hemmung oder Unterbrechung der Verjährung von Ansprüchen aus einem internationalen Beförderungsvertrag, auf Grund dessen die Einleitung des Schiedsgerichtsverfahrens gemäss diesem Artikel begehrt wird, richten sich nach dem Recht des Landes, in dem die gerichtliche Klage zu erheben wäre.

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

Titel V

Sonderbestimmungen

Artikel 61

Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

§ 1. – Bei Eisenbahn-Seebeförderungen über die in Artikel 2 § 1 erwähnten Linien kann jeder Staat, indem er die Aufnahme eines entsprechenden Vermerkes in die Liste der dem Übereinkommen unterstellten Linien verlangt, die Gründe für die Befreiung von der Haftung nach Artikel 30 durch die nachstehenden Gründe, jedoch nur in ihrer Gesamtheit, ergänzen.

Der Beförderungsunternehmer kann sich auf diese Gründe nur berufen, wenn er beweist, dass die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung auf der Seestrecke vom Beginn des Einladens des Reisegepäcks in das Schiff bis zu seiner Ausladung aus dem Schiff entstanden ist.

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

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

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

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

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

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

Die vorstehenden Gründe für die Befreiung von der Haftung haben weder eine Aufhebung noch eine Einschränkung der allgemeinen Verpflichtungen des

Beförderungsunternehmers zur Folge, insbesondere nicht seiner Verpflichtung, die gehörige Sorgfalt anzuwenden, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Reisegepäck verladen wird, für dessen Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen.

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

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

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

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

Unterwegs befindliches Reisegepäck wird von diesen Massnahmen nicht betroffen.

Titel VI

Schlussbestimmungen

Artikel 62

Unterzeichnung

Dieses Übereinkommen, dessen Beilagen einen integrierenden Bestandteil bilden, bleibt bis zum 1. März 1953 zur Unterzeichnung durch die Staaten offen, die eingeladen wurden, sich an der ordentlichen Revisionskonferenz vertreten zu lassen.

Artikel 63

Ratifikation. Inkraftsetzung

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

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

Artikel 64

Beitritt zum Übereinkommen

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

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

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

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

Artikel 65

Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen

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

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

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

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

Artikel 66

Revision des Übereinkommens

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 3. – Im Zeitraum zwischen zwei Revisionskonferenzen können die Artikel 5, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 21, 27, 47, 48, 49, 52 und die Anlagen I und IV durch einen Revisionsausschuss fortgebildet werden, dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang in der Anlage III zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

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

Artikel 67

Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen

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

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

Bei Nichtübereinstimmung gilt der französische Wortlaut.

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

So geschehen zu Bern am fünfundzwanzigsten Oktober eintausendneuhundertzweiundfünfzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Gepäckscheinmuster

ANLAGE I
(Artikel 21)

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

Blatt 1

Nr.		Internationale Gepäckbeförderung				☉	
(Name der Eisenbahnverwaltung)							
Gepäckschein-Stamm von nach über							
10 mm Tag	Zahl der Fahr- aus- weise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirk- liches Gewicht kg	Gepäckfracht			
				Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg		ohne Freigepäck für kg	
19.....				*)		mit Freigepäck für kg	
Zug Nr.	in Ziffern			in Buchstaben			Interesse an der Lieferung
							
	Nebengebühren						
	Erhebungsbetrag						

150 mm

2. Blatt

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

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

Nr.		Internationale Gepäckbeförderung			
				Ⓢ	
(Name der Eisenbahnverwaltung)					
Gepäckschein					
von		nach			
über					
Tag	Zahl der Fahr- aus- weise	Zahl der Gepäck- stücke	Wirk- liches Gewicht	Gepäckfracht	
19.....			kg	Frachtberechnung für Einheiten zu 10 kg	ohne Freigepäck für kg
					mit Freigepäck für kg
				*)	
Zug Nr.	in Ziffern			in Buchstaben	
				Interesse an der Lieferung	
	Nebengebühren				
	Erhebungsbetrag				

Siehe Rückseite

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

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

Gegen Rückgabe dieses Scheines wird das umseitig bezeichnete Reisegepäck ausgeliefert.

*) Die Eisenbahnen können diese Rubrik nach Bedarf ergänzen.

Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr

Artikel 1

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

Die Aufsicht über seine Tätigkeit auf administrativem und finanziellem Gebiet wird im Rahmen der Bestimmungen des Artikels 57 des Übereinkommens ausgeübt und einem Verwaltungsausschuss anvertraut.

Dem Verwaltungsausschuss sind folgende Aufgaben übertragen:

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

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

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

b. Die Schweizerische Eidgenossenschaft verfügt über einen ständigen Sitz im Ausschuss, dessen Vorsitz sie führt. Die anderen Mitgliedstaaten werden auf fünf Jahre ernannt. Die diplomatische Konferenz, die gemäss Artikel 63 des Übereinkommens mit dessen Inkraftsetzung beauftragt ist, bezeichnet unter Berücksichtigung einer angemessenen geographischen Verteilung die Staaten, die dem Ausschuss für den ersten Zeitraum von fünf Jahren angehören. Sie stellt die Regeln auf, nach welchen der Ausschuss für die folgenden Zeiträume zu bestellen ist.

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

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

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

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

Die Aufgaben des Sekretariates des Verwaltungsausschusses werden vom Zentralamt besorgt.

Die Niederschriften der Sitzungen des Verwaltungsausschusses werden allen Vertragsstaaten zugestellt.

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

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

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

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

Die Prüfung der Rechnung des Zentralamtes, die sich lediglich auf die Übereinstimmung der Geschäftsbücher mit den Rechnungsbelegen im Rahmen des Voranschlages erstreckt, wird durch die schweizerische Regierung ausgeübt. Diese leitet die Rechnung mit einem Bericht an den Verwaltungsausschuss weiter.

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

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

Artikel 2

§ 1. - Die Kosten des Zentralamtes werden von den Vertragsstaaten im Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken und der anderen Strecken getragen, die den Übereinkommen unterstellt sind. Die Schiffahrtsstrecken sind jedoch nur mit der Hälfte ihrer Streckenlänge an den Kosten beteiligt. Der Beitrag jedes Staates beträgt höchstens 0,80 Franken für den Streckenkilometer. Ausnahmsweise kann dieser Beitrag nach Vereinbarung zwischen der antragstellenden Regierung und dem Zentralamt und nach Genehmigung durch den Verwaltungsausschuss für Strecken, die unter besonderen Bedingungen betrieben werden, um höchstens fünfzig Prozent herabgesetzt werden. Die Höhe des auf den Streckenkilometer entfallenden Jahreskredites wird für jedes Geschäftsjahr durch den Verwaltungsausschuss nach Anhörung des Zentralamtes festgesetzt. Der Kredit wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamtes den Betrag des auf dieser Grundlage berechneten Kredites nicht erreicht haben, wird der nicht ausgegebene Restbetrag einem Reservefonds zugeführt.

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

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

§ 4. – Der Staat, dessen Strecken unter den im vorerwähnten § 2 genannten Bedingungen gelöscht worden sind, kann sie dem internationalen Verkehr nur dann wieder unterstellen lassen, wenn er vorher die Beträge, die er schuldig geblieben ist, für die betreffenden Jahre bezahlt, und zwar zuzüglich fünf Prozent Zinsen ab Ende des sechsten Monats seit dem Tage, an dem ihn das Zentralamt erstmals aufgefordert hat, die auf ihn entfallenden Kostenbeiträge zu zahlen.

Artikel 8

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

§ 2. – Die Zeitschrift erscheint in französischer und deutscher Sprache. Ein Exemplar wird unentgeltlich jedem Vertragsstaat und jeder beteiligten Verwaltung zugestellt. Für weitere Exemplare ist ein vom Zentralamt festgesetzter Preis zu bezahlen.

Artikel 4

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

§ 2. – Ist das Zentralamt der Ansicht, dass die angeführten Gründe die Weigerung rechtfertigen, so hat es die Parteien an das zuständige Gericht oder, falls diese es verlangen, an das in Artikel 60 des Übereinkommens (Anlage IV) vorgesehene Schiedsgericht zu verweisen.

§ 3. – Ist das Zentralamt der Ansicht, dass der Betrag ganz oder teilweise tatsächlich geschuldet ist, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen erklären, dass das schuldnerische Beförderungsunternehmen den Schuldbetrag ganz oder teilweise beim Zentralamt einzuzahlen hat; der daraufhin eingezahlte Betrag bleibt bis zur endgültigen Entscheidung durch das zuständige Gericht oder durch das in Artikel 60 des Übereinkommens (Anlage IV) vorgesehene Schiedsgericht hinterlegt.

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

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

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

Artikel 5

Zur Deckung der aus der Tätigkeit gemäss Artikel 57 § 1 *d* bis *f* des Übereinkommens erwachsenden besonderen Kosten wird eine Entschädigung erhoben. Die Höhe dieser Entschädigung wird auf Antrag des Zentralamtes durch den Verwaltungsausschuss festgesetzt.

Artikel 6

Übergangsbestimmung

Die erste von der schweizerischen Regierung einzuuberufende ordentliche Sitzung des Verwaltungsausschusses findet binnen zwei Monaten nach Inkrafttreten des Übereinkommens statt.

Satzung des Revisionsausschusses

Artikel 1

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

Artikel 2

Das Zentralamt beruft den Ausschuss nach Bedarf sowie auf Verlangen von mindestens fünf Vertragsstaaten zu einer Tagung ein.

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

Artikel 3

Alle Vertragsstaaten können sich an den Arbeiten des Ausschusses beteiligen.

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

Jeder Staat trägt die Kosten seiner Vertretung.

Artikel 4

Das Zentralamt bildet die Geschäftsstelle des Ausschusses und besorgt die Sekretariatsgeschäfte.

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

Artikel 5

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

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

Artikel 6

Der Ausschuss ist verhandlungsfähig, wenn ein Drittel der Vertragsstaaten vertreten ist.

Artikel 7

Der Ausschuss bezeichnet für jede Tagung einen Präsidenten sowie einen oder zwei Vizepräsidenten.

Artikel 8

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

Artikel 9

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

Ein Antrag gilt nur dann als angenommen,

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

b. wenn er die Mehrheit der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigt.

Artikel 10

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

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

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

Falls die Niederschriften nicht im Laufe der Tagung genehmigt werden, müssen die Teilnehmer die von ihnen gewünschten Änderungen dem Sekretariat binnen angemessener Zeit mitteilen.

Artikel 11

Zur Erleichterung der Arbeiten kann der Ausschuss Unterausschüsse einsetzen; er kann auch Unterausschüsse einsetzen, die bestimmte Fragen für eine spätere Tagung vorzubereiten haben.

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

ANLAGE IV
(Artikel 60)**Schiedsgerichtsordnung**

Artikel 1

Zahl der Schiedsrichter

Die zur Beurteilung von nicht zwischenstaatlichen Streitigkeiten vorgesehenen Schiedsgerichte bestehen, je nach den Vereinbarungen im Schiedsvertrag, aus einem, drei oder fünf Schiedsrichtern.

Artikel 2

Wahl der Schiedsrichter

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 3

Schiedsvertrag

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

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

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

Artikel 4

Verfahren

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

- a. Das Schiedsgericht untersucht und beurteilt die ihm unterbreitete Streitsache auf Grund des Vorbringens der Parteien, ohne dass es bei seiner Entscheidung an die Auslegung durch die Parteien gebunden ist.
- b. Es kann nicht mehr oder nichts anderes zusprechen, als der Kläger verlangt hat, und auch nicht weniger, als der Beklagte als geschuldet anerkannt hat.
- c. Der Schiedsspruch wird mit gehöriger Begründung vom Schiedsgericht abgefasst und den Parteien durch Vermittlung des Zentralamtes zugestellt.
- d. Vorbehaltlich einer gegenteiligen Bestimmung zwingenden Rechtes an dem Ort, an welchem das Schiedsgericht tagt, können gegen den Schiedsspruch keine Rechtsmittel ergriffen werden, ausgenommen jedoch die Revision und die für den Fall der Nichtigkeit vorgesehenen Rechtsmittel.

Artikel 5

Gerichtssekretariat

Das Zentralamt besorgt die Sekretariatsgeschäfte des Schiedsgerichtes.

Artikel 6

Kosten

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

Zusatzprotokoll

(Vom 25. Oktober 1952)

zu den in Bern am 25. Oktober 1952 unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr (CIV)

Bei Abschluss der Arbeiten der fünften Revisionskonferenz der Internationalen Übereinkommen vom 23. November 1933 über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (IÜP) fasste die Konferenz folgende Beschlüsse:

1. Die Konferenz erteilt der schweizerischen Regierung den Auftrag, und die schweizerische Regierung nimmt den Auftrag an, eine Sonderkonferenz einzuberufen, die

a. eine neue Satzung für das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr auszuarbeiten hat, mit der eine ähnliche Aufsichtsordnung einzuführen ist, wie sie bei anderen internationalen Organisationen besteht. Die schweizerische Regierung wird in Berücksichtigung der Anregungen der französischen Delegation einen Entwurf ausarbeiten, der den Vertragsstaaten bekanntgegeben wird. Die Sonderkonferenz soll so zeitig einberufen werden, dass die neue Satzung gleichzeitig mit den neuen Übereinkommen in Kraft treten kann;

b. eine Lösung des Problems der deutschen Beteiligung an den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) zu suchen hat.

2. Die Revisionskonferenz

nimmt Kenntnis von der Feststellung der zuständigen Sachverständigen, dass die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und zur See nach und von dem Vereinigten Königreich wesentlich von den Bestimmungen der Anlage I zum IÜG abweichen; und dass es nicht möglich ist, sie rechtzeitig abzuändern, um sie mit diesen in Übereinstimmung zu bringen, und zwar um so mehr als eine Angleichung der Regelungen für alle Beförderungsmittel im kontinentalen und im interkontinentalen Verkehr beabsichtigt ist;

berücksichtigt, dass der Fachmännische Ausschuss für die Anlage I zum IÜG anlässlich seiner XI. Tagung im Dezember 1951 die Aufstellung eines besonderen Anhangs zur Anlage I beschlossen hat, der die abweichenden Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Stoffe im Eisenbahn/Seeverkehr

zwischen dem Festland und dem Vereinigten Königreich enthalten soll, und dass er einen Unterausschuss – in dem auch das Vereinigte Königreich vertreten ist – für die Aufstellung dieses Anhangs, der dem genannten Ausschuss unterbreitet werden soll, eingesetzt hat;

erklärt sich mit diesem Vorgehen einverstanden;

beschliesst, dass bis zum Inkrafttreten dieses besonderen Anhangs die gefährlichen Güter, die nach den Bestimmungen der CIM und der CIV nach oder von dem Vereinigten Königreich befördert werden, ausser den Bestimmungen der Anlage I auch den Bedingungen des Vereinigten Königreiches über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und zur See entsprechen müssen.

3. Um das gleichzeitige Inkrafttreten des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und seiner Anlagen in der Form, wie sie sich aus den im Gange befindlichen Revisionen ergibt, zu ermöglichen, spricht sich die Konferenz dafür aus, dass Artikel 67 § 4 der CIM so bald wie möglich und spätestens 6 Monate vor dem für das eigentliche Übereinkommen vorgesehenen Zeitpunkt in Kraft gesetzt werde.

4. Die Konferenz nimmt Kenntnis von nachstehender Erklärung:

«Die Regierungen der bulgarischen Volksrepublik, der ungarischen Volksrepublik, der polnischen Volksrepublik, der rumänischen Volksrepublik und der tschechoslowakischen Republik unterzeichnen die Übereinkommen unter dem Vorbehalt, dass sie die Bestimmungen von Artikel 60 § 2 und § 3 lit. a der CIM und der CIV nicht als verbindlich und verpflichtend anerkennen»,

und beschliesst, die vorstehenden Vorbehalte wegen des freiwilligen Charakters des Schiedsgerichtsverfahrens zuzulassen.

So geschehen zu Bern am fünfundzwanzigsten Oktober eintausendneuhundertzweiundfünfzig.

Zusatzprotokoll

(Vom 11. April 1953)

zu den Internationalen Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)

Die unterzeichneten Bevollmächtigten

haben folgendes vereinbart:

1. Die Staaten, welche die Übereinkommen vom 25. Oktober 1952 nicht unterzeichnet haben – oder Gebietsteile solcher Staaten –, auf deren Eisenbahnlinien die Übereinkommen vom 23. November 1933 angewendet werden, können der schweizerischen Regierung mitteilen, dass sie die Bestimmungen der Übereinkommen vom 1952 durch innerstaatliche Rechtssetzung eingeführt haben und gemäss ihren Verfassungsbestimmungen durchführen werden.

2. Eine solche Mitteilung hat folgende Wirkungen:

a. Die Bestimmungen der Übereinkommen von 1952 finden Anwendung im Verhältnis der Vertragsstaaten zu den unter Ziffer 1 erwähnten Staaten oder Gebietsteilen von Staaten, welche diese Mitteilung gemacht haben, und zwar nach Ablauf von 30 Tagen vom Zeitpunkt des Eingangs der Mitteilung bei der schweizerischen Regierung, wenn die Übereinkommen in Kraft getreten sind, andernfalls vom Zeitpunkt ihres Inkrafttretens an.

b. Die schweizerische Regierung stellt den Zeitpunkt des Eingangs der Mitteilung bei ihr fest und gibt den Vertragsstaaten der Übereinkommen von 1952 sowie den Staaten oder Gebietsteilen von Staaten, die von der Möglichkeit nach Ziffer 1 Gebrauch gemacht haben, hiervon Kenntnis.

c. Mehrere Gebietsteile eines der in Ziffer 1 erwähnten Staaten haben nicht mehr als eine Stimme. Die Einzelheiten hinsichtlich der Durchführung dieses Grundsatzes werden durch eine Regierungskonferenz der Signatarstaaten der Übereinkommen von 1952 geregelt werden. In allen anderen Beziehungen haben diese Staaten oder ihre Gebietsteile dieselben Rechte und Pflichten wie die Staaten, welche die Übereinkommen von 1952 ratifiziert haben oder ihnen beigetreten sind.

3. Um die Bestimmungen der Übereinkommen von 1952 nach dem Recht des Vereinigten Königreichs für die Benützer auch insoweit verbindlich werden zu lassen, als es sich um die Strecken von Gebietsteilen von Staaten handelt, welche die Übereinkommen weder unterzeichnet haben noch ihnen beigetreten

sind, wird die Regierung des Vereinigten Königreichs ermächtigt, in Abweichung von den Bestimmungen der Übereinkommen für den Verkehr aus dem Vereinigten Königreich in das Frachtbriefformular (CIM), in den internationalen Fahrausweis und in den Gepäckschein (CIV) einen Hinweis auf dieses Zusatzprotokoll aufzunehmen.

4. Dieses Protokoll, das die Übereinkommen von 1952 ergänzt, bleibt bis zum 1. Juni 1953 zur Unterzeichnung offen.

Es ist zu ratifizieren.

Die Staaten, die dieses Protokoll bis zu diesem Zeitpunkt nicht unterzeichnet haben, und die Staaten, welche sich an den vorerwähnten Übereinkommen gemäss Artikel 65 der CIM und Artikel 64 der CIV von 1952 beteiligen, können diesem Protokoll auf Grund einer Mitteilung beitreten.

Die Ratifikationsurkunde oder die Mitteilung über den Beitritt ist bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

Dieses Zusatzprotokoll tritt sechs Monate vor dem für die Inkraftsetzung der Übereinkommen von 1952 vorgesehenen Zeitpunkt in Kraft.

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

So geschehen zu Bern am elften April eintausendneuhundertdreiundfünfzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jeder an dieser Konferenz vertretenen Regierung eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

SIGNATARSTAATEN

der CIM, der CIV und des Zusatzprotokolls vom 25. Oktober 1952, des Dokuments «Satzung des Zentralamtes» und des Zusatzprotokolls vom 11. April 1953:

Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Libanon, Liechtenstein, Luxemburg, Norwegen, die Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, das Vereinigte Königreich, Schweden, die Schweiz, die Tschechoslowakei, die Türkei und Jugoslawien.

In bezug auf *Deutschland*, Vertragspartei des IÜG und des IÜP vom 23. November 1933, siehe die Zusatzprotokolle vom 25. Oktober 1952 unter Ziffer 1 b und vom 11. April 1953 unter Ziffern 1 und 2.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Genehmigung der internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn- Personen- und -Gepäckverkehr (Vom 6. November 1953)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1953
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6546
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.11.1953
Date	
Data	
Seite	485-626
Page	
Pagina	
Ref. No	10 038 454

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.