

**1146 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XV. GP**

1982 06 22

**Regierungsvorlage**

**Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) samt Protokoll, Anhängen, deren Anlagen und Vorbehalt**

# Convention

relative

## aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)

### LES PARTIES CONTRACTANTES,

réunies en application de l'article 69, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de l'article 64, § 1 de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 7 février 1970 ainsi qu'en application de l'article 27 de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966,

- convaincues de l'utilité d'une organisation internationale,
- reconnaissant la nécessité d'adapter les dispositions du droit des transports aux besoins économiques et techniques,

sont convenues de ce qui suit:

### Titre premier

### Généralités

#### Article premier

##### Organisation intergouvernementale

§ 1. — Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée « l'Organisation ».

Le siège de l'Organisation est fixé à Berne.

§ 2. — L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole annexé à la Convention dont il fait partie intégrante.

Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 3. — Les langues de travail de l'Organisation sont le français et l'allemand.

#### Article 2

##### But de l'Organisation

§ 1. — L'Organisation a essentiellement pour but d'établir un régime de droit uniforme applicable aux transports des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres, empruntant des lignes ferroviaires, ainsi que de faciliter l'exécution et le développement de ce régime.

§ 2. — Le régime de droit prévu au § 1 peut également être appliqué aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau intérieures.

1146 der Beilagen

3

(Übersetzung)

# Übereinkommen

über

## den internationalen Eisenbahnverkehr

**(COTIF)**

### DIE VERTRAGSPARTEIEN

sind in Anwendung des Artikels 69 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und des Artikels 64 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970 sowie in Anwendung des Artikels 27 des Zusatzübereinkommens zum CIV über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden vom 26. Februar 1966 zusammengetreten und haben,

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

### Titel I

## Allgemeine Bestimmungen

### Artikel 1

#### Zwischenstaatliche Organisation

§ 1. — Die Parteien dieses Übereinkommens bilden als Mitgliedstaaten die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), im folgenden „Organisation“ genannt.

Die Organisation hat ihren Sitz in Bern.

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

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

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

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

### Artikel 2

#### Zweck der Organisation

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

§ 2. — Die in § 1 vorgesehene Rechtsordnung kann auch auf durchgehende internationale Beförderungen angewendet werden, die außer auf Eisenbahnlinien auch auf Linien zu Land, zur See und auf Binnengewässern erfolgen.

**Article 3****Règles uniformes CIV et CIM**

§ 1. — Les transports en trafic international direct sont soumis:

- aux « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) », formant l'Appendice A à la Convention;
- aux « Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) », formant l'Appendice B à la Convention.

§ 2. — Les lignes visées à l'article 2, sur lesquelles s'effectuent ces transports, sont inscrites sur deux listes: liste des lignes CIV et liste des lignes CIM.

§ 3. — Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, § 2, inscrites sur ces listes, ont les mêmes droits et obligations que ceux qui découlent pour les chemins de fer des Règles uniformes CIV et CIM, sous réserve des dérogations résultant des conditions d'exploitation propres à chaque mode de transport et publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

Toutefois, les règles de responsabilité ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 4. — Les Règles uniformes CIV et CIM, y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

**Article 4****Définition de la notion « Convention »**

Dans les textes ci-après, l'expression « Convention » couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 2, alinéa 2 et les Appendices A et B, y compris leurs Annexes, visés à l'article 3, §§ 1 et 4.

**Titre II****Structure et fonctionnement****Article 5****Organes**

Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après:

- Assemblée générale,
- Comité administratif,
- Commission de révision,
- Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses,
- Office central des transports internationaux ferroviaires (OCTI).

**Article 6****Assemblée générale**

§ 1. — L'Assemblée générale se compose des représentants des Etats membres.

§ 2. — L'Assemblée générale

- a) établit son règlement intérieur;
- b) détermine la composition du Comité administratif conformément à l'article 7, § 1;
- c) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et de l'Office central;
- d) fixe, par période quinquennale, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses annuelles de l'Organisation ou émet des directives relatives à la limitation de ces dépenses;
- e) décide, conformément à l'article 19, § 2, sur les propositions tendant à modifier la Convention;
- f) décide sur les demandes d'adhésion qui lui sont soumises en vertu de l'article 23, § 2;
- g) décide sur les autres questions inscrites à l'ordre du jour conformément au § 3.

§ 3. — L'Office central convoque l'Assemblée générale une fois tous les cinq ans ou à la demande d'un tiers des Etats membres, ainsi que dans les cas prévus aux articles 19, § 2 et 23, § 2 et adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session.

**Artikel 3****Einheitliche Rechtsvorschriften CIV und CIM**

§ 1. — Auf durchgehende internationale Beförderungen sind anzuwenden:

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

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

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

Diese Abweichungen dürfen sich jedoch nicht auf die Haftungsbestimmungen beziehen.

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

**Artikel 4****Begriffsbestimmung „Übereinkommen“**

Im folgenden umfaßt der Ausdruck „Übereinkommen“ das Übereinkommen selbst, das in Artikel 1 § 2 Absatz 2 genannte Protokoll und die in Artikel 3 §§ 1 und 4 genannten Anhänge A und B sowie deren Anlagen.

**Titel II****Aufbau und Tätigkeit****Artikel 5****Organe**

Die Tätigkeit der Organisation wird durch die folgenden Organe wahrgenommen:

- Generalversammlung,
- Verwaltungsausschuß,
- Revisionsausschuß,
- Fachausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter,
- Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI).

**Artikel 6****Generalversammlung**

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

§ 2. — Die Generalversammlung

- a) gibt sich eine Geschäftsordnung;
- b) bestimmt die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses gemäß Artikel 7 § 1;
- c) gibt Richtlinien für die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses und des Zentralamtes;
- d) setzt für einen Zeitraum von fünf Jahren den Höchstbetrag fest, den die jährlichen Ausgaben der Organisation erreichen dürfen, oder gibt Richtlinien für die Begrenzung dieser Ausgaben;
- e) entscheidet gemäß Artikel 19 § 2 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens;
- f) entscheidet über Beitrittsanträge, die ihr gemäß Artikel 23 § 2 unterbreitet werden;
- g) entscheidet über sonstige Fragen, die gemäß § 3 auf die Tagesordnung gesetzt sind.

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

§ 4. — A l'Assemblée générale, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 5. — Les décisions de l'Assemblée générale sont prises à la majorité des Etats membres représentés lors du vote.

Toutefois, pour l'application du § 2 d) et du § 2 e), dans ce dernier cas lorsqu'il s'agit des propositions de modification de la Convention proprement dite et du Protocole, la majorité requise est celle des deux tiers.

§ 6. — En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite aussi des Etats non membres à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale, des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour.

§ 7. — Avant les sessions de l'Assemblée générale et suivant les directives du Comité administratif, la Commission de révision est convoquée pour procéder à l'examen préliminaire des propositions visées à l'article 19, § 2.

## Article 7

### Comité administratif

§ 1. — Le Comité administratif se compose des représentants de onze Etats membres.

La Confédération suisse dispose d'un siège permanent et assume la présidence du Comité. Les autres Etats sont nommés pour cinq ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période quinquennale, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives.

Si une vacance se produit, le Comité désigne un autre Etat membre pour le reste de la période.

Chaque Etat membre faisant partie du Comité désigne un délégué; il peut également désigner un délégué suppléant.

§ 2. — Le Comité

- a) établit son règlement intérieur;
- b) conclut l'accord de siège;
- c) établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central;
- d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; celui-ci informe en temps utile les Etats membres de toute vacance relative à ces postes; le Gouvernement suisse présente des candidatures pour les postes de directeur général et de vice-directeur général;
- e) contrôle l'activité de l'Office central tant sur le plan administratif que sur le plan financier;
- f) veille à la bonne application, par l'Office central, de la Convention ainsi que des décisions prises par les autres organes; il préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de la Convention et de ces décisions;
- g) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le directeur général de l'Office central;
- h) approuve le programme de travail annuel de l'Office central;
- i) approuve le budget annuel de l'Organisation, le rapport de gestion et les comptes annuels;

§ 4. — Die Generalversammlung ist beschlußfähig, wenn die Mehrheit der Mitgliedstaaten vertreten ist.

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

§ 5. — Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse mit der Mehrheit der bei der Abstimmung vorhandenen Mitgliedstaaten.

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

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

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

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

## Artikel 7

### Verwaltungsausschuß

§ 1. — Der Verwaltungsausschuß besteht aus den Vertretern von elf Mitgliedstaaten.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft verfügt über einen ständigen Sitz und führt den Vorsitz im Ausschuß. Die anderen Staaten werden für fünf Jahre ernannt. Die Zusammensetzung des Ausschusses wird unter Berücksichtigung insbesondere einer angemessenen geographischen Verteilung für jede Amtszeit bestimmt. Ein Mitgliedstaat darf nicht mehr als zwei aufeinanderfolgende Amtszeiten dem Ausschuß angehören.

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

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

§ 2. — Der Ausschuß

- a) gibt sich eine Geschäftsordnung;
- b) schließt das Sitzabkommen;
- c) stellt die Vorschriften über die Organisation, die Tätigkeit und die Rechtsstellung des Personals des Zentralamtes auf;
- d) ernennt unter Berücksichtigung der Eignung der Bewerber und einer angemessenen geographischen Verteilung den Generaldirektor, den Vizegeneraldirektor, die Räte und die Ratsadjunkten des Zentralamtes; dieses setzt die Mitgliedstaaten rechtzeitig in Kenntnis, wenn eine dieser Stellen frei wird; die schweizerische Regierung unterbreitet Bewerbungen für die Stellen des Generaldirektors und des Vizegeneraldirektors;
- e) überwacht die administrative und die finanzielle Geschäftsführung des Zentralamtes;
- f) überwacht die sachgemäße Anwendung des Übereinkommens und der von den anderen Organen gefaßten Beschlüsse durch das Zentralamt; er empfiehlt gegebenenfalls die Maßnahmen, die zur Erleichterung der Anwendung des Übereinkommens und dieser Beschlüsse geeignet sind;
- g) begutachtet Fragen, welche die Tätigkeit des Zentralamtes betreffen können und die ihm von einem Mitgliedstaat oder dem Generaldirektor des Zentralamtes unterbreitet werden;
- h) genehmigt das jährliche Arbeitsprogramm des Zentralamtes;
- i) genehmigt den jährlichen Voranschlag der Organisation, den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung;

- j) communique aux Etats membres la rapport de gestion, le relevé des comptes annuels ainsi que ses décisions et recommandations;
- k) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité, ainsi que des propositions relatives à son renouvellement.

§ 3. — S'il n'en décide pas autrement, le Comité se réunit au siège de l'Organisation.

Il tient deux sessions chaque année; il se réunit, en outre, soit sur décision du président, soit lorsque quatre de ses membres en font la demande.

Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

## Article 8

### Commissions

§ 1. — La Commission de révision et la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses, ci-après appelée « Commission d'experts », se composent des représentants des Etats membres.

Le directeur général de l'Office central ou son représentant participe aux sessions avec voix consultative.

§ 2. — La Commission de révision

- a) décide, conformément à l'article 19, § 3, sur les propositions tendant à modifier la Convention;
- b) examine, conformément à l'article 6, § 7, les propositions soumises à l'Assemblée générale.

La Commission d'experts

décide, conformément à l'article 19, § 4, sur les propositions tendant à modifier la Convention.

§ 3. — L'Office central convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres ainsi que dans le cas prévu à l'article 6, § 7 et adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 4. — A la Commission de révision, le quorum est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés; à la Commission d'experts, le quorum est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 5. — Chaque Etat membre représenté a droit à une voix; le vote a lieu à main levée ou, sur demande, par appel nominal.

Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est:

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote,
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 6. — En accord avec la majorité des Etats membres, l'Office central invite à participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions, des Etats non membres et des organisations internationales ayant compétence en matière de transport ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour. Dans les mêmes conditions, des experts indépendants peuvent être invités aux sessions de la Commission d'experts.

§ 7. — Les Commissions élisent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

§ 8. — Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans l'autre; les propositions et les décisions sont traduites intégralement.



- j) teilt den Mitgliedstaaten den Geschäftsbericht, den Jahresrechnungsabschluß sowie seine Beschlüsse und Empfehlungen mit;
- k) verfaßt einen Tätigkeitsbericht, macht Vorschläge für seine Neubestellung und teilt sie den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Generalversammlung, die seine Zusammensetzung zu bestimmen hat, spätestens zwei Monate vor der Eröffnung der Tagung mit.

§ 3. — Sofern er nichts anderes beschließt, tritt der Ausschuß am Sitz der Organisation zusammen.

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

Die Niederschriften der Tagungen werden allen Mitgliedstaaten zugestellt.

## Artikel 8

### Ausschüsse

§ 1. — Der Revisionsausschuß und der Fachausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter, im folgenden „Fachausschuß“ genannt, bestehen aus den Vertretern der Mitgliedstaaten.

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

§ 2. — Der Revisionsausschuß

a) entscheidet gemäß Artikel 19 § 3 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens,

b) prüft gemäß Artikel 6 § 7 die Anträge, die der Generalversammlung vorgelegt werden.

Der Fachausschuß

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

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

§ 4. — Der Revisionsausschuß ist beschlußfähig, wenn die Mehrheit der Mitgliedstaaten vertreten ist; der Fachausschuß ist beschlußfähig, wenn ein Drittel der Mitgliedstaaten vertreten ist.

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

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

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

a) mindestens gleich einem Drittel der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten und

b) größer als die Zahl der Nein-Stimmen

ist.

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

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

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

§ 9. — Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux Etats membres.

§ 10. — Les Commissions peuvent désigner des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 11. — Les Commissions peuvent se doter d'un règlement intérieur.

### Article 9

#### Office central

§ 1. — L'Office central des transports internationaux ferroviaires assume le secrétariat de l'Organisation.

§ 2. — L'Office central notamment:

- a) exécute les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;
- b) instruit les propositions de modification de la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;
- c) convoque les Commissions;
- d) adresse, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;
- e) tient à jour et publie les listes des lignes prévues à l'article 3, § 2;
- f) reçoit les communications faites par les Etats membres et par les entreprises de transport et les notifie, s'il y a lieu, aux autres Etats membres et entreprises de transport;
- g) tient à jour et publie un fichier de jurisprudence;
- h) publie un bulletin périodique;
- i) représente l'Organisation auprès d'autres organisations internationales compétentes pour des questions ayant trait aux objectifs visés par l'Organisation;
- j) élabore le projet de budget annuel de l'Organisation et le soumet pour approbation au Comité administratif;
- k) gère les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;
- l) tente, à la demande d'un Etat membre ou d'une entreprise de transport, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- m) émet, à la demande des parties en cause — Etats membres, entreprises de transport ou usagers — un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;
- n) collabore au règlement de litiges par voie d'arbitrage, conformément au titre III;
- o) facilite, entre les entreprises de transport, les relations financières consécutives au trafic international, ainsi que le recouvrement des créances impayées.

§ 3. — Le bulletin périodique contient les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, ainsi que des études, jugements et informations importantes pour l'interprétation, l'application et l'évolution du droit de transport ferroviaire; il est publié dans les langues de travail.

### Article 10

#### Listes des lignes

§ 1. — Les Etats membres adressent à l'Office central leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes sur les listes prévues à l'article 3, § 2.

Les lignes visées à l'article 2, § 2, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

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

Die Niederschriften werden den Mitgliedstaaten zugestellt.

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

§ 11. — Die Ausschüsse können sich eine Geschäftsordnung geben.

### Artikel 9

#### Zentralamt

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

§ 2. — Das Zentralamt hat insbesondere

- a) die Aufgaben auszuführen, die ihm von den anderen Organen der Organisation übertragen werden,
- b) die Anträge auf Änderung des Übereinkommens zur Behandlung vorzubereiten, wobei gegebenenfalls Sachverständige zugezogen werden,
- c) die Ausschüsse einzuberufen,
- d) den Mitgliedstaaten rechtzeitig die erforderlichen Dokumente für die Tagungen der verschiedenen Organe zu übermitteln,
- e) die in Artikel 3 § 2 vorgesehenen Listen der Linien auf dem laufenden zu halten und zu veröffentlichen,
- f) die Mitteilungen der Mitgliedstaaten und der Beförderungsunternehmen entgegenzunehmen und sie gegebenenfalls den anderen Mitgliedstaaten und Beförderungsunternehmen zur Kenntnis zu bringen,
- g) eine Rechtsprechungskartei auf dem laufenden zu halten und zu veröffentlichen,
- h) eine Zeitschrift herauszugeben,
- i) die Organisation bei anderen internationalen Organisationen zu vertreten, die für Fragen zuständig sind, die mit den von der Organisation verfolgten Zielen zusammenhängen,
- j) den jährlichen Voranschlag der Organisation auszuarbeiten und ihn dem Verwaltungsausschuß zur Genehmigung zu unterbreiten,
- k) die Finanzen der Organisation im Rahmen des genehmigten Voranschlags zu führen,
- l) auf Ersuchen eines Mitgliedstaates oder eines Beförderungsunternehmens durch Anbieten seiner guten Dienste zu versuchen, Streitigkeiten zwischen den betreffenden Staaten oder Unternehmen über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens zu schlichten,
- m) auf Ersuchen der beteiligten Parteien — Mitgliedstaaten, Beförderungsunternehmen oder Benutzer — bei Streitigkeiten über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens Gutachten abzugeben,
- n) bei der schiedsgerichtlichen Beilegung von Streitigkeiten gemäß Titel III mitzuwirken,
- o) die durch den internationalen Verkehr bedingten finanziellen Beziehungen zwischen Beförderungsunternehmen sowie die Einziehung unbezahlter Forderungen zu erleichtern.

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

### Artikel 10

#### Listen der Linien

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

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

L'Office central notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 2. — Une ligne est soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de son inscription.

§ 3. — Une ligne cesse d'être soumise à la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de sa radiation, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

## Article 11

### Finances

§ 1. — Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque exercice, par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

Les dépenses de l'Organisation sont supportées par les Etats membres proportionnellement à la longueur des lignes inscrites. Toutefois, les lignes sur les voies maritimes et voies d'eau intérieures ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs; pour les autres lignes exploitées dans des conditions particulières, la contribution peut être réduite de moitié au maximum par accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, sous réserve de l'approbation du Comité administratif.

§ 2. — Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes annuels, l'Office central les invite à verser leur part contributive aux dépenses de l'exercice écoulé, dans le plus bref délai possible et au plus tard le 31 décembre de l'année de l'envoi.

Après cette date, les sommes dues portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an.

Si, deux ans après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement.

A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 3. — Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation visés au § 2 et à l'article 25 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote.

§ 4. — Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts par des crédits de l'Organisation; ils peuvent être répartis sur quatre exercices. Tout reliquat du déficit est porté sur un compte spécial au débit des autres Etats membres, dans la mesure où ils étaient parties à la Convention pendant la période de non-paiement; le report est effectué proportionnellement à la longueur de leurs lignes inscrites au jour de l'ouverture du compte spécial.

§ 5. — L'Etat qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 6. — L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 9, § 2, 1) à n); dans les cas prévus à l'article 9, § 2, 1) et m), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central; dans le cas prévu à l'article 9, § 2, n), l'article 15, § 2 est applicable.

§ 7. — La concordance des écritures et pièces comptables est vérifiée par le Gouvernement suisse qui présente un rapport au Comité administratif.

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

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

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

## Artikel 11

### Finanzen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 7. — Die Übereinstimmung der Geschäftsbücher mit den Rechnungsbelegen wird von der schweizerischen Regierung geprüft, die dem Verwaltungsausschuß einen Bericht vorlegt.

### **Titre III**

## **Arbitrage**

### **Article 12**

#### **Compétence**

§ 1. — Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2. — Les litiges

- a) entre entreprises de transport,
- b) entre entreprises de transport et usagers,
- c) entre usagers,

nés de l'application des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 13 à 16 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des dispositions du § 1 et du § 2.

§ 4. — Chaque Etat ayant fait une réserve en application du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement dépositaire en donne connaissance aux Etats.

### **Article 13**

#### **Compromis. Greffe**

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier:

- a) l'objet du différend;
- b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué à l'Office central qui assume les fonctions de greffe.

### **Article 14**

#### **Arbitres**

§ 1. — Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par l'Office central. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants spécialistes du droit international des transports.

§ 2. — Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste.

Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties.

Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral.

## Titel III

# Schiedsgerichtsbarkeit

### Artikel 12

#### Zuständigkeit

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

§ 2. — Streitigkeiten

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

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

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

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

### Artikel 13

#### Schiedsvertrag. Gerichtskanzlei

Die Parteien schließen einen Schiedsvertrag, der insbesondere bestimmt:

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

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

### Artikel 14

#### Schiedsrichter

§ 1. — Das Zentralamt stellt eine Liste der Schiedsrichter auf und hält sie auf dem laufenden. Jeder Mitgliedstaat kann zwei seiner Staatsangehörigen, die Sachverständige des internationalen Beförderungsrechtes sind, in die Liste der Schiedsrichter eintragen lassen.

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

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

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

Sieht der Schiedsvertrag drei oder fünf Schiedsrichter vor, so wählt jede Partei jeweils einen oder zwei Schiedsrichter; diese bezeichnen im gegenseitigen Einverständnis den dritten oder den fünften Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichtes führt.

En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le directeur général de l'Office central.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

#### **Article 15**

##### **Procédure. Frais**

§ 1. — Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

- a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;
- b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;
- c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par l'Office central;
- d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2. — Les honoraires des arbitres sont fixés par le directeur général de l'Office central.

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que de celle des honoraires des arbitres.

#### **Article 16**

##### **Prescription. Force exécutoire**

§ 1. — La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2. — La sentence du tribunal arbitral envers des entreprises de transport ou des usagers acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

### **Titre IV**

## **Dispositions diverses**

#### **Article 17**

##### **Recouvrement des créances impayées entre des entreprises de transport**

§ 1. — Les bordereaux de créances, nées, de transports soumis aux Règles uniformes et restées impayées, peuvent être adressés par l'entreprise de transport créancière à l'Office central pour en faciliter le recouvrement; à cet effet, il met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs du refus sont suffisamment fondés, il propose aux parties de se pourvoir soit devant le juge compétent, soit devant le tribunal arbitral conformément à l'article 12, § 2.



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

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

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

#### **Artikel 15**

##### **Verfahren. Kosten**

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

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

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

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

#### **Artikel 16**

##### **Verjährung. Vollstreckbarkeit**

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

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

### **Titel IV**

## **Verschiedene Bestimmungen**

#### **Artikel 17**

##### **Einziehung unbezahlter Forderungen zwischen Beförderungsunternehmen**

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

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

§ 3. — Si l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir éventuellement consulté un expert, déclarer que l'entreprise de transport débitrice est tenue de verser à l'Office central tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée doit rester consignée jusqu'à la décision définitive sur le fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral.

§ 4. — Si l'entreprise ne verse pas, dans la quinzaine, la somme déterminée par l'Office central, celui-ci adresse une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences du refus.

§ 5. — Si cette nouvelle mise en demeure reste infructueuse pendant deux mois, l'Office central adresse à l'Etat membre dont relève l'entreprise un avis motivé l'invitant à prendre des mesures et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste des lignes celles de cette entreprise.

§ 6. — Si l'Etat membre déclare que, malgré le non-paiement, il maintient l'inscription des lignes de cette entreprise ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé, de plein droit, garantir le règlement de toutes les créances résultant des transports soumis aux Règles uniformes.

### Article 18

#### Jugements. Saisies. Cautions

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

L'alinéa premier s'applique également aux transactions judiciaires.

§ 2. — Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et lui appartenant, tels que conteneurs, agrès de chargement et bâches, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dont relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport qu'ils contiennent, appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat du domicile du propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat.

§ 4. — La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la Convention.

## Titre V

# Modification de la Convention

### Article 19

#### Compétence

§ 1. — Les Etats membres adressent leurs propositions de modification de la Convention à l'Office central qui les porte immédiatement à la connaissance des Etats membres.

§ 2. — L'Assemblée générale décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions de la Convention non prévues aux §§ 3 et 4.

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

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

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

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

#### Artikel 18

##### Urteile. Arrest und Pfändung. Sicherheitsleistung

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

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

Absatz 1 gilt auch für gerichtliche Vergleiche.

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

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

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

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

#### Titel V

### Änderung des Übereinkommens

#### Artikel 19

##### Zuständigkeit

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

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

L'inscription d'une proposition de modification à l'ordre du jour d'une session de l'Assemblée générale doit recueillir l'accord d'un tiers des Etats membres.

Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité prévue à l'article 6, § 5, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions dont la modification entre dans la compétence de la Commission de révision conformément au § 3. Dans ce cas, l'Assemblée générale est habilitée à décider également sur la modification de cette ou de ces dispositions.

§ 3. — Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 2, alinéa 3, la Commission de révision décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions énumérées ci-après:

a) Règles uniformes CIV:

- Article premier, § 3; article 4, § 2; articles 5 (sauf § 2), 6, 9 à 14, 15 (sauf § 6), 16 à 21, 22, § 3; articles 23 à 25, 37, 43 (sauf §§ 2 et 4), 48, 49, 56 à 58, 61;
- les montants exprimés en unités de compte aux articles 30, 31, 38, 40 et 41, lorsque la modification vise à une majoration de ces montants;

b) Règles uniformes CIM:

- Article premier, § 2; article 3, §§ 2 à 5; articles 4, 5, 6 (sauf § 3), 7, 8, 11 à 13, 14 (sauf § 7), 15 à 17, 19 (sauf § 4), 20 (sauf § 3), 21 à 24, 25 (sauf § 3), 26 (sauf § 2), 27, 28, §§ 3 et 6; articles 29, 30 (sauf § 3), 31, 32 (sauf § 3), 33 (sauf § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (sauf § 3), 48 (dans la mesure où il ne s'agit que de procéder à une adaptation au droit de transport international maritime), 52, 53, 59 à 61, 64, 65;
- le montant exprimé en unités de compte à l'article 40, lorsque la modification vise à une majoration de ce montant;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RiCo), Annexe III;
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV.

§ 4. — La Commission d'experts décide sur les propositions de modification relatives aux dispositions du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes CIM.

## Article 20

### Décisions de l'Assemblée générale

§ 1. — Les modifications décidées par l'Assemblée générale sont consignées dans un protocole signé par les représentants des Etats membres. Ce protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2. — Lorsque le protocole aura été ratifié, accepté ou approuvé par plus des deux tiers des Etats membres, l'entrée en vigueur des décisions a lieu à l'expiration du délai fixé par l'Assemblée générale.

§ 3. — L'application des Règles uniformes CIV et CIM est suspendue dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui n'auront pas encore déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation un mois avant la date prévue pour cette entrée en vigueur. L'Office central notifie aux Etats membres cette suspension; celle-ci prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification par l'Office central de la ratification, l'acceptation ou l'approbation desdites décisions par les Etats en cause.

Cette suspension n'a pas d'effet pour les Etats membres qui ont communiqué à l'Office central qu'ils appliquent, sans avoir déposé leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation, les modifications décidées par l'Assemblée générale.

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

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

§ 3. — Vorbehaltlich einer Feststellung der Generalversammlung gemäß § 2 Absatz 3 entscheidet der Revisionsausschuß über Anträge auf Änderung der nachstehend aufgeführten Bestimmungen:

a) Einheitliche Rechtsvorschriften CIV:

- Artikel 1 § 3, Artikel 4 § 2, Artikel 5 (ohne § 2), 6, 9 bis 14, 15 (ohne § 6), 16 bis 21, 22 § 3, Artikel 23 bis 25, 37, 43 (ohne die §§ 2 und 4), 48, 49, 56 bis 58, 61;
- die in Rechnungseinheiten festgesetzten Beträge in Artikel 30, 31, 38, 40 und 41, wenn die Änderung zu einer Erhöhung dieser Beträge führen würde;

b) Einheitliche Rechtsvorschriften CIM:

- Artikel 1 § 2, Artikel 3 §§ 2 bis 5, Artikel 4, 5, 6 (ohne § 3), 7, 8, 11 bis 13, 14 (ohne § 7), 15 bis 17, 19 (ohne § 4), 20 (ohne § 3), 21 bis 24, 25 (ohne § 3), 26 (ohne § 2), 27, 28 §§ 3 und 6, Artikel 29, 30 (ohne § 3), 31, 32 (ohne § 3), 33 (ohne § 5), 34, 38, 39, 41, 45, 46, 47 (ohne § 3), 48 — soweit eine Anpassung an das internationale Seefrachtrecht angestrebt wird —, 52, 53, 59 bis 61, 64 und 65;
- der in Rechnungseinheiten festgesetzte Betrag in Artikel 40, wenn die Änderung zu einer Erhöhung dieses Betrages führen würde;
- Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP), Anlage II;
- Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RICO), Anlage III;
- Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expreßgut (RIEx), Anlage IV.

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

## Artikel 20

### Beschlüsse der Generalversammlung

§ 1. — Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen werden in ein Protokoll aufgenommen, das von den Vertretern der Mitgliedstaaten unterzeichnet wird. Dieses Protokoll bedarf der Ratifizierung, der Annahme oder der Genehmigung; die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden werden so bald wie möglich bei der Depositarregierung hinterlegt.

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

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

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

**Article 21****Décisions des Commissions**

§ 1. — Les modifications décidées par les Commissions sont notifiées par l'Office central aux Etats membres.

§ 2. — Ces décisions entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel l'Office central les a notifiées aux Etats membres, sauf objection d'un tiers des Etats membres formulée dans les quatre mois à compter de la date de la notification.

Toutefois, si un Etat membre formule des objections contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention au plus tard deux mois avant la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision, celle-ci n'entre en vigueur qu'au moment où la dénonciation par l'Etat intéressé prend effet.

**Titre VI****Dispositions finales****Article 22****Signature, ratification, acceptation, approbation de la Convention**

§ 1. — La Convention demeure ouverte à Berne, auprès du Gouvernement suisse, jusqu'au 31 décembre 1980, à la signature des Etats qui ont été invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV.

§ 2. — La Convention est soumise à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés auprès du Gouvernement suisse, gouvernement dépositaire.

**Article 23****Adhésion à la Convention**

§ 1. — Les Etats qui, invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, n'ont pas signé la Convention dans le délai prévu à l'article 22, § 1, peuvent cependant notifier leur adhésion à la Convention avant sa mise en vigueur. L'instrument d'adhésion est déposé auprès du Gouvernement dépositaire.

§ 2. — Tout Etat qui désire adhérer à la Convention après sa mise en vigueur adresse au Gouvernement dépositaire une demande et une note sur la situation de ses entreprises de transport ferroviaire au regard des transports internationaux. Le Gouvernement dépositaire les communique aux Etats membres et à l'Office central.

La demande est admise de plein droit six mois après la communication ci-dessus, sauf opposition formulée auprès du Gouvernement dépositaire par cinq Etats membres. Le Gouvernement dépositaire en avise l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres et l'Office central. Le nouvel Etat membre se conforme sans délai aux dispositions de l'article 10.

En cas d'opposition, le Gouvernement dépositaire soumet la demande d'adhésion à l'Assemblée générale qui en décide.

Après le dépôt de l'instrument d'adhésion, celle-ci prend effet le premier jour du deuxième mois suivant celui au cours duquel l'Office central a notifié aux Etats membres la liste des lignes du nouvel Etat membre.

§ 3. — Toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention et ses modifications alors en vigueur.

## Artikel 21

### Beschlüsse der Ausschüsse

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

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

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

## Titel VI

### Schlußbestimmungen

#### Artikel 22

##### Unterzeichnung, Ratifizierung, Annahme, Genehmigung des Übereinkommens

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

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

#### Artikel 23

##### Beitritt zum Übereinkommen

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

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

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

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

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

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

**Article 24****Mise en vigueur de la Convention**

§ 1. — Lorsque les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ont été déposés par quinze Etats, le Gouvernement dépositaire se met en rapport avec les Gouvernements intéressés en vue de convenir de l'entrée en vigueur de la Convention.

§ 2. — L'entrée en vigueur de la Convention entraîne l'abrogation des Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) du 7 février 1970 ainsi que de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs du 26 février 1966.

**Article 25****Dénonciation de la Convention**

Tout Etat membre qui désire dénoncer la Convention en avise le Gouvernement dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

**Article 26****Fonctions du Gouvernement dépositaire**

Le Gouvernement dépositaire avise les Etats invités à la huitième Conférence de révision ordinaire des Conventions CIM et CIV, les autres Etats ayant adhéré à la Convention, ainsi que l'Office central:

- a) des signatures de la Convention, du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et des notifications de dénonciation;
- b) de la date à laquelle la Convention entre en vigueur en application de l'article 24;
- c) du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation des protocoles visés à l'article 20.

**Article 27****Réserves à la Convention**

Des réserves à la Convention ne sont admises que si elles sont prévues par celle-ci.

**Article 28****Textes de la Convention**

La Convention est conclue et signée en langue française.

Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise.

Seul le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le neuf mai mil neuf cent quatre-vingt, en un seul exemplaire original en langue française, qui reste déposé dans les Archives de la Confédération suisse. Une copie certifiée conforme en sera remise à chacun des Etats membres.

(Suivent les signatures)



**Artikel 24****Inkraftsetzung des Übereinkommens**

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

§ 2. — Das Inkrafttreten des Übereinkommens zieht die Aufhebung der internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 7. Februar 1970 sowie des Zusatzübereinkommens zum CIV über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden vom 26. Februar 1966 nach sich.

**Artikel 25****Kündigung des Übereinkommens**

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

**Artikel 26****Aufgaben der Depositarrregierung**

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

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

**Artikel 27****Vorbehalte zum Übereinkommen**

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

**Artikel 28****Wortlaut des Übereinkommens**

Das Übereinkommen ist in französischer Sprache geschlossen und unterzeichnet.

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

Nur der französische Wortlaut ist authentisch.

ZU URKUND DESSEN haben die Unterzeichneten, die von ihren Regierungen gehörig bevollmächtigt sind, dieses Übereinkommen unterschrieben.

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

(Es folgen die Unterschriften)

# Protocole

## sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)

### Article premier

§ 1. — Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf:

- a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;
- b) en cas d'action civile en dommages-intérêts, intentée par un tiers, relative à un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;
- c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;
- d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2. — Les avoirs et biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour le compte de celle-ci et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu les dits accidents.

Toutefois, si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher qu'elle ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

§ 3. — Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 4. — Les biens acquis ou importés conformément au § 3 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par les Etats membres qui ont accordé les exonérations.

§ 5. — Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

# Protokoll

## über die Vorrechte und Immunitäten der zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)

### Artikel 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Article 2

§ 1. — L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières; elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

§ 2. — Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

### Article 3

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de service, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

- a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;
- b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;
- c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;
- d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;
- f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

### Article 4

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre:

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions, même après qu'ils ont cessé d'être au service de l'Organisation; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;
- d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;
- e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement reconnus aux membres du personnel des organisations internationales;

### Artikel 2

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

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

### Artikel 3

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

- a) Immunität von der Gerichtsbarkeit, auch nach Beendigung ihres Auftrages, hinsichtlich der von ihnen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vorgenommenen Handlungen, einschließlich ihrer mündlichen und schriftlichen Äußerungen; diese Immunität gilt jedoch nicht im Falle von Schäden auf Grund eines Unfalles, der durch ein einem Vertreter eines Staates gehörendes oder von ihm geführtes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstoßes gegen die Vorschriften über den Verkehr, an dem das genannte Fahrzeug beteiligt ist;
- b) Immunität von Festnahme und Untersuchungshaft, außer wenn sie auf frischer Tat ertappt werden;
- c) Immunität von der Beschlagnahme ihres persönlichen Gepäcks, außer wenn sie auf frischer Tat ertappt werden;
- d) Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;
- e) Befreiung für sich und ihre Ehegatten von allen Einreisebeschränkungen und von der Ausländermeldepflicht;
- f) die gleichen Erleichterungen hinsichtlich der Währungs- und Devisenvorschriften wie Vertreter ausländischer Regierungen mit vorübergehendem amtlichen Auftrag.

### Artikel 4

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

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

- f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement reconnues aux membres du personnel des organisations internationales.

#### Article 5

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions:

- a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation intéressant le moyen de transport précité; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;
- b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;
- c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;
- d) mêmes facilités, en ce qui concerne les bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

#### Article 6

§ 1. — Les privilèges et immunités prévus par ce Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2. — Les autorités compétentes selon le § 1 sont:

- les Etats membres, pour leurs représentants,
- le Comité administratif pour le directeur général,
- le directeur général pour les autres membres du personnel ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

#### Article 7

§ 1. — Aucune des dispositions de ce Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2. — L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et règlements des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans ce Protocole.

#### Article 8

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés dans ce Protocole

- à l'article 3, à l'exception de la lettre d),
- à l'article 4, à l'exception des lettres a), b) et d),
- à l'article 5, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

#### Article 9

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application des dispositions de ce Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

## 1146 der Beilagen

31

- f) im Fall einer internationalen Krise dieselben Erleichterungen bei der Rückführung in ihren Heimatstaat, wie sie allgemein den Mitgliedern des Personals internationaler Organisationen gewährt werden; das gleiche gilt für die in ihrem Haushalt lebenden Familienangehörigen.

**Artikel 5**

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

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

**Artikel 6**

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

§ 2. — Zuständige Behörden gemäß § 1 sind:

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

**Artikel 7**

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

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

**Artikel 8**

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

- Artikel 3, ausgenommen Buchstabe d,
  - Artikel 4, ausgenommen Buchstabe a, b und d,
  - Artikel 5, ausgenommen Buchstabe a und b,
- dieses Protokolls zu gewähren.

**Artikel 9**

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

**Appendice A**  
à la Convention relative aux transports  
internationaux ferroviaires (COTIF)  
du 9 mai 1980

# Règles uniformes

## concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)

### Titre premier

### Généralités

#### Article premier

##### Champ d'application

§ 1. — Sous réserve des exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux convoyeurs des envois effectués conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM).

§ 2. — Les tarifs internationaux fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

§ 3. — Dans les Règles uniformes, le terme « gare » couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

### Article 2

#### Exceptions du champ d'application

§ 1. — Les transports dont la gare de départ et de destination sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

- a) si les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou
- b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces transports comme internationaux.

§ 2. — Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et les transports entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats et que les lois et règlements d'aucun de ces Etats ne s'y opposent, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer.



**Anhang A**  
zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)  
vom 9. Mai 1980

# **Einheitliche Rechtsvorschriften**

## **für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)**

### **Titel I**

### **Allgemeine Bestimmungen**

#### **Artikel 1**

##### **Anwendungsbereich**

§ 1. — Vorbehaltlich der in Artikel 2, 3 und 33 vorgesehenen Ausnahmen finden die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung auf alle Beförderungen von Personen und Gepäck mit internationalen Beförderungsausweisen, die auf einem Wege gelten, der die Gebiete mindestens zweier Staaten berührt und ausschließlich Linien umfaßt, die in der Liste gemäß Artikel 3 und 10 des Übereinkommens eingetragen sind.

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften finden hinsichtlich der Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden auch auf Begleiter von Sendungen Anwendung, die gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) befördert werden.

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

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

#### **Artikel 2**

##### **Ausnahmen vom Anwendungsbereich**

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

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

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

### Article 3

#### Réserve concernant la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1. — Chaque Etat peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2. — Chaque Etat ayant fait la réserve ci-dessus peut y renoncer à tout moment en informant le Gouvernement dépositaire. La renonciation à la réserve produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse en donne connaissance aux Etats.

### Article 4

#### Obligation de transporter

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de voyageurs et de bagages, pourvu que:

- a) le voyageur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs internationaux;
- b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.

§ 2. — Lorsque l'autorité compétente a décidé que le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie, ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 3. — Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

### Article 5

#### Tarifs. Accords particuliers

§ 1. — Les tarifs internationaux doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs internationaux ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. — Les tarifs internationaux doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

§ 3. — Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux voyageurs qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 4. — La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination. Ces tarifs et leurs modifications entrent en vigueur à la date indiquée lors de leur publication. Les majorations de prix et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt six jours après leur publication.

### Artikel 3

#### Vorbehalt über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

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

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

### Artikel 4

#### Beförderungspflicht

§ 1. — Die Eisenbahn ist verpflichtet, Reisende und Reisegepäck gemäß den einheitlichen Rechtsvorschriften zu befördern, sofern

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

§ 2. — Hat die zuständige Behörde angeordnet, daß der Betrieb vorübergehend oder dauernd ganz oder teilweise eingestellt wird, so sind diese Maßnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen bekanntzugeben; diese teilen sie den Eisenbahnen der anderen Staaten zwecks Veröffentlichung mit.

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

### Artikel 5

#### Tarife, Sonderabmachungen

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

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

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

§ 3. — Die Eisenbahnen können Sonderabmachungen treffen, durch die Preisermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Reisenden vergleichbare Bedingungen zugestanden werden.

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

Die gemäß Absatz 1 und 2 getroffenen Maßnahmen müssen nicht veröffentlicht werden.

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

Les modifications apportées aux prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux pour tenir compte des fluctuations de change ainsi que les rectifications d'erreurs manifestes entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 5. — Dans chaque gare ouverte au trafic international, le voyageur peut prendre connaissance des tarifs internationaux ou de leurs extraits indiquant les prix des billets internationaux qui y sont en vente et les taxes correspondantes pour les bagages.

## Article 6

### Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1. — L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2. — La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3. — Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 4. — Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5. — Le chemin de fer doit publier les cours auxquels:

- a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);
- b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

## Article 7

### Dispositions complémentaires

§ 1. — Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. — Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

## Article 8

### Droit national

§ 1. — A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

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

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

## Artikel 6

### Rechnungseinheit. Umrechnungs- und Annahmekurse für Währungen

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Zentralamt bringt den Staaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.

§ 5. — Die Eisenbahn hat die Kurse bekanntzugeben,

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

## Artikel 7

### Zusatzbestimmungen

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

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

## Artikel 8

### Landesrecht

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

§ 2. — On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 3. — Pour l'application des dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, le droit national est celui de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

## **Titre II**

### **Contrat de transport**

#### **CHAPITRE I**

#### **Transport de voyageurs**

##### **Article 9**

##### **Horaires et utilisation des trains**

§ 1. — Le chemin de fer doit porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

§ 2. — Les horaires ou les tarifs doivent indiquer les restrictions dans l'utilisation de certains trains ou de certaines classes de voiture.

##### **Article 10**

##### **Exclusion du transport. Admission sous condition**

§ 1. — Sont exclues du transport ou peuvent en être exclues en cours de route:

- a) les personnes en état d'ivresse, celles qui se conduisent d'une manière inconvenante ou qui n'observent pas les prescriptions en vigueur dans chaque Etat; ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de leur billet, ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages;
- b) les personnes qui, en raison d'une maladie ou pour d'autres causes, paraîtraient devoir incommoder leurs voisins, à moins qu'un compartiment entier n'ait été réservé pour elles ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement. Toutefois, les personnes tombées malades de route doivent être transportées au moins jusqu'à la première gare où il est possible de leur donner les soins nécessaires; le prix du voyage leur est remboursé, conformément à l'article 25, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en est de même en ce qui concerne le transport des bagages.

§ 2. — Le transport des personnes atteintes de maladies contagieuses est régi par les Conventions et règlements internationaux ou, à défaut, par les lois et règlements de chaque Etat.

##### **Article 11**

##### **Billets**

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe I est admis.

§ 2. — Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des billets ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 3. — Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les billets doivent comporter:

- a) les gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire; si l'emploi de différents itinéraires ou moyens de transport est permis, cette faculté doit être mentionnée;
- c) la catégorie de train et la classe de voiture;
- d) le prix du transport;
- e) le premier jour de validité;
- f) la durée de validité.

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

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

## **Titel II**

# **Beförderungsvertrag**

## **KAPITEL I**

### **Beförderung von Reisenden**

#### **Artikel 9**

#### **Fahrpläne und Benutzung der Züge**

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

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

#### **Artikel 10**

#### **Ausschluß von der Beförderung. Bedingungsweise Zulassung**

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

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

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

#### **Artikel 11**

#### **Fahrausweise**

§ 1. — Die für eine internationale Beförderung gemäß den einheitlichen Rechtsvorschriften ausgegebenen Fahrausweise müssen die Abkürzung CIV tragen. Übergangsweise ist das Zeichen  $\text{f}$  zugelassen.

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

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

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

§ 4. — Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un billet unique au sens des Règles uniformes.

§ 5. — Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, le billet est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 6. — Le voyageur doit s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 7. — La durée de validité des billets et les arrêts en cours de route sont réglés par les tarifs internationaux.

## Article 12

### Droit au transport. Voyageur sans billet valable

§ 1. — Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un billet valable; il doit le conserver pendant tout le cours du voyage et, s'il en est requis, le présenter à tout agent du chemin de fer chargé du contrôle et le rendre à la fin du voyage. Les tarifs internationaux peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite ne sont pas valables et sont retirés par les agents du chemin de fer chargés du contrôle.

§ 3. — Le voyageur qui ne peut présenter un billet valable doit payer, outre le prix du transport, une surtaxe calculée conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer qui exige le paiement de la surtaxe.

§ 4. — Le voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix du transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport. Le voyageur exclu ne peut exiger que ses bagages soient mis à sa disposition à une gare autre que la gare de destination.

## Article 13

### Réduction de prix pour les enfants

§ 1. — Jusqu'à l'âge de cinq ans révolus, les enfants pour lesquels il n'est pas réclamé une place distincte sont transportés gratuitement et sans billet.

§ 2. — Les enfants âgés de plus de cinq ans jusqu'à dix ans révolus et les enfants plus jeunes pour lesquels une place distincte est réclamée sont transportés à des prix réduits. Ceux-ci ne peuvent excéder la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certains ou de certaines voitures, sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux prescriptions applicables par le chemin de fer émetteur du billet.

Cette réduction n'est pas obligatoirement applicable aux prix des billets qui en comportent déjà une autre par rapport au prix normal du billet simple.

§ 3. — Toutefois, les tarifs internationaux peuvent prévoir des limites d'âge différentes de celles des §§ 1 et 2, dans la mesure où ces limites ne sont inférieures ni à quatre ans révolus, en ce qui concerne la gratuité de transport visée au § 1, ni à dix ans révolus dans le cas d'application des prix réduits visés au § 2.

## Article 14

### Occupation des places

§ 1. — L'occupation, l'attribution et la réservation des places dans les trains sont réglées par les prescriptions applicables par le chemin de fer.

§ 2. — Dans les conditions fixées par les tarifs internationaux, le voyageur peut utiliser une place d'une classe supérieure ou un train d'une catégorie de prix supérieure à celles mentionnées sur le billet ou faire modifier l'itinéraire.



## 1146 der Beilagen

41

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

§ 5. — Soweit die internationalen Tarife keine Ausnahme vorsehen, ist ein Fahrausweis nur übertragbar, wenn er nicht auf den Namen lautet und die Reise noch nicht angetreten ist.

§ 6. — Der Reisende hat sich bei der Entgegennahme des Fahrausweises zu vergewissern, daß dieser seinen Angaben gemäß ausgefertigt ist.

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

**Artikel 12****Berechtigung zur Fahrt. Reisender ohne gültigen Fahrausweis**

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

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

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

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

**Artikel 13****Fahrpreisermäßigung für Kinder**

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

§ 2. — Kinder vom vollendeten fünften bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr und jüngere Kinder, für die ein gesonderter Platz beansprucht wird, sind zu ermäßigten Preisen zu befördern. Diese dürfen mit Ausnahme der Zuschläge für die Benutzung gewisser Züge oder Wagen nicht mehr als die Hälfte der Preise der Fahrausweise für Erwachsene betragen, unbeschadet der Aufrundung nach den Vorschriften, die von der den Fahrausweis ausgebenden Eisenbahn anzuwenden sind.

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

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

**Artikel 14****Benutzung der Plätze**

§ 1. — Für die Benutzung, Anweisung und Reservierung von Plätzen in den Zügen gelten die von der Eisenbahn anzuwendenden Vorschriften.

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

**Article 15****Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures**

§ 1. — Le voyageur peut prendre gratuitement avec lui dans les voitures des objets faciles à porter (colis à main).

Chaque voyageur ne dispose pour ses colis à main que de l'espace situé au-dessus et en dessous de la place qu'il occupe, ou d'un autre espace correspondant lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

§ 2. — Ne peuvent être introduits dans les voitures:

- a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 18 e), sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs;
- b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;
- c) les objets que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;
- d) les animaux vivants, sauf exception prévue par les dispositions complémentaires ou les tarifs.

§ 3. — Les tarifs internationaux peuvent prévoir à quelles conditions les objets introduits dans les voitures en contravention aux §§ 1 et 2 b) sont néanmoins transportés comme colis à main ou comme bagages.

§ 4. — Le chemin de fer a le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, en cas de présomption grave de contravention au § 2 a), b) et d). S'il n'est pas possible d'identifier le voyageur qui a pris avec lui les objets soumis à vérification, le chemin de fer effectue celle-ci en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

§ 5. — La surveillance des objets et des animaux que le voyageur prend avec lui dans la voiture lui incombe, sauf quand il ne peut l'exercer du fait qu'il se trouve dans une voiture du type spécial visé au § 1.

§ 6. — Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture, à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par une faute du chemin de fer, par une faute d'un tiers ou par des circonstances que le voyageur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer en vertu de l'article 26.

**Article 16****Correspondance manquée. Suppression de trains**

§ 1. — Lorsque par suite du retard d'un train la correspondance avec un autre train est manquée ou lorsqu'un train est supprimé sur tout ou partie de son parcours et que le voyageur veut continuer son voyage, le chemin de fer doit acheminer le voyageur avec ses colis à main et ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même gare de destination, par la même ligne ou par une autre ligne relevant des chemins de fer participant à l'itinéraire de transport primitif, de façon à permettre au voyageur d'arriver à destination avec le moindre retard.

§ 2. — Le chemin de fer doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger la validité du billet dans la mesure nécessaire et le rendre valable pour le nouvel itinéraire, pour une classe supérieure ou pour un train d'une catégorie de prix supérieure. Toutefois, les tarifs ou les horaires peuvent exclure l'utilisation de certains trains.

### Artikel 15

#### Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen

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

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

§ 2. — In die Personenwagen dürfen nicht mitgenommen werden:

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

§ 3. — Die internationalen Tarife können vorsehen, unter welchen Bedingungen Gegenstände, die entgegen § 1 und § 2 Buchstabe b in Personenwagen mitgenommen worden sind, gleichwohl als Hand- oder Reisegepäck weiterbefördert werden können.

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

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

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

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

### Artikel 16

#### Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen

§ 1. — Wird infolge einer Zugverspätung der Anschluß an einen anderen Zug versäumt oder fällt ein Zug ganz oder auf Teilstrecken aus und will der Reisende seine Reise fortsetzen, so hat die Eisenbahn, soweit möglich, den Reisenden mit seinem Hand- und Reisegepäck ohne Preiszuschlag mit einem Zug zu befördern, der auf der gleichen oder auf einer anderen Linie der am ursprünglichen Beförderungsweg beteiligten Eisenbahnen zum selben Bestimmungsbahnhof fährt und der es dem Reisenden ermöglicht, sein Reiseziel mit der geringsten Verspätung zu erreichen.

§ 2. — Die Eisenbahn hat gegebenenfalls auf dem Fahrausweis die Versäumung des Anschlusses oder den Zugausfall zu bescheinigen, die Geltungsdauer des Fahrausweises, soweit erforderlich, zu verlängern und ihn mit einem Gültigkeitsvermerk für den neuen Weg, für eine höhere Wagenklasse oder für eine Zuggattung mit höherem Fahrpreis zu versehen. Die Tarife oder die Fahrpläne können jedoch die Benutzung bestimmter Züge ausschließen.

**CHAPITRE II****Transport de bagages****Article 17****Objets admis**

§ 1. — Sont admis au transport comme bagages les objets affectés à des buts de voyage contenus dans des malles, paniers, valises, sacs de voyage et autres emballages de ce genre, ainsi que les emballages eux-mêmes.

§ 2. — Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au § 1, notamment des véhicules automobiles accompagnés remis au transport avec ou sans remorque.

§ 3. — Les tarifs ou les horaires peuvent exclure ou limiter le transport de bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

**Article 18****Objets exclus**

Sont exclus du transport comme bagages:

- a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;
- b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;
- c) les marchandises destinées au commerce;
- d) les objets encombrants ou d'une masse excessive;
- e) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles ou inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives ou corrosives ainsi que les matières répugnantes ou infectieuses; les tarifs internationaux peuvent admettre sous condition, comme bagages, certains de ces matières et objets.

**Article 19****Enregistrement et transport des bagages**

§ 1. — L'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation de billets valables au moins jusqu'à la destination des bagages et pour l'itinéraire mentionné sur les billets.

Si le billet est valable pour plusieurs itinéraires, ou si le lieu de destination est desservi par plusieurs gares, le voyageur doit indiquer exactement l'itinéraire à suivre ou la gare pour laquelle l'enregistrement doit avoir lieu. Le chemin de fer ne répond pas des conséquences de l'inobservation de cette disposition par le voyageur.

§ 2. — Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité du billet, faire enregistrer des bagages pour le parcours total ou pour des fractions quelconques de ce parcours.

§ 3. — Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets ou pour un itinéraire autre que celui mentionné sur le billet présenté. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions des Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 4. — Le prix du transport des bagages doit être payé lors de l'enregistrement.

§ 5. — Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement.

§ 6. — Le voyageur peut indiquer, conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de l'enregistrement, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. Si le voyageur n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

**KAPITEL II****Beförderung von Reisegepäck****Artikel 17****Zugelassene Gegenstände**

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

§ 2. — Die internationalen Tarife können unter bestimmten Bedingungen Tiere und Gegenstände, die in § 1 nicht genannt sind, insbesondere begleitete Kraftfahrzeuge, die mit oder ohne Anhänger zur Beförderung übergeben werden, als Reisegepäck zulassen.

§ 3. — Die Tarife oder die Fahrpläne können die Beförderung von Reisegepäck in bestimmten Zügen oder Zuggattungen ausschließen oder beschränken.

**Artikel 18****Ausgeschlossene Gegenstände**

Von der Beförderung als Reisegepäck sind ausgeschlossen:

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

**Artikel 19****Abfertigung und Beförderung des Reisegepäckes**

§ 1. — Reisegepäck wird nur gegen Vorzeigen eines mindestens bis zum Bestimmungsbahnhof des Reisegepäckes gültigen Fahrausweises und nur über den auf dem Fahrausweis angegebenen Beförderungsweg 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.

§ 2. — Wenn die Tarife es vorsehen, kann der Reisende während der Geltungsdauer des Fahrausweises Reisegepäck entweder für die ganze Strecke oder für beliebige Teilstrecken aufgeben.

§ 3. — Die Tarife bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen Reisegepäck ohne Vorzeigen eines Fahrausweises oder über einen anderen als den im vorgewiesenen Fahrausweis angegebenen Beförderungsweg abgefertigt wird. Wenn die Tarife die Annahme von Reisegepäck ohne Vorzeigen eines Fahrausweises vorsehen, gelten die Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften über die Rechte und Pflichten des Reisenden hinsichtlich seines Reisegepäckes für den Absender von Reisegepäck sinngemäß.

§ 4. — Die Gepäckfracht muß bei der Aufgabe gezahlt werden.

§ 5. — Im übrigen erfolgt die Abfertigung des Reisegepäckes gemäß den für den Aufgabebahnhof geltenden Vorschriften.

§ 6. — Der Reisende kann gemäß den für den Aufgabebahnhof geltenden Vorschriften den Zug angeben, mit dem das Reisegepäck abgesandt werden soll. Macht er von diesem Recht keinen Gebrauch, so wird das Reisegepäck mit dem nächsten geeigneten Zug befördert.

Si les bagages doivent être transbordés dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train assurant le transport régulier de bagages.

L'acheminement des bagages ne peut avoir lieu dans les conditions indiquées ci-dessus que si les formalités exigées au départ ou en cours de route par les douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

## Article 20

### Bulletin de bagages

§ 1. — Lors de l'enregistrement des bagages, il est délivré un bulletin au voyageur.

§ 2. — Les bulletins de bagages délivrés pour un transport international doivent porter le sigle CIV. A titre transitoire, le signe F est admis.

§ 3. — Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et le contenu des bulletins de bagages, ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 4. — Sauf exception prévue par les tarifs internationaux, les bulletins doivent comporter:

- a) les gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train par lequel les bagages doivent être expédiés;
- d) le nombre des voyageurs;
- e) le nombre et la masse des colis;
- f) le prix du transport et les autres frais.

§ 5. — Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi selon ses indications.

## Article 21

### Etat, conditionnement, emballage et marquage des bagages

§ 1. — Les colis dont l'état ou le conditionnement est défectueux ou l'emballage insuffisant ou qui présentent des signes manifestes d'avaries peuvent être refusés par le chemin de fer. Si néanmoins celui-ci les accepte, il peut apporter une mention appropriée sur le bulletin de bagages. L'acceptation par le voyageur du bulletin de bagages portant une telle mention est considérée comme preuve que le voyageur a reconnu l'exactitude de cette mention.

§ 2. — Le voyageur doit indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion:

- a) son nom et son adresse,
- b) la gare et le pays de destination.

Les indications périmées doivent être rendues illisibles ou enlées par le voyageur.

Le chemin de fer peut refuser les colis ne portant pas les indications prescrites.

## Article 22

### Responsabilité du voyageur. Vérification. Surtaxe

§ 1. — Le voyageur est responsable de toutes les conséquences de l'inobservation des articles 17, 18 et 21, § 2.

§ 2. — Le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions lorsque les lois et règlements de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente par ou s'il ne peut être atteint, la vérification doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer.

Muß das Reisegepäck auf einem Anschlußbahnhof umgeladen werden, so ist es mit dem nächsten für die regelmäßige Gepäckbeförderung vorgesehenen Zug zu befördern.

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

## Artikel 20

### Gepäckschein

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

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

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

§ 4. — Soweit in den internationalen Tarifen keine Ausnahme vorgesehen ist, muß der Gepäckschein enthalten:

- a) den Aufgabe- und den Bestimmungsbahnhof;
- b) den Beförderungsweg;
- c) den Tag der Aufgabe und den Zug, mit dem das Reisegepäck abgesandt werden soll;
- d) die Anzahl der Reisenden;
- e) die Anzahl und die Masse der Gepäckstücke;
- f) die Gepäckfracht und die sonstigen Kosten.

§ 5. — Der Reisende hat sich beim Empfang des Gepäckscheinens zu vergewissern, ob dieser seinen Angaben gemäß ausgefertigt ist.

## Artikel 21

### Zustand, Beschaffenheit, Verpackung und Kennzeichnung des Reisegepäcks

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

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

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

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

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

## Artikel 22

### Verantwortlichkeit des Reisenden. Nachprüfung. Zuschlag

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

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

§ 3. — Si une infraction est constatée, le voyageur doit payer les frais occasionnés par la vérification. En cas d'infraction aux articles 17 et 18, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe fixée par les tarifs internationaux, sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour le dommage éventuel.

### **Article 23**

#### **Livraison**

§ 1. — La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le chemin de fer a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2. — Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison:

- a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer;
- b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3. — Le détenteur du bulletin peut demander au service de livraison de la gare de destination la livraison des bagages aussitôt que s'est écoulé, après l'arrivée du train par lequel les bagages devaient être transportés, le temps nécessaire pour la mise à disposition ainsi que, le cas échéant, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives.

§ 4. — A défaut de remise du bulletin, le chemin de fer n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le chemin de fer peut exiger une caution.

§ 5. — Les bagages sont livrés à la gare pour laquelle ils ont été enregistrés. Toutefois, à la demande du détenteur du bulletin faite en temps utile, si les circonstances le permettent et si les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, les bagages peuvent être restitués à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire contre remise du bulletin de bagages et, en outre, si les tarifs l'exigent, contre présentation du billet.

§ 6. — Le détenteur du bulletin auquel les bagages ne sont pas livrés conformément au § 3 peut exiger la constatation, sur le bulletin, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison.

§ 7. — S'il en est requis par l'ayant droit, le chemin de fer doit procéder en sa présence à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

§ 8. — Pour le surplus, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare chargée de la livraison.

## **CHAPITRE III**

### **Dispositions communes au transport de voyageurs et de bagages**

#### **Article 24**

##### **Accomplissement des formalités administratives**

Le voyageur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne et les animaux qu'il prend avec lui que la visite de ses colis à main et bagages. Il doit assister à cette visite, sauf exception prévue par les lois et règlements de chaque Etat. Le chemin de fer n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne tient pas compte de ces obligations.



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

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

### **Artikel 23**

#### **Auslieferung**

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

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

a) Übergabe des Reisegepäcks an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen,

b) Übergabe von lebenden Tieren an einen Dritten zur Verwahrung.

§ 3. — Der Inhaber des Gepäckscheines kann auf dem Bestimmungsbahnhof die Auslieferung des Reisegepäcks an der Ausgabestelle verlangen, sobald nach der Ankunft des Zuges, mit dem es zu befördern war, die zur Bereitstellung und gegebenenfalls zur Abfertigung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderliche Zeit abgelaufen ist.

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

§ 5. — Das Reisegepäck ist auf dem Bahnhof auszuliefern, nach dem es abgefertigt worden ist. Auf rechtzeitiges Verlangen des Inhabers des Gepäckscheines kann es jedoch, wenn die Umstände es gestatten und keine zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften dem entgegenstehen, gegen Rückgabe des Gepäckscheines und, wenn es die Tarife vorschreiben, gegen Vorzeigen des Fahrausweises auf dem Aufgabebahnhof zurückgegeben oder auf einem Unterwegsbahnhof ausgeliefert werden.

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

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

§ 8. — Im übrigen erfolgt die Auslieferung des Reisegepäcks gemäß den für den ausliefernden Bahnhof geltenden Vorschriften.

## **KAPITEL III**

### **Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck**

#### **Artikel 24**

##### **Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften**

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

**Article 25****Remboursement, restitution et paiement supplémentaire**

§ 1. — Le prix de transport est remboursé en totalité ou en partie, lorsque:

- a) le billet n'a pas été utilisé ou l'a été partiellement;
- b) par suite du manque de place, le billet a été utilisé dans une classe ou un train d'une catégorie de prix inférieure à celles mentionnées sur le billet;
- c) les bagages ont été retirés à la gare de départ ou livrés à une gare intermédiaire.

§ 2. — Les tarifs internationaux fixent les pièces et attestations à produire à l'appui de la demande de remboursement, les montants à rembourser, ainsi que les taxes à en déduire.

Dans des cas déterminés, ces tarifs peuvent exclure le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

§ 3. — Toute demande de remboursement fondée sur les paragraphes précédents et l'article 10, § 1, b) est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans les six mois. Le délai commence à courir, pour les billets, du jour suivant l'expiration de leur validité et, pour les bulletins de bagages, du jour de leur émission.

§ 4. — En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception du prix de transport et d'autres frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 1 unité de compte par billet ou par bulletin de bagages.

§ 5. — Pour le calcul du trop-perçu ou du moins-perçu, il convient d'appliquer le cours du change officiel du jour où le prix de transport a été perçu. Si le paiement en est effectué dans une monnaie autre que la monnaie de perception, le cours applicable est celui du jour où ce paiement a lieu.

§ 6. — Dans tous les cas non prévus par cet article et à défaut d'accords entre les chemins de fer, les prescriptions en vigueur dans l'Etat de départ sont applicables.

**Titre III****Responsabilité****CHAPITRE I****Responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs****Article 26****Fondement de la responsabilité**

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité:

- a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

## Artikel 25

### Erstattung und Nachzahlung

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

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

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

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

§ 3. — Jeder Anspruch auf Erstattung gemäß den vorstehenden Paragraphen und gemäß Artikel 10 § 1 Buchstabe b ist verwirkt, wenn er bei der Eisenbahn nicht binnen einer Frist von sechs Monaten geltend gemacht worden ist. Die Frist beginnt bei Fahrausweisen mit dem auf den Ablauf ihrer Geltungsdauer folgenden Tag und bei Gepäckscheinen mit dem Tag ihrer Ausfertigung.

§ 4. — Ist ein Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder bei der Erhebung des Beförderungspreises und sonstiger Kosten Fehler vorgekommen, so muß der zuviel oder zuwenig gezahlte Betrag von der Eisenbahn nur erstattet oder ihr nachgezahlt werden, wenn er 1 Rechnungseinheit je Fahrausweis oder Gepäckschein übersteigt.

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

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

## Titel III

### Haftung

#### KAPITEL I

### Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden

#### Artikel 26

##### Haftungsgrund

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

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

§ 2. — Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit:

- a) wenn der Unfall durch außerhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und die Eisenbahn diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte;

- b) en tout ou en partie, dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs;
- c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue de ce fait, il répond pour le tout dans les limites des Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 3. — Les Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 4. — Le chemin de fer responsable au sens de ce chapitre est celui qui, d'après la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. Si, d'après cette liste, il y a coexploitation par deux chemins de fer, chacun d'eux est responsable.

#### **Article 27**

##### **Dommmages-intérêts en cas de mort**

§ 1. — En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2. — Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

#### **Article 28**

##### **Dommmages-intérêts en cas de blessures**

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

#### **Article 29**

##### **Réparation d'autres préjudices**

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 27 et 28, notamment les préjudices moral et physique (*pretium doloris*) et esthétique.

#### **Article 30**

##### **Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures**

§ 1. — Les dommages-intérêts prévus aux articles 27, § 2 et 28 b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2. — Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 70 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

- b) ganz oder teilweise, und zwar in dem Maße, in dem der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden oder auf ein Verhalten des Reisenden zurückzuführen ist, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht;
- c) wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und die Eisenbahn dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte; ist die Haftung der Eisenbahn danach nicht ausgeschlossen, so haftet sie unter den Beschränkungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.

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

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

### Artikel 27

#### Schadenersatz bei Tötung

§ 1. — Bei Tötung des Reisenden umfaßt der Schadenersatz:

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

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

### Artikel 28

#### Schadenersatz bei Verletzung

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

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

### Artikel 29

#### Ersatz anderer Schäden

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

### Artikel 30

#### Form und Beschränkung des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

§ 1. — Der in Artikel 27 § 2 und 28 Buchstabe b vorgesehene Schadenersatz ist in Form eines Kapitalbetrages zu leisten. Ist jedoch nach Landesrecht die Zuerkennung einer Rente zulässig, so wird der Schadenersatz in dieser Form geleistet, wenn der verletzte Reisende oder die nach Artikel 27 § 2 Anspruchsberechtigten die Zahlung einer Rente verlangen.

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

**Article 31****Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets**

Lorsque le chemin de fer est responsable en vertu de l'article 26, § 1, 2<sup>e</sup>, alinéa, il doit réparer le dommage jusqu'à concurrence de 700 unités de compte pour chaque voyageur.

**Article 32****Interdiction de limiter la responsabilité**

Les dispositions tarifaires et celles des accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles fixées aux articles 30, § 2 et 31, sont nulles de plein droit. Toutefois, cette nullité n'entraîne pas celle du contrat de transport.

**Article 33****Transports mixtes**

§ 1. — Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne sont pas applicables aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes non ferroviaires inscrites sur la liste des lignes prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2. — Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont applicables aux dommages visés à l'article 26, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans lesdits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application de l'alinéa ci-dessus, on entend par « Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit », l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3. — Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, l'article 18 de la Convention et les articles 8, 48 à 53 et 55 des Règles uniformes demeurent applicables.

**CHAPITRE II****Responsabilité du chemin de fer pour les bagages****Article 34****Responsabilité collective des chemins de fer**

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport en délivrant un bulletin de bagages est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge des bagages, participe au contrat de transport et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 51, § 3 concernant le chemin de fer de destination.

**Article 35****Etendue de la responsabilité**

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

### Artikel 31

#### Beschränkung des Schadenersatzes bei Verlust oder Beschädigung von Sachen

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

### Artikel 32

#### Verbot von Haftungsbeschränkungen

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

### Artikel 33

#### Gemischte Beförderungen

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

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

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

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

## KAPITEL II

### Haftung der Eisenbahn für das Reisegepäck

#### Artikel 34

##### Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

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

§ 2. — Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Reisegepäck übernimmt, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen, unbeschadet der die Bestimmungsbahn betreffenden Bestimmungen des Artikels 51 § 3.

#### Artikel 35

##### Umfang der Haftung

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

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre des bagages ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

- a) absence ou défectuosité de l'emballage;
- b) nature spéciale des bagages;
- c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

### Article 36

#### Charge de la preuve

§ 1. — La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 35, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 35, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

### Article 37

#### Présomption de perte des bagages

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 23, § 3.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3. — Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que les colis lui soit livré à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 40.

§ 4. — Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.

### Article 38

#### Indemnité en cas de perte

§ 1. — En cas de perte totale ou partielle des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts:

- a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 34 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 500 unités de compte par colis;
- b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 10 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 150 unités de compte par colis.



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

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

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

### Artikel 36

#### Beweislast

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

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

### Artikel 37

#### Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks

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

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

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

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

### Artikel 38

#### Entschädigung bei Verlust

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

- a) wenn die Höhe des Schadens nachgewiesen ist, eine Entschädigung in dieser Höhe, die jedoch 34 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder 500 Rechnungseinheiten je Gepäckstück nicht übersteigen darf;
- b) wenn die Höhe des Schadens nicht nachgewiesen ist, eine Pauschalentschädigung von 10 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder von 150 Rechnungseinheiten je Gepäckstück.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2. — Le chemin de fer doit rembourser, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du colis perdu.

### Article 39

#### Indemnité en cas d'avarie

§ 1. — En cas d'avarie des bagages, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2. — L'indemnité ne peut excéder:

- a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

### Article 40

#### Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1. — En cas de retard à la livraison des bagages, le chemin de fer doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours:

- a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,40 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 7 unités de compte par colis, livrés en retard;
- b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,07 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 1,40 unité de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé par les tarifs internationaux.

§ 2. — En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 38.

§ 3. — En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4. — En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle de l'article 39.

§ 5. — En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 38 et 39 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

### Article 41

#### Véhicules automobiles accompagnés

§ 1. — En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d'un véhicule automobile accompagné, le chemin de fer doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

§ 2. — Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer, le prix de transport du véhicule et des voyageurs est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.

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

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

### Artikel 39

#### Entschädigung bei Beschädigung

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

§ 2. — Die Entschädigung darf nicht übersteigen:

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

### Artikel 40

#### Entschädigung bei verspäteter Auslieferung

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

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

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

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

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

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

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

### Artikel 41

#### Begleitete Kraftfahrzeuge

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

§ 2. — Ergibt sich bei der Verladung aus einem von der Eisenbahn zu vertretenden Umstand eine Verspätung und verzichtet der Berechtigte deshalb auf die Durchführung des Beförderungsvertrages, so wird ihm der Beförderungspreis für das Fahrzeug und die Reisen den erstattet. Weist er nach, daß aus dieser Verspätung ein Schaden entstanden ist, so kann er außerdem eine Entschädigung verlangen, deren Betrag den Beförderungspreis für das Fahrzeug nicht übersteigen darf.

§ 3. — En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 4 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule.

§ 4. — En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer ne peut excéder 700 unités de compte.

En ce qui concerne les objets laissés sur le véhicule, le chemin de fer n'est pas responsable.

§ 5. — Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont également applicables au transport des véhicules automobiles accompagnés.

### CHAPITRE III

#### Dispositions communes relatives à la responsabilité

##### Article 42

##### Indemnité en cas de dol ou de faute lourde

Lorsque le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au chemin de fer, les dispositions des articles 30, 31 et 38 à 41 des Règles uniformes ou celles prévues par le droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas.

En cas de faute lourde, l'indemnité pour perte, avarie ou retard à la livraison des bagages est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 38 à 41.

##### Article 43

##### Intérêts de l'indemnité

§ 1. — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 49 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. — Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 3. — En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 4. — En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

##### Article 44

##### Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

##### Article 45

##### Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

§ 3. — Bei gänzlichem oder teilweise Verlust eines Fahrzeuges wird die dem Berechtigten für den nachgewiesenen Schaden zu zahlende Entschädigung nach dem Zeitwert des Fahrzeuges berechnet und darf 4 000 Rechnungseinheiten nicht übersteigen. Ein Anhänger gilt mit oder ohne Ladung als ein Fahrzeug.

§ 4. — Hinsichtlich der im Fahrzeug belassenen Gegenstände haftet die Eisenbahn nur für Schäden, die auf ihr Verschulden zurückzuführen sind. Der Gesamtbetrag der Entschädigung darf 700 Rechnungseinheiten nicht übersteigen.

Die Eisenbahn haftet nicht für Gegenstände, die auf dem Fahrzeug belassen werden.

§ 5. — Im übrigen gelten die Bestimmungen über die Haftung für Reisegepäck auch bei der Beförderung von begleiteten Kraftfahrzeugen.

### KAPITEL III

#### Gemeinsame Bestimmungen über die Haftung

##### Artikel 42

##### Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit

Ist der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so finden die Bestimmungen der Artikel 30, 31 und 38 bis 41 der Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie die Bestimmungen des Landesrechtes, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag begrenzen, keine Anwendung.

Im Falle grober Fahrlässigkeit ist die Entschädigung für Verlust, Beschädigung oder verspätete Auslieferung des Reisegepäcks jedoch auf das Doppelte der in Artikel 38 bis 41 vorgesehenen Höchstbeträge begrenzt.

##### Artikel 43

##### Verzinsung der Entschädigung

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

§ 2. — Für Entschädigungen gemäß Artikel 27 und 28 laufen jedoch die Zinsen erst von dem Tag an, an dem die für die Bemessung des Schadenersatzes maßgebenden Umstände eingetreten sind, wenn dieser Tag später liegt als derjenige der Reklamation oder der Klageerhebung.

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

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

##### Artikel 44

##### Haftung bei einem nuklearen Ereignis

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

##### Artikel 45

##### Haftung der Eisenbahn für ihre Leute

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

Toutefois, si à la demande d'un voyageur, ces agents et autres personnes rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte du voyageur auquel ils rendent ces services.

#### **Article 46**

##### **Autres actions**

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 45.

#### **Article 47**

##### **Dispositions spéciales**

§ 1. — Sous réserve de l'article 41, la responsabilité du chemin de fer pour le dommage causé par le retard ou la suppression d'un train ou par une correspondance manquée reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit.

§ 2. — Sous réserve de l'article 26, le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute, en ce qui concerne les objets et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15, § 5 et les objets que le voyageur a sur lui.

§ 3. — Les autres articles du Titre III et le Titre IV ne sont pas applicables aux cas des §§ 1 et 2.

### **Titre IV**

## **Exercice des droits**

#### **Article 48**

##### **Constatation de perte partielle ou d'avarie des bagages**

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie des bagages est découverte ou présumée par le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse des bagages ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.

§ 3. — En cas de perte de colis, l'ayant droit doit, pour faciliter les recherches du chemin de fer, donner une description aussi exacte que possible des colis perdus.

#### **Article 49**

##### **Réclamations**

§ 1. — Les réclamations relatives à la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit à l'un des chemins de fer suivants:

- a) le chemin de fer responsable; si selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, à l'un d'eux;

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

#### **Artikel 46**

##### **Sonstige Ansprüche**

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

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

#### **Artikel 47**

##### **Sonderbestimmungen**

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

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

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

### **Titel IV**

## **Geltendmachung von Ansprüchen**

#### **Artikel 48**

##### **Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks**

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

Dem Berechtigten ist eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

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

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

#### **Artikel 49**

##### **Reklamationen**

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

- a) bei der haftbaren Eisenbahn; falls gemäß Artikel 26 § 4 zwei Eisenbahnen haftbar sind, bei einer von ihnen;

- b) le chemin de fer de départ;
- c) le chemin de fer de destination;
- d) le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur, pour autant que le siège social de ce chemin de fer est situé sur le territoire d'un Etat membre.

§ 2. — Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 51, §§ 2 et 3.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la restitution des billets ou des bulletins de bagages.

§ 3. — Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 50.

§ 4. — Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

### **Article 50**

#### **Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer**

L'action judiciaire contre le chemin de fer appartient à celui qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit d'une autre manière.

### **Article 51**

#### **Chemins de fer qui peuvent être actionnés**

§ 1. — L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable, au sens de l'article 26, § 4. En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre eux.

§ 2. — L'action judiciaire en répétition d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 3. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer de départ, le chemin de fer de destination ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer de destination peut être actionné, même s'il n'a pas reçu les bagages.

§ 4. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5. — L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

### **Article 52**

#### **Compétence**

§ 1. — Les actions judiciaires fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

§ 2. — Les autres judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.



- b) bei der Abgangsbahn;
- c) bei der Bestimmungsbahn;
- d) bei der Eisenbahn am Wohnsitz oder am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Reisenden, sofern der Sitz dieser Eisenbahn sich auf dem Gebiet eines Mitgliedstaates befindet.

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

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

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

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

#### **Artikel 50**

#### **Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnigte Personen**

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

#### **Artikel 51**

#### **Eisenbahnen, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können**

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

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

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

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

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

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

#### **Artikel 52**

#### **Zuständigkeit**

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

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

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de ce paragraphe.

### Article 53

#### Extinction de l'action née de la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1. — Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 49, § 1.

Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au chemin de fer, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte si:

- a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 49, § 1;
- b) dans le délai prévu au § 1, le chemin de fer responsable ou si, selon l'article 26, § 4, deux chemins de fer sont responsables, l'un d'eux, a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;
- c) l'accident n'a pas été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;
- d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer.

### Article 54

#### Extinction de l'action née du contrat de transport des bagages

§ 1. — La réception des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
  - 1° la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 48;
  - 2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 48 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, si celui-ci
  - 1° demande la constatation conformément à l'article 48 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et
  - 2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;
- c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 51, § 3;
- d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

### Article 55

#### Prescription de l'action

§ 1. — Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites:

- a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;
- b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2. — Les autres actions qui naissent du contrat de transport sont prescrites par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action fondée:

- a) sur un dommage ayant pour cause un dol;
- b) sur un cas de fraude.

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

### Artikel 53

#### Erlöschen der Ansprüche aus der Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

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

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

§ 2. — Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht, wenn

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

### Artikel 54

#### Erlöschen der Ansprüche aus dem Gepäckbeförderungsvertrag

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

§ 2. — Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht:

- a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn
  1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten gemäß Artikel 48 festgestellt worden ist;
  2. die Feststellung, die gemäß Artikel 48 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
- b) bei äußerlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er
  1. die Feststellung gemäß Artikel 48 sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Reisegepäcks verlangt und
  2. außerdem beweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Auslieferung entstanden ist;
- c) bei verspäteter Auslieferung, wenn der Berechtigte binnen 21 Tagen seine Rechte bei einer der in Artikel 51 § 3 genannten Eisenbahnen geltend gemacht hat;
- d) wenn der Berechtigte nachweist, daß der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist.

### Artikel 55

#### Verjährung der Ansprüche

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

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

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

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre bei Ansprüchen

- a) wegen eines auf Vorsatz zurückzuführenden Schadens;
- b) im Fall eines Betruges.

§ 3. — La prescription prévue au § 2 court pour l'action:

- a) en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 23, § 3;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) en paiement ou en remboursement du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception: du jour du paiement ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;
- d) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;
- e) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs: du jour de l'expiration de la validité du billet.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4. — En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 49 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

## Titre V

### Rapports des chemins de fer entre eux

#### Article 56

##### Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser.

#### Article 57

##### Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

- a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);
- c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 3. — Die Verjährung gemäß § 2 beginnt bei Ansprüchen

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

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

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

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

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

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

## Titel V

### Beziehungen der Eisenbahnen untereinander

#### Artikel 56

##### Abrechnung unter den Eisenbahnen

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

#### Artikel 57

##### Rückgriff bei Verlust oder Beschädigung

§ 1. — Hat eine Eisenbahn gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung des Reisegepäckes geleistet, so steht ihr ein Rückgriffsrecht gegen die Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt waren, gemäß den folgenden Bestimmungen zu:

- a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;
- b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden; ist eine Zuordnung nicht möglich, so wird die Entschädigung gemäß Buchstabe c) auf die Eisenbahnen aufgeteilt;
- c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, wird die Entschädigung auf sämtliche Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt waren, aufgeteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht auf ihren Linien verursacht worden ist; die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der Tarifkilometer.

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

**Article 58****Recours en cas de retard à la livraison**

L'article 57 est applicable en cas d'indemnité payée pour retard à la livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

**Article 59****Procédure de recours**

§ 1. — Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 57 et 58 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

**Article 60****Compétence pour les recours**

§ 1. — La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

**Article 61****Accords au sujet des recours**

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 59, § 5.

**Titre VI****Dispositions exceptionnelles****Article 62****Dérogations**

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

**Artikel 58****Rückgriff bei verspäteter Auslieferung**

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

**Artikel 59****Rückgriffsverfahren**

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

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

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

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

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

**Artikel 60****Zuständigkeit beim Rückgriff**

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

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

**Artikel 61****Vereinbarungen über den Rückgriff**

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

**Titel VI****Ausnahmebestimmungen****Artikel 62****Abweichungen**

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

**Appendice B**  
à la Convention relative aux transports  
internationaux ferroviaires (COTIF)  
du 9 mai 1980

# **Règles uniformes**

## **concernant le contrat**

### **de transport international ferroviaire des marchandises**

#### **(CIM)**

#### **Titre premier**

#### **Généralités**

##### **Article premier**

##### **Champ d'application**

§ 1. — Sous réserve des exceptions prévues à l'article 2, les Règles uniformes s'appliquent à tous les envois de marchandises remis au transport avec une lettre de voiture directe établie pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention.

§ 2. — Dans les Règles uniformes, le terme « gare » couvre: les gares ferroviaires, les ports des services de navigation et tous autres établissements des entreprises de transport, ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

##### **Article 2**

##### **Exceptions du champ d'application**

§ 1. — Les envois dont la gare expéditrice et la gare destinataire sont situées sur le territoire d'un même Etat et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit ne sont pas soumis aux Règles uniformes:

- a) si les lignes lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ ou
- b) si les Etats ou les chemins de fer intéressés sont convenus de ne pas considérer ces envois comme internationaux.

§ 2. — Les envois entre gares de deux Etats limitrophes et les envois entre gares de deux Etats en transit par le territoire d'un troisième Etat, si les lignes par lesquelles s'effectue le transport sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au régime du trafic intérieur applicable à ce chemin de fer, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, le revendique et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

##### **Article 3**

##### **Obligation de transporter**

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions des Règles uniformes, tout transport de marchandises par wagons complets, pourvu que:

- a) l'expéditeur se conforme aux Règles uniformes, aux dispositions complémentaires et aux tarifs;
- b) le transport soit possible avec le personnel et les moyens de transport normaux permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic;
- c) le transport ne soit pas empêché par des circonstances que le chemin de fer ne peut pas éviter et auxquelles il ne dépend pas de lui de remédier.



**Anhang B**  
zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)  
vom 9. Mai 1980

# **Einheitliche Rechtsvorschriften**

## **für den Vertrag**

### **über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)**

#### **Titel I**

### **Allgemeine Bestimmungen**

#### **Artikel I**

##### **Anwendungsbereich**

§ 1. — Vorbehaltlich der in Artikel 2 vorgesehenen Ausnahmen finden die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Mitgliedstaaten berührt und ausschließlich Linien umfaßt, die in der Liste gemäß Artikel 3 und 10 des Übereinkommens eingetragen sind.

§ 2. — In den Einheitlichen Rechtsvorschriften umfaßt der Ausdruck „Bahnhof“ die Bahnhöfe der Eisenbahnen, die Häfen der Schifffahrtslinien und alle anderen für die Ausführung des Beförderungsvertrages geöffneten Stellen der Beförderungsunternehmen.

#### **Artikel 2**

##### **Ausnahmen vom Anwendungsbereich**

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

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

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

#### **Artikel 3**

##### **Beförderungspflicht**

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

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

§ 2. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les marchandises dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares concernées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter que les marchandises dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où les marchandises ne remplissant pas cette condition doivent être prises provisoirement en dépôt.

§ 4. — Lorsque l'autorité compétente a décidé que:

- a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,
  - b) certains envois seront exclus ou admis seulement sous condition,
- ces mesures doivent être portées sans délai à la connaissance du public et des chemins de fer; ceux-ci en informent les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 5. — Les chemins de fer peuvent, d'un commun accord, concentrer le transport de marchandises, dans certaines relations, sur des points frontières et sur des pays de transit déterminés.

Ces mesures sont communiquées à l'Office central. Elles sont consignées par les chemins de fer sur des listes spéciales, publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux et entrent en vigueur un mois après la date de la communication à l'Office central.

§ 6. — Toute infraction commise par le chemin de fer à cet article peut donner lieu à une action en réparation du dommage causé.

#### Article 4

##### Objets exclus du transport

Sont exclus du transport:

- a) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- b) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;
- c) les objets qui, par leurs dimensions, leur masse ou leur conditionnement, ne se prêteraient pas au transport demandé, en raison des installations ou du matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter;
- d) les matières et objets exclus du transport en vertu du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), Annexe I aux Règles uniformes, sous réserve des dérogations prévues à l'article 5, § 2.

#### Article 5

##### Objets admis au transport sous condition

§ 1. — Sont admis au transport sous condition:

- a) les matières et objets admis au transport aux conditions du RID ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;
- b) les transports funéraires, les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, les animaux vivants, les envois dont le transport présente des difficultés particulières en raison de leurs dimensions, de leur masse ou de leur conditionnement: aux conditions des dispositions complémentaires; celles-ci peuvent déroger aux Règles uniformes.

Les animaux vivants doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé lorsque cela est prévu dans les tarifs internationaux ou lorsque les chemins de fer participant au transport y ont renoncé à la demande de l'expéditeur; dans ce cas, sauf convention contraire, le chemin de fer est déchargé de sa responsabilité pour toute perte ou avarie qui résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des clauses tarifaires, peuvent convenir des conditions auxquelles doivent satisfaire certaines matières ou certains objets exclus du transport par le RID, pour être néanmoins admis.

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

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

§ 4. — Hat die zuständige Behörde angeordnet, daß

- a) der Betrieb vorübergehend oder dauernd ganz oder teilweise eingestellt wird,
  - b) gewisse Sendungen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden,
- so sind diese Maßnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen bekanntzugeben; diese teilen sie den Eisenbahnen der anderen Staaten zwecks Veröffentlichung mit.

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

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

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

#### Artikel 4

##### Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

- a) Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der beteiligten Staaten verboten ist;
- b) Gegenstände, für die auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten die Post das alleinige Recht zur Beförderung hat;
- c) Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder die Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;
- d) Stoffe und Gegenstände, die gemäß der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anlage I zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, von der Beförderung ausgeschlossen sind, vorbehaltlich der in Artikel 5 § 2 vorgesehenen Abweichungen.

#### Artikel 5

##### Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände

§ 1. — Bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind:

- a) Stoffe und Gegenstände, die zu den Bedingungen des RID oder der in § 2 vorgesehenen Abkommen und Tarifbestimmungen zur Beförderung zugelassen sind;
- b) Leichensendungen, auf eigenen Rädern rollende Eisenbahnfahrzeuge, lebende Tiere sowie Gegenstände, deren Beförderung wegen ihres Umfangs, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit besondere Schwierigkeiten verursacht, zu den Bedingungen der Zusatzbestimmungen; diese dürfen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen. Lebende Tiere müssen begleitet werden, wobei der Begleiter vom Absender zu stellen ist. Ein Begleiter ist jedoch nicht erforderlich, wenn dies in den internationalen Tarifen vorgesehen ist oder wenn die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen auf Verlangen des Absenders auf die Begleitung verzichten; in diesem Fall ist die Eisenbahn, vorbehaltlich einer gegenteiligen Abmachung, von ihrer Haftung für Verlust oder Beschädigung befreit, die aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

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

Les Etats ou les chemins de fer peuvent, dans les mêmes formes, rendre moins rigoureuses les conditions d'admission prévues par le RID.

Ces accords et clauses tarifaires doivent être publiés et communiqués à l'Office central, qui les notifie aux Etats.

## Article 6

### Tarifs. Accords particuliers

§ 1. — Le prix de transport et les frais accessoires sont calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés dans chaque Etat, valables au moment de la conclusion du contrat de transport, même si le prix de transport est calculé séparément sur différentes sections du parcours.

§ 2. — Les tarifs doivent contenir toutes les conditions spéciales applicables au transport, notamment les éléments nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et, le cas échéant, les conditions de conversion des monnaies.

Les conditions des tarifs ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 3. — Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions.

§ 4. — Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix ou d'autres avantages peuvent être accordés pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des œuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu du premier et du deuxième alinéa n'est pas obligatoire.

§ 5. — Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 6. — Les tarifs et les modifications de tarifs sont considérés comme dûment publiés au moment où le chemin de fer en met tous les détails à la disposition des usagers.

La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseau de départ ou de destination.

§ 7. — Les majorations de prix des tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs entrent en vigueur au plus tôt quinze jours après leur publication, sauf dans les cas suivants:

- a) si un tarif international prévoit l'extension d'un tarif intérieur au parcours total, les délais de publication de ce tarif intérieur sont applicables;
- b) si les majorations des prix d'un tarif international sont consécutives à un relèvement général des prix des tarifs intérieurs d'un chemin de fer participant, elles entrent en vigueur le lendemain de leur publication, à condition que l'adaptation des prix du tarif international qu'entraîne ce relèvement ait été annoncée au moins quinze jours à l'avance; cette annonce ne peut toutefois pas être antérieure à la date de la publication du relèvement des prix des tarifs intérieurs en cause;
- c) si les prix de transport et frais accessoires prévus dans les tarifs internationaux doivent être modifiés pour tenir compte des fluctuations de change ou si des erreurs manifestes doivent être rectifiées, ces modifications et rectifications entrent en vigueur le lendemain de leur publication.

§ 8. — Dans les Etats où il n'existe pas d'obligation de publier certains tarifs, ni de les appliquer à tous les usagers aux mêmes conditions, les dispositions de cet article ne font pas règle dans la mesure où elles comportent une telle obligation.

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

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

## Artikel 6

### Tarife, Sonderabmachungen

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

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

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

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

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

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

Die gemäß Absatz 1 und 2 getroffenen Maßnahmen müssen nicht veröffentlicht werden.

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

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

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

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

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

- a) wenn ein internationaler Tarif die Ausdehnung eines Binnentarifes auf die Gesamtstrecke vorsieht, gelten die Veröffentlichungsfristen dieses Binnentarifes;
- b) wenn die Erhöhungen der Frachtsätze eines internationalen Tarifes die Folge einer allgemeinen Erhöhung der Frachtsätze der Binnentarife einer der beteiligten Eisenbahnen sind, treten sie am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern die Anpassung der Frachtsätze des internationalen Tarifes an diese Erhöhung wenigstens 15 Tage vorher bekanntgegeben worden ist; diese Bekanntmachung darf jedoch nicht vor dem Zeitpunkt erfolgen, zu dem die Erhöhung der Frachtsätze der betreffenden Binnentarife veröffentlicht wird;
- c) wenn die Änderungen der in den internationalen Tarifen enthaltenen Frachten und Nebengebühren durch Kursschwankungen bedingt sind oder wenn offensichtliche Fehler berichtigt werden, treten diese Änderungen und Berichtigungen am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

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

§ 9. — Le chemin de fer ne peut percevoir, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par lui. Ces dépenses doivent être dûment constatées et décomptées à part sur la lettre de voiture, avec toutes justifications utiles. Quand ces justifications ont été fournies par des pièces jointes à la lettre de voiture et si le paiement des dépenses correspondantes incombe à l'expéditeur, ces pièces ne sont pas livrées au destinataire avec la lettre de voiture, mais sont remises à l'expéditeur avec le compte de frais mentionné à l'article 15, § 7.

#### Article 7

##### Unité de compte. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies

§ 1. — L'unité de compte prévue par les Règles uniformes est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 2. — La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat non membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 3. — Pour un Etat non membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 1 ou le § 2, l'unité de compte prévue par les Règles uniformes est considérée comme étant égale à trois francs or.

Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900.

La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 1.

§ 4. — Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent à l'Office central leur méthode de calcul conformément au § 2 ou les résultats de la conversion conformément au § 3.

L'Office central notifie ces informations aux Etats.

§ 5. — Le chemin de fer doit publier les cours auxquels:

- a) il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, payables en monnaie du pays (cours de conversion);
- b) il accepte en paiement des monnaies étrangères (cours d'acceptation).

#### Article 8

##### Dispositions spéciales à certains transports

§ 1. — Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP), Annexe II aux Règles uniformes.

§ 2. — Pour le transport des conteneurs, des dispositions spéciales sont prévues par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO), Annexe III aux Règles uniformes.

§ 3. — Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent, par des clauses tarifaires, convenir de dispositions spéciales conformes au Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx), Annexe IV aux Règles uniformes.

§ 4. — Deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des dispositions complémentaires ou des clauses tarifaires, peuvent convenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les transports concernant:

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

### Artikel 7

#### Rechnungseinheit. Umrechnungs- und Annahmekurse für Währungen

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

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

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

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

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

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

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

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

Das Zentralamt bringt den Staaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.

§ 5. — Die Eisenbahn hat die Kurse bekanntzugeben,

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

### Artikel 8

#### Besondere Bestimmungen für bestimmte Beförderungen

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

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

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

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

- a) les envois avec document de transport négociable,
- b) les envois à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,
- c) les envois de journaux,
- d) les envois destinés aux foires ou expositions,
- e) les envois d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,
- f) les envois effectués, sur tout ou partie du parcours, sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,
- g) les envois effectués sous le couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données.

#### Article 9

##### Dispositions complémentaires

§ 1. — Deux ou plusieurs Etats ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes. Elles ne peuvent déroger aux Règles uniformes que si celles-ci le prévoient expressément.

§ 2. — Les dispositions complémentaires sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat. Les dispositions complémentaires et leur mise en vigueur sont communiquées à l'Office central.

#### Article 10

##### Droit national

§ 1. — A défaut de stipulations dans les Règles uniformes, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable.

§ 2. — On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

### Titre II

## Conclusion et exécution du contrat de transport

#### Article 11

##### Conclusion du contrat de transport

§ 1. — Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer expéditeur a accepté au transport la marchandise accompagnée de la lettre de voiture. L'acceptation est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire, du timbre de la gare expéditrice ou de l'indication de la machine comptable, portant la date de l'acceptation.

§ 2. — Le traitement conforme au § 1 doit avoir lieu immédiatement après la remise au transport de la totalité de la marchandise faisant l'objet de la lettre de voiture et, dans la mesure où les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice le prévoient, le paiement des frais que l'expéditeur prend à sa charge ou le dépôt d'une garantie conformément à l'article 15, § 7. Ledit traitement doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre ou de l'indication de la machine comptable, la lettre de voiture fait preuve de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des tarifs ou des conventions entre celui-ci et le chemin de fer, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les inscriptions portées sur la lettre de voiture relatives à la masse de la marchandise ou au nombre des colis ne font preuve contre le chemin de fer que si ce dernier a vérifié cette masse ou ce nombre et l'a constaté sur la lettre de voiture. Le cas échéant, ces inscriptions peuvent être prouvées par d'autres moyens.

S'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de masse ou de nombre des colis par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture, celles-ci ne font pas preuve contre le chemin de fer. Il en est notamment ainsi lorsque le wagon est remis au destinataire avec des sceaux d'origine intacts.



- a) Sendungen mit begebaren Frachtkunden,
- b) Sendungen, die nur gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels abgeliefert werden,
- c) Sendungen von Zeitungen,
- d) Sendungen, die für Messen oder Ausstellungen bestimmt sind,
- e) Sendungen von Lademitteln sowie Mitteln zum Schutze der beförderten Güter gegen Wärme und Kälte,
- f) Sendungen, die auf der ganzen Strecke oder auf Teilstrecken auf Grund von Frachtbriefen befördert werden, die nicht als Beleg für die Frachtberechnung und die Rechnungsstellung dienen,
- g) Sendungen, die auf Grund von Belegen der automatischen Datenverarbeitung befördert werden.

### **Artikel 9**

#### **Zusatzbestimmungen**

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

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

### **Artikel 10**

#### **Landesrecht**

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

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

## **Titel II**

# **Abschluß und Ausführung des Frachtvertrages**

### **Artikel 11**

#### **Abschluß des Frachtvertrages**

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

§ 2. — Die Behandlung gemäß § 1 hat sofort nach vollständiger Auflieferung des im Frachtbrief bezeichneten Gutes und, soweit es die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften vorsehen, nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten oder nach Hinterlegung einer Sicherheit gemäß Artikel 15 § 7 zu erfolgen. Diese Behandlung ist auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart vorzunehmen.

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

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

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

§ 5. — Le chemin de fer doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture, par l'apposition du timbre à date ou de l'indication de la machine comptable, la réception de la marchandise et la date de l'acceptation au transport, avant de restituer ce duplicata à l'expéditeur.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant la marchandise, ni d'un connaissance.

## Article 12

### Lettre de voiture

§ 1 — L'expéditeur doit présenter une lettre de voiture dûment remplie.

Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Les dispositions complémentaires peuvent déroger à ces règles.

§ 2 — Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle uniforme de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur. Le choix de la lettre de voiture par l'expéditeur indique si la marchandise est à transporter en petite ou en grande vitesse. La demande de la grande vitesse sur une partie du parcours et de la petite vitesse sur une autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéressés.

Pour certains trafics, notamment entre pays limitrophes, les chemins de fer peuvent prescrire, dans les tarifs, l'emploi d'une lettre de voiture de modèle simplifié.

§ 3. — La lettre de voiture doit être imprimée dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. A défaut, elles doivent être dans une des langues officielles de l'Etat de départ et une traduction dans une des langues de travail de l'Organisation doit être jointe, à moins que les inscriptions ne soient rédigées dans une de ces langues.

Les inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur doivent être rédigées en caractères latins, sauf dérogations prévues par les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux.

## Article 13

### Teneur de la lettre de voiture

§ 1. — La lettre de voiture doit obligatoirement comporter:

- a) la désignation de la gare destinataire;
- b) le nom et l'adresse du destinataire; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme destinataire;
- c) la désignation de la marchandise;
- d) la masse ou, à défaut, une indication analogue conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;
- e) le nombre de colis et la description de l'emballage, pour les envois de détail et pour les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement expédiés en trafic fer-mer et devant être transbordés;
- f) le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare, pour les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur;
- g) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes à la lettre de voiture ou mentionnées comme tenues à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de toute autre autorité;
- h) le nom et l'adresse de l'expéditeur; une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être inscrit comme expéditeur; si les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice l'exigent, l'expéditeur doit ajouter à son nom et à son adresse sa signature manuscrite, imprimée ou apposée au moyen d'un timbre.

## 1146 der Beilagen

83

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

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

**Artikel 12****Frachtbrief**

§ 1. — Der Absender hat einen ordnungsgemäß ausgefüllten Frachtbrief vorzulegen.

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

§ 2. — Die Eisenbahnen setzen für Frachtgut und für Eilgut das einheitliche Muster des Frachtbriefes fest, der ein für den Absender bestimmtes Doppel enthalten muß.

Die Wahl des Frachtbriefes durch den Absender zeigt an, ob das Gut als Frachtgut oder als Eilgut zu befördern ist. 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.

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

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

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

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

**Artikel 13****Inhalt des Frachtbriefes**

§ 1. — Der Frachtbrief muß in jedem Fall enthalten:

- a) die Bezeichnung des Bestimmungsbahnhofes;
- b) den Namen und die Anschrift des Empfängers; als Empfänger darf nur eine einzelne natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden;
- c) die Bezeichnung des Gutes;
- d) die Masse oder statt dessen eine ähnliche Angabe, die den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften entspricht;
- e) die Anzahl der Frachtstücke und die Art der Verpackung bei Stückgut sowie bei Wagenladungen, die im Eisenbahn-Seeverkehr umgeschlagen werden müssen, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladungen aus einem oder aus mehreren Stücken bestehen;
- f) die Nummer des Wagens, bei Privatwagen außerdem die Eigenmasse, wenn das Verladen der Güter dem Absender obliegt;
- g) ein genaues Verzeichnis der durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Papiere, die dem Frachtbrief beigegeben sind oder der Eisenbahn nach Angabe im Frachtbrief bei einem näher bezeichneten Bahnhof, bei einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle zur Verfügung stehen;
- h) den Namen und die Anschrift des Absenders; als Absender darf nur eine einzelne natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden; wenn es die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften verlangen, hat der Absender seinem Namen und seiner Anschrift handschriftlich, durch Aufdruck oder durch Stempel seine Unterschrift hinzuzufügen.

Les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent, pour l'ensemble du parcours, les notions de « wagon complet » et d' « envoi de détail ».

§ 2. — La lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres inscriptions prévues par les Règles uniformes. Elle ne peut comporter d'autres inscriptions que si elles sont imposées ou admises par les lois et règlements d'un Etat, les dispositions complémentaires ou les tarifs, et ne sont pas contraires aux Règles uniformes.

§ 3. — Toutefois, l'expéditeur peut insérer dans l'emplacement de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre d'information pour le destinataire, des indications qui se rapportent à l'envoi, sans qu'il en résulte ni obligation, ni responsabilité pour le chemin de fer.

§ 4. — Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres documents ou d'y joindre d'autres pièces que ceux qui sont prescrits ou admis par les Règles uniformes, les dispositions complémentaires ou les tarifs.

#### Article 14

##### Itinéraire et tarifs applicables

§ 1. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, l'itinéraire à suivre, en le jalonnant par des points frontières ou par des gares frontières et, le cas échéant, par des gares de transit entre chemins de fer. Il ne peut prescrire que des points frontières et des gares frontières ouverts au trafic dans la relation considérée.

§ 2. — Sont assimilées à une prescription d'itinéraire:

- a) la désignation des gares où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à la marchandise (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);
- b) la désignation des tarifs à appliquer, si elle suffit à déterminer les gares entre lesquelles les tarifs revendiqués doivent être appliqués;
- c) l'indication du paiement de tout ou partie des frais jusqu'à X (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes).

§ 3. — Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 3, §§ 4 et 5 et à l'article 33, § 1, effectuer le transport par un itinéraire différent de celui prescrit par l'expéditeur qu'à la double condition:

- a) que les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à la marchandise, aient toujours lieu aux gares désignées par l'expéditeur;
- b) que les frais et les délais de livraison ne soient pas supérieurs aux frais et aux délais calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur.

La lettre a) ne s'applique pas aux envois de détail si un des chemins de fer participant au transport ne peut respecter l'itinéraire choisi par l'expéditeur en raison des prescriptions d'itinéraire résultant de son organisation des transports internationaux d'envois de détail.

§ 4. — Sous réserve du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés selon l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, selon l'itinéraire que le chemin de fer a choisi.

§ 5. — L'expéditeur peut prescrire, dans la lettre de voiture, les tarifs à appliquer. Le chemin de fer doit appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

§ 6. — Si les indications de l'expéditeur ne suffisent pas à déterminer l'itinéraire ou les tarifs à appliquer ou si certaines de ces indications sont incompatibles, le chemin de fer doit choisir l'itinéraire ou les tarifs qui lui paraissent les plus avantageux pour l'expéditeur.

§ 7. — Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant du choix effectué conformément au § 6 qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 8. — S'il existe un tarif international depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué ce tarif, il doit rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence entre le prix de transport ainsi

Für die Begriffe „Wagenladung“ und „Stückgut“ sind die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze Strecke maßgebend.

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

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

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

## Artikel 14

### Beförderungsweg und anzuwendende Tarife

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

§ 2. — Einer Wegevorschrift wird gleichgesetzt:

- a) die Bezeichnung der Bahnhöfe, auf denen die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zu erfüllen sind, sowie der Bahnhöfe, auf denen besondere Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeisung usw.) zu treffen sind;
- b) die Bezeichnung der anzuwendenden Tarife, wenn sie zur Feststellung der Bahnhöfe, zwischen denen die Tarife angewendet werden sollen, genügt;
- c) die Angabe, daß alle oder einzelne Kosten bis X (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes von Nachbarländern) gezahlt werden.

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

- a) Die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften sowie die besonderen Vorkehrungen für das Gut müssen immer auf den vom Absender bezeichneten Bahnhöfen erfolgen und
- b) Kosten und Lieferfrist dürfen nicht größer sein als bei Berechnung über den vom Absender vorgeschriebenen Weg.

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

§ 4. — Kosten und Lieferfrist werden vorbehaltlich des § 3 über den vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg oder andernfalls über den von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet.

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

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

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

§ 8. — 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 Verlangen des Berechtigten den Unterschied zwischen der auf diese Weise berech-

appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, lorsque cette différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

Il en est de même si, à défaut d'indications suffisantes de l'expéditeur, le chemin de fer a appliqué la soudure des tarifs alors qu'il existe un tarif international plus avantageux quant au prix, toutes autres conditions étant par ailleurs identiques.

## Article 15

### Paiement des frais

§ 1. — Les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison) sont payés soit par l'expéditeur, soit par le destinataire, conformément aux dispositions ci-dessous.

Pour l'application de ces dispositions, sont considérés comme prix de transport les droits qui, d'après le tarif applicable, doivent être ajoutés aux prix résultant des barèmes ou aux prix exceptionnels lors du calcul du prix de transport.

§ 2. — L'expéditeur qui prend à sa charge la totalité ou une partie des frais doit l'indiquer dans la lettre de voiture en utilisant l'une des mentions suivantes:

- a) 1° « franco de port », s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;
- 2° « franco de port y compris . . . », s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport; il doit désigner exactement ces frais; les adjonctions, qui ne peuvent concerner que des frais accessoires ou autres frais survenant à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que les sommes perçues par les douanes ou d'autres autorités administratives, ne doivent pas avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais (par exemple le montant total des droits de douane et des autres sommes à payer à la douane, la taxe sur la valeur ajoutée étant considérée comme une catégorie séparée);
- 3° « franco de port jusqu'à X » (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;
- 4° « franco de port y compris . . . jusqu'à X » (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifs des pays limitrophes), s'il prend à sa charge des frais en sus du prix de transport jusqu'à X, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent; les dispositions du 2° sont applicables par analogie;
- b) « franco de tous frais », s'il prend à sa charge tous les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais);
- c) « franco pour . . . », s'il prend à sa charge une somme déterminée; sauf dispositions contraires dans les tarifs, cette somme doit être exprimée dans la monnaie du pays de départ.

Les frais accessoires et autres frais qui, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 16, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon a) 4°.

§ 3. — Les tarifs internationaux peuvent prescrire, en matière de paiement des frais, l'emploi exclusif de certaines mentions indiquées au § 2 ou l'emploi d'autres mentions.

§ 4. — Les frais que l'expéditeur n'a pas pris à sa charge sont considérés comme mis à la charge du destinataire. Toutefois, les frais sont toujours à la charge de l'expéditeur lorsque le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 31.

§ 5. — Les frais accessoires, tels que droits de stationnement, de magasinage, de pesage, dont la perception résulte d'un fait imputable au destinataire ou d'une demande qu'il a présentée, sont toujours payés par lui.

§ 6. — Le chemin de fer expéditeur peut exiger de l'expéditeur l'avance des frais lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à prompt détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime ou de leur nature, ne lui garantissent pas suffisamment le paiement des frais.

neten Fracht und der Fracht zu erstatten, die sich durch Zusammenstoß anderer für dieselbe Beförderungsstrecke anwendbarer Tarife ergeben hätte, wenn der Unterschied 4 Rechnungseinheiten je Frachtbrief übersteigt.

Dasselbe gilt bei sonst gleichen Voraussetzungen, wenn die Eisenbahn mangels ausreichender Angaben des Absenders die Fracht durch Tarifzusammenstoß statt auf Grund eines anwendbaren, preislich günstigeren internationalen Tarifes berechnet hat.

## Artikel 15

### Zahlung der Kosten

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

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

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

- a) 1. „Franko Fracht“, wenn er nur die Fracht übernimmt;
2. „Franko Fracht einschließlich ...“, wenn er außer der Fracht noch weitere Kosten übernimmt; er hat diese Kosten genau zu bezeichnen; Zusätze, die nur Nebengebühren oder sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten sowie Beträge betreffen können, die durch Zoll- oder sonstige Verwaltungsbehörden erhoben werden, dürfen nicht zu einer Teilung des Gesamtbetrages einer gleichen Kostengattung führen (zB Gesamtbetrag der Zölle und der den Zollbehörden zu zahlenden sonstigen Beträge, wobei die Mehrwertsteuer als eine besondere Kostengattung anzusehen ist);
3. „Franko Fracht bis X“ (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes von Nachbarländern), wenn er die Fracht bis X übernimmt;
4. „Franko Fracht einschließlich ... bis X“ (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes von Nachbarländern), wenn er außer der Fracht bis X noch weitere Kosten übernimmt, unter Ausschluß aller Kosten, die sich auf das Nachbarland oder auf die anschließende Eisenbahn beziehen; Ziffer 2 gilt sinngemäß;
- b) „Franko aller Kosten“, wenn er alle Kosten übernimmt (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten);
- c) „Franko ...“, wenn er einen bestimmten Betrag übernimmt; bestimmen die Tarife nichts anderes, so muß dieser Betrag in der Währung des Versandlandes ausgedrückt werden.

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

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

§ 4. — Die Kosten, die der Absender nicht übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen. Die Kosten gehen jedoch stets zu Lasten des Absenders, wenn der Empfänger weder den Frachtbrief eingelöst noch seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß Artikel 28 § 4 geltend gemacht, noch den Frachtvertrag gemäß Artikel 31 abgeändert hat.

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

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

§ 7. — Si le montant des frais que l'expéditeur prend à sa charge ne peut être fixé exactement au moment de la remise au transport, ces frais sont portés sur un bulletin d'affranchissement, qui doit faire l'objet d'un règlement de compte avec l'expéditeur au plus tard trente jours après l'expiration du délai de livraison. Le chemin de fer peut exiger à titre de garantie le dépôt contre reçu d'une somme représentant approximativement les frais. Un compte de frais détaillé dressé d'après les indications du bulletin d'affranchissement est délivré à l'expéditeur contre restitution du reçu.

§ 8. — La gare expéditrice doit spécifier, dans la lettre de voiture et dans le duplicata, les frais perçus en port payé, sauf si les prescriptions en vigueur à ladite gare disposent que ces frais ne doivent être spécifiés que dans le duplicata. Dans le cas prévu au § 7, ces frais ne doivent être spécifiés ni dans la lettre de voiture, ni dans le duplicata.

#### Article 16

##### Intérêt à la livraison

§ 1. — Tout envoi peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison. Son montant doit être inscrit en chiffres sur la lettre de voiture et exprimé en monnaie du pays de départ, en une autre monnaie fixée par les tarifs ou en unité de compte.

§ 2. — La taxe d'intérêt à la livraison est calculée, pour tout le parcours intéressé, d'après les tarifs du chemin de fer expéditeur.

#### Article 17

##### Remboursement et débours

§ 1. — L'expéditeur peut grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur lors de l'acceptation à la gare expéditrice. Le montant du remboursement doit être exprimé dans la monnaie du pays de départ; les tarifs peuvent prévoir des exceptions.

§ 2. — Le chemin de fer n'est tenu de payer le remboursement que si le montant en a été versé par le destinataire. Ce montant doit être mis à disposition dans le délai de trente jours à partir de ce versement; des intérêts à cinq pour cent l'an sont dus à dater de l'expiration de ce délai.

§ 3. — Si la marchandise a été livrée, en tout ou en partie, au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer doit payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe fixée par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou diminué par une modification du contrat de transport conformément à l'article 30, § 1.

§ 5. — Les débours ne sont admis qu'en application des prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 6. — Le montant du remboursement et celui des débours doivent être inscrits en chiffres sur la lettre de voiture.

#### Article 18

##### Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexacts, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles. Si cette place est insuffisante, une mention portée à cette même place par l'expéditeur renverra à l'endroit de la lettre de voiture où se trouve le complément de l'inscription.

#### Article 19

##### Etat, emballage et marquage de la marchandise.

§ 1. — Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise soit indiqué sur la lettre de voiture.



§ 7. — Kann der Betrag der Kosten, die der Absender übernimmt, bei der Auflieferung nicht genau festgestellt werden, so werden diese Kosten in eine Frankaturrechnung eingetragen, über die spätestens 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist mit dem Absender abzurechnen ist. Die Eisenbahn kann gegen Quittung die Hinterlegung einer die Kosten ungefähr deckenden Summe als Sicherheit fordern. Dem Absender ist gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende aufgeschlüsselte Kostenrechnung auszuhändigen.

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

#### Artikel 16

##### Interesse an der Lieferung

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

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

#### Artikel 17

##### Nachnahme und Barvorschuß

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

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

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

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

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

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

#### Artikel 18

##### Haftung für die Angaben im Frachtbrief

Der Absender haftet für die Richtigkeit seiner Angaben im Frachtbrief. Er trägt alle Folgen, die sich daraus ergeben, daß diese Angaben unrichtig, ungenau oder unvollständig sind oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle stehen. Reicht der Raum nicht aus, so hat der Absender an dieser Stelle einen Hinweis darauf anzubringen, wo sich die Fortsetzung der Angabe befindet.

#### Artikel 19

##### Zustand, Verpackung und Kennzeichnung des Gutes

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

§ 2. — Lorsque, par sa nature, la marchandise exige un emballage, l'expéditeur doit l'emballer de telle sorte qu'elle soit préservée de perte totale ou partielle et d'avarie en cours de transport et qu'elle ne risque pas de porter dommage aux personnes, au matériel ou aux autres marchandises.

L'emballage doit, en outre, être conforme aux prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux § 2, le chemin de fer peut soit refuser la marchandise, soit exiger que l'expéditeur reconnaisse, sur la lettre de voiture, l'absence d'emballage ou l'état défectueux de l'emballage en donnant une description exacte de celui-ci.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences de l'absence d'emballage ou de son état défectueux et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. A défaut d'inscription portée sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence d'emballage ou de son état défectueux incombe au chemin de fer.

§ 5. — Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur d'un envoi de détail doit indiquer sur chaque colis ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les inscriptions portées sur la lettre de voiture:

- a) le nom et l'adresse du destinataire,
- b) la gare destinataire.

Les indications sous a) et b) doivent aussi figurer sur chaque élément de chargement des wagons complets expédiés en trafic fer-mer et devant être transbordés.

Les indications ou étiquettes périmées doivent être rendues illisibles ou enlevées par l'expéditeur.

§ 6. — Sauf exception prévue dans les dispositions complémentaires ou dans les tarifs, les marchandises fragiles ou susceptibles de s'éparpiller dans les wagons, ainsi que celles qui pourraient salir ou détériorer les autres marchandises, sont transportées uniquement par wagons complets, à moins qu'elles ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, en salir ou en détériorer d'autres.

## Article 20

### Remise au transport et chargement de la marchandise

§ 1. — Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice.

§ 2. — Le chargement incombe soit au chemin de fer, soit à l'expéditeur, selon les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne une convention spéciale entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Lorsque le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Si les lignes empruntées comportent des limites de charge différentes, la limite la plus faible est valable pour le parcours total. Les dispositions indiquant les limites de charge à observer sont publiées dans les mêmes formes que les tarifs. Le chemin de fer indique à l'expéditeur, à sa demande, la limite de charge à observer.

§ 3. — L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le chemin de fer. Toutefois, l'article 15 s'applique au paiement des frais occasionnés par la réfection d'un chargement défectueux. La preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer.

§ 4. — Les marchandises doivent être transportées en wagons couverts, en wagons découverts, en wagons découverts bâchés ou en wagons spéciaux aménagés, selon les tarifs internationaux, à moins que les Règles uniformes ne contiennent d'autres dispositions à cet égard. S'il n'y a pas de tarifs internationaux ou s'ils ne contiennent pas de dispositions à ce sujet, les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice sont valables pour tout le parcours.

§ 2. — Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, daß es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann.

Im übrigen muß die Verpackung den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften entsprechen.

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

§ 4. — Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung und hat der Eisenbahn insbesondere den ihr daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Enthält der Frachtbrief keine diesbezüglichen Angaben, so hat die Eisenbahn das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung nachzuweisen.

§ 5. — Vorbehaltlich der in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen muß der Absender einer Stückgutsendung auf jedem Stück selbst oder auf einer von der Eisenbahn zugelassenen Etikette unverwechselbar und in genauer Übereinstimmung mit den Angaben im Frachtbrief deutlich und unauslöschlich angeben:

- a) den Namen und die Anschrift des Empfängers;
- b) den Bestimmungsbahnhof.

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

Nicht mehr zutreffende Aufschriften oder Etiketten müssen vom Absender unleserlich gemacht oder entfernt werden.

§ 6. — Vorbehaltlich der in den Zusatzbestimmungen oder in den Tarifen vorgesehenen Ausnahmen dürfen leicht zerbrechliche Güter oder Güter, die sich leicht im Wagen verstreuen, und Güter, die andere beschmutzen oder beschädigen können, nur als Wagenladungen befördert werden, es sei denn, sie werden so verpackt oder zusammengefaßt, daß sie nicht zerbrechen, verlorengehen oder andere Güter beschmutzen oder beschädigen können.

## Artikel 20

### Auflieferung und Verladung des Gutes

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

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

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

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

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

§ 5. — L'apposition des sceaux sur les wagons est régie par les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice. L'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux qu'il appose sur les wagons.

## Article 21

### Vérification

§ 1. — Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur et si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition ont été respectées.

§ 2. — S'il s'agit de la vérification du contenu de l'envoi, l'expéditeur ou le destinataire doit être invité à y assister, selon qu'elle a lieu à la gare expéditrice ou à la gare destinataire. Si l'intéressé ne se présente pas ou si la vérification a lieu en cours de route et à défaut d'autres dispositions dans les lois et règlements de l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Celui-ci ne peut cependant procéder à la vérification en cours de route que si cette opération est commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

§ 3. — Le résultat de la vérification des inscriptions portées sur la lettre de voiture doit être mentionné sur celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, le résultat doit également être mentionné sur le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il est détenu par le chemin de fer.

Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

## Article 22

### Constatation de la masse et du nombre des colis

§ 1. — Les prescriptions en vigueur dans chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer doit constater la masse de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer doit mentionner sur la lettre de voiture le résultat de ces constatations.

§ 2. — Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence, la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, la masse déclarée, par l'expéditeur reste déterminante pour le calcul du prix de transport:

- a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques ou
- b) si ce pesage est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent de la masse constatée par la gare expéditrice ou, à défaut, de celle déclarée par l'expéditeur.

## Article 23

### Surcharge

§ 1. — Quand la surcharge d'un wagon est constatée par la gare expéditrice ou par une gare intermédiaire, l'excédent de charge peut être retiré du wagon, même si aucune surtaxe ne doit être perçue. Le cas échéant, l'expéditeur ou, en cas de modification du contrat de transport conformément à l'article 31, le destinataire est invité sans délai à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

§ 2. — Sans préjudice du paiement des surtaxes prévues à l'article 24, la surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal. En cas de déchargement de l'excédent de charge, les frais de cette opération sont perçus d'après les tarifs du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier l'excédent de charge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de le renvoyer à la gare expéditrice, il est traité comme un envoi distinct.

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

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

#### **Artikel 21**

##### **Nachprüfung**

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

§ 2. — Handelt es sich um die Nachprüfung des Inhaltes einer Sendung, so ist der Absender oder der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, je nachdem, ob die Nachprüfung auf dem Versand- oder auf dem Bestimmungsbahnhof stattfindet. Erscheint der Beteiligte nicht oder findet die Nachprüfung unterwegs statt, so sind zwei bahnfremde Zeugen beizuziehen, soweit nicht die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, etwas anderes bestimmen. Unterwegs darf die Eisenbahn den Inhalt jedoch nur dann nachprüfen, wenn es die Erfordernisse des Betriebes oder die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften verlangen.

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

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

#### **Artikel 22**

##### **Feststellen der Masse und der Stückzahl**

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

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

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

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

#### **Artikel 23**

##### **Überschreitung der Lastgrenze**

§ 1. — Wird durch den Versandbahnhof oder durch einen Unterwegsbahnhof bei einem Wagen eine Überschreitung der Lastgrenze festgestellt, so kann die Überlast aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn kein Frachtzuschlag zu erheben ist. Gegebenenfalls ist der Absender, im Falle der Abänderung des Frachtvertrages gemäß Artikel 31 der Empfänger, unverzüglich zu ersuchen, wegen der Überlast eine Anweisung zu erteilen.

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

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

**Article 24****Surtaxes**

§ 1. — Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir:

- a) une surtaxe égale à 1 unité de compte par kg de masse brute du colis entier:
  - 1° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu du RID;
  - 2° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous condition en vertu du RID, ou d'inobservation de ses conditions;
- b) une surtaxe égale à 5 unités de compte par 100 kg de masse excédant la limite de charge, lorsque le wagon a été chargé par l'expéditeur;
- c) une surtaxe égale au double de la différence:
  - 1° entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire et celui qui a été calculé, en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète de marchandises non prévues sous a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui est effectivement applicable;
  - 2° entre le prix de transport de la masse déclarée et celui de la masse constatée, en cas d'indication d'une masse inférieure à la masse réelle.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que la masse de chacune d'elles peut être déterminée sans difficulté, la surtaxe est calculée d'après la taxe applicable à chacune des marchandises, si ce mode de calcul fait ressortir une surtaxe plus réduite.

§ 2. — S'il y a, pour un même wagon, indication d'une masse inférieure à la masse réelle et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 3. — Les surtaxes grèvent la marchandise, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui justifient leur perception.

§ 4. — Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés sur la lettre de voiture.

§ 5. — Aucune surtaxe ne peut être perçue en cas:

- a) d'indication inexacte de la masse, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice;
- b) d'indication inexacte de la masse ou en cas de surcharge, si l'expéditeur a demandé dans la lettre de voiture que le pesage soit fait par le chemin de fer;
- c) de surcharge occasionnée au cours du transport par des influences atmosphériques, s'il est prouvé que le chargement du wagon ne dépassait pas la limite de charge lors de la remise au transport;
- d) d'augmentation de la masse survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;
- e) d'indication inexacte de la masse sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre la masse inscrite sur la lettre de voiture et celle constatée ne dépasse pas trois pour cent de la masse déclarée;
- f) de surcharge d'un wagon, lorsque le chemin de fer n'a ni publié, ni indiqué, à l'expéditeur la limite de charge d'une manière qui lui permette de l'observer.

**Article 25****Pièces pour les formalités administratives, Fermeture par la douane**

§ 1. — L'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture les pièces nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives. Ces pièces doivent concerner uniquement les marchandises faisant l'objet d'une même lettre de voiture, à moins que les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

**Artikel 24****Frachtzuschläge**

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

- a) einen Frachtzuschlag von 1 Rechnungseinheit je Kilogramm Bruttomasse des ganzen Frachtstückes
  1. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäß dem RID von der Beförderung ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände;
  2. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäß dem RID bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände oder bei Nichtbeachtung seiner Bedingungen;
- b) einen Frachtzuschlag von 5 Rechnungseinheiten je 100 Kilogramm der die Lastgrenze überschreitenden Masse, wenn der Wagen vom Absender beladen wurde;
- c) einen Frachtzuschlag in der Höhe des Doppelten des Unterschiedes
  1. zwischen der Fracht, die vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof hätte erhoben werden müssen, und derjenigen, die berechnet wurde, bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung von Gütern, die nicht unter Buchstabe a) erwähnt sind, oder bei jeder Bezeichnung, die zur Anwendung eines niedrigeren als des für die Sendung tatsächlich anwendbaren Tarifes führen kann;
  2. zwischen der Fracht für die angegebene und derjenigen für die ermittelte Masse bei zu niedriger Angabe der Masse.

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

§ 2. — Liegen bei demselben Wagen zu niedrige Angabe der Masse und Überschreitung der Lastgrenze vor, so werden die Frachtzuschläge für beide Verstöße nebeneinander erhoben.

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

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

§ 5. — Ein Frachtzuschlag kann nicht erhoben werden bei:

- a) unrichtiger Angabe der Masse, wenn die Eisenbahn gemäß den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften die Verwiegung vorzunehmen hat;
- b) unrichtiger Angabe der Masse oder Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Absender im Frachtbrief die Verwiegung durch die Eisenbahn verlangt hat;
- c) einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse eingetretenen Überschreitung der Lastgrenze, wenn nachgewiesen wird, daß die Ladung des Wagens im Zeitpunkt der Auflieferung die Lastgrenze nicht überschritten hat;
- d) einer während der Beförderung eingetretenen Zunahme der Masse, ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn nachgewiesen wird, daß diese Zunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist;
- e) unrichtiger Angabe der Masse, ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Unterschied zwischen der im Frachtbrief angegebenen und der festgestellten Masse drei Prozent der angegebenen Masse nicht übersteigt;
- f) Überschreitung der Lastgrenze, wenn die Eisenbahn die Lastgrenzen weder veröffentlicht noch sie dem Absender in einer Weise bekanntgegeben hat, die ihm gestattet, sie zu beachten.

**Artikel 25****Papiere für die Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften. Zollverschluß**

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

Cependant, lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture la gare, le bureau de douane ou de toute autre autorité où les pièces respectives seront mises à la disposition du chemin de fer et où les formalités doivent être remplies. Si l'expéditeur assiste lui-même aux formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors desdites formalités.

§ 2. — Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes.

§ 3. — L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tout dommage résultant de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute du chemin de fer.

Le chemin de fer est responsable, en cas de faute, des conséquences de la perte, du défaut d'utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces énumérées sur la lettre de voiture qui accompagnent celle-ci, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4. — L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le chemin de fer peut y pourvoir; les frais consécutifs grèvent la marchandise.

§ 5. — Le chemin de fer peut refuser les envois dont les sceaux apposés par les douanes ou d'autres autorités administratives sont endommagés ou défectueux.

## Article 26

### Accomplissement des formalités administratives

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives sont accomplies par le chemin de fer. Néanmoins, celui-ci peut en confier le soin à un mandataire.

§ 2. — Dans l'accomplissement de ces formalités, le chemin de fer répond de sa faute ou de celle de son mandataire; toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 3. — L'expéditeur, par une inscription, portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 31, peut demander:

- a) d'assister lui-même à ces formalités ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et formuler toutes observations utiles;
- b) d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles doivent s'effectuer le permettent;
- c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux formalités, ou les accomplit, dans la mesure où les lois et règlements de l'Etat où elles s'effectuent permettent ce paiement.

Ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 4. — Si l'expéditeur a désigné, pour l'accomplissement des formalités, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le chemin de fer opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

Si l'expéditeur a utilisé dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits de douane, le chemin de fer peut accomplir les formalités douanières à son choix soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 5. — Sous réserve de l'exception prévue au § 4, deuxième alinéa, le destinataire peut accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si le dédouanement à l'arrivée est demandé dans la lettre de voiture ou si, en l'absence de cette demande, la marchandise arrive sous régime de douane. Le destinataire peut également accom-



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

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

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

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

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

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

## Artikel 26

### Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

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

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

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

- a) daß er selbst oder sein Beauftragter dieser Behandlung beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen;
- b) daß er selbst oder sein Beauftragter die Behandlung betreibt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem sie vorgenommen wird, es zulassen;
- c) daß, sofern er selbst oder sein Beauftragter der Behandlung beiwohnt oder sie betreibt, er den Zoll und andere Kosten zahlt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem diese Behandlung vorgenommen wird, die Zahlung durch ihn zulassen.

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

§ 4. — Hat der Absender für die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften einen Bahnhof bezeichnet, auf dem dies wegen der geltenden Vorschriften nicht möglich ist, oder hat er dafür ein anderes Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und teilt dem Absender die getroffenen Maßnahmen mit.

Hat der Absender im Frachtbrief einen Frankaturvermerk verwendet, der die Zölle einschließt, so darf die Eisenbahn die Zollbehandlung unterwegs oder auf dem Bestimmungsbahnhof betreiben.

§ 5. — Vorbehaltlich der in § 4 Absatz 2 vorgesehenen Ausnahme darf der Empfänger die Zollvorschriften auf dem Bestimmungsbahnhof erfüllen, falls dort ein Zollamt besteht, wenn entweder im Frachtbrief die Zollbehandlung auf dem Bestimmungsbahnhof verlangt wird oder, bei Fehlen eines solchen Verlangens, das Gut dort als Zollgut ankommt. Der Empfänger kann

plir ces formalités à la gare destinataire non pourvue d'un bureau de douane, si les lois et règlements de l'Etat le permettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. L'exercice de l'un de ces droits implique le paiement préalable des frais grevant la marchandise.

Toutefois, le chemin de fer peut procéder conformément au § 4 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

## Article 27

### Délais de livraison

§ 1. — Les délais de livraison sont fixés par des accords conclus entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Pour certains trafics particuliers et sur certaines relations, ces délais peuvent également être établis sur la base des plans de transport applicables entre les chemins de fer intéressés; dans ce cas, ils doivent être repris dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, qui prévoient éventuellement les dérogations aux §§ 3 à 9 ci-dessous.

Tous ces délais ne peuvent être supérieurs à ceux résultant des paragraphes suivants.

§ 2. — A défaut d'indication des délais de livraison prévue au § 1, et sous réserve des paragraphes ci-après, les délais de livraison sont les suivants:

- a) pour les wagons complets:
- 1° en grande vitesse:
    - délai d'expédition ..... 12 heures;
    - délai de transport, par fraction indivisible de 400 km ..... 24 heures;
  - 2° en petite vitesse:
    - délai d'expédition ..... 24 heures;
    - délai de transport, par fraction indivisible de 300 km ..... 24 heures;
- b) pour les envois de détail:
- 1° en grande vitesse:
    - délai d'expédition ..... 12 heures;
    - délai de transport, par fraction indivisible de 300 km ..... 24 heures;
  - 2° en petite vitesse:
    - délai d'expédition ..... 24 heures;
    - délai de transport, par fraction indivisible de 200 km ..... 24 heures.

Toutes les distances se rapportent aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 3. — Le délai de transport est calculé sur la distance totale entre la gare expéditrice et la gare destinataire. Le délai d'expédition n'est compté qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux empruntés.

§ 4. — Le chemin de fer peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants:

- a) envois remis au transport ou livrables en dehors des gares;
- b) envois empruntant:
  - 1° une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois,
  - 2° un raccordement reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
  - 3° une ligne secondaire,
  - 4° des lignes dont l'écartement des rails est différent,
  - 5° la mer ou les voies navigables intérieures,
  - 6° une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;
- c) envois taxés à des tarifs intérieurs spéciaux ou exceptionnels à prix réduits;

d) circonstances extraordinaires de nature à déterminer un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. — Les délais supplémentaires prévus sous § 4 a) à c) doivent figurer dans les tarifs ou dans les prescriptions dûment publiées dans chaque Etat.

diese Vorschriften auch auf einem Bestimmungsbahnhof erfüllen, auf dem kein Zollamt besteht, wenn die Gesetze und Vorschriften des Staates es zulassen oder wenn die Eisenbahn und die Zollbehörde sich vorher damit einverstanden erklärt haben. Die Ausübung eines dieser Rechte setzt die vorherige Zahlung der das Gut belastenden Kosten voraus.

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

## Artikel 27

### Lieferfristen

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

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

§ 2. — Soweit keine Lieferfristen gemäß § 1 festgesetzt sind, betragen sie vorbehaltlich der folgenden Paragraphen:

a) für Wagenladungen:

1. als Eilgut:

Abfertigungsfrist.....	12 Stunden,
Beförderungsfrist je angefangene 400 km .....	24 Stunden;

2. als Frachtgut:

Abfertigungsfrist.....	24 Stunden,
Beförderungsfrist je angefangene 300 km .....	24 Stunden;

b) für Stückgut:

1. als Eilgut:

Abfertigungsfrist.....	12 Stunden,
Beförderungsfrist je angefangene 300 km .....	24 Stunden;

2. als Frachtgut:

Abfertigungsfrist.....	24 Stunden,
Beförderungsfrist je angefangene 200 km .....	24 Stunden.

Alle Entfernungen beziehen sich auf Tarifkilometer.

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

a) Sendungen, die außerhalb des Bahnhofes aufgeliefert oder abgeliefert werden;

b) Sendungen, die befördert werden:

1. über eine Linie oder über ein Netz, die für die rasche Behandlung der Sendungen nicht ausgerüstet sind,

2. über eine Verbindungsbahn, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedene Netze verbindet,

3. über eine Nebenbahn,

4. über Linien mit unterschiedlicher Spurweite,

5. über den Seeweg oder über Binnenwasserstraßen,

6. auf einer Straße, wenn keine Eisenbahnverbindung besteht;

c) Sendungen, die nach Binnen-Spezialtarifen oder -Ausnahmetarifen mit ermäßigten Frachtsätzen befördert werden;

d) außergewöhnliche Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben.

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

Ceux prévus sous § 4 d) doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

§ 6. — Le délai de livraison commence à courir à minuit après l'acceptation au transport de la marchandise. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir vingt-quatre heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation est un dimanche ou un jour férié légal et lorsque la gare expéditrice n'est pas ouverte, pour les envois en grande vitesse, ce dimanche ou ce jour férié.

§ 7. — Sauf faute imputable au chemin de fer, le délai de livraison est prolongé de la durée du séjour nécessité par:

- a) la vérification conforme aux articles 21 et 22, § 1, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions portées sur la lettre de voiture;
- b) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;
- c) la modification du contrat de transport conformément aux articles 30 ou 31;
- d) les soins spéciaux à donner à la marchandise;
- e) le transbordement ou la réfection d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;
- f) toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

La cause et la durée de ces prolongations doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, elles peuvent être prouvées par d'autres moyens.

§ 8. — Le délai de livraison est suspendu pour:

- a) la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;
- b) la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;
- c) la grande et la petite vitesse, les samedis lorsque, dans un Etat, les prescriptions en vigueur prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

§ 9. — Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée deux heures après l'heure de la prochaine ouverture de la gare.

En outre, pour les envois en grande vitesse, lorsque le délai de livraison doit prendre fin un dimanche ou un jour férié définis au § 8 b), l'expiration en est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 10. — Le délai de livraison est observé si, avant son expiration:

- a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et faisant l'objet d'un avis d'arrivée;
- b) la marchandise est tenue à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et ne faisant pas l'objet d'un avis d'arrivée;
- c) la marchandise est mise à la disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en dehors des gares.

## Article 28

### Livraison

§ 1. — Le chemin de fer doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, à la gare destinataire, contre décharge et paiement des créances du chemin de fer mises à la charge du destinataire.

L'acceptation de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances mises à sa charge.

§ 2. — Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire:

- a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du chemin de fer,

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

§ 6. — Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgenden Mitternacht. Ist jedoch der auf die Annahme 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 wird um die Dauer des Aufenthaltes verlängert, der ohne Verschulden der Eisenbahn verursacht wird durch

- a) Nachprüfung gemäß Artikel 21 und 22 § 1, sofern hierbei Abweichungen von den Angaben im Frachtbrief festgestellt werden;
- b) Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften;
- c) Abänderung des Frachtvertrages gemäß Artikel 30 oder 31;
- d) besondere Vorkehrungen für das Gut;
- e) Umladen oder Zurechtladen infolge mangelhafter Verladung durch den Absender;
- f) jede Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

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

§ 8. — Die Lieferfrist ruht für:

- a) Frachtgut an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen;
- b) Eilgut an Sonntagen und bestimmten gesetzlichen Feiertagen, wenn in einem Staat die geltenden Vorschriften ein Ruhen der Lieferfrist an diesen Tagen für ihren Eisenbahnbinnengüterverkehr vorsehen;
- c) Fracht- und Eilgut an Samstagen, wenn in einem Staat die geltenden Vorschriften ein Ruhen der Lieferfrist an diesen Tagen für ihren Eisenbahnbinnengüterverkehr vorsehen.

§ 9. — Würde die Lieferfrist nach Schluß der Dienststunden des Bestimmungsbahnhofes ablaufen, so endet sie erst zwei Stunden nach dem darauffolgenden Dienstbeginn.

Außerdem endet für Eilgutsendungen die Lieferfrist, wenn sie an einem unter § 8 Buchstabe b bezeichneten Sonntag oder Feiertag ablaufen würde, erst mit der entsprechenden Stunde des darauffolgenden Werktages.

§ 10. — Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf

- a) der Empfänger von der Ankunft des Gutes benachrichtigt und das Gut zu seiner Verfügung bereitgestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die auf dem Bahnhof abgeliefert werden muß und von deren Ankunft der Empfänger zu benachrichtigen ist;
- b) das Gut zur Verfügung des Empfängers bereitgestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die auf dem Bahnhof abgeliefert werden muß und von deren Ankunft der Empfänger nicht zu benachrichtigen ist;
- c) das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die außerhalb des Bahnhofes abzuliefern ist.

## Artikel 28

### Ablieferung

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

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

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

- a) Übergabe des Gutes an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen,

- b) l'entreposage auprès du chemin de fer de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3. — Les prescriptions en vigueur à la gare destinataire ou les conventions avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de lui remettre la marchandise ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si celui-ci remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison est réputée effectuée au moment de cette remise. Sauf convention contraire entre le chemin de fer et l'utilisateur d'un embranchement particulier, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de cet utilisateur, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

§ 4. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire peut demander au chemin de fer de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise.

Si la perte de la marchandise est établie ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 39, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du chemin de fer, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 5. — L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 6. — Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur à la gare destinataire.

#### Article 29

##### Rectification des perceptions

§ 1. — En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception des frais, le trop-perçu n'est restitué par le chemin de fer ou le moins-perçu versé à celui-ci que si la différence excède 4 unités de compte par lettre de voiture. La restitution est effectuée d'office.

§ 2. — Le paiement au chemin de fer des moins-perçus incombe à l'expéditeur si la lettre de voiture n'est pas retirée. Lorsque la lettre de voiture a été acceptée par le destinataire ou le contrat de transport modifié conformément à l'article 31, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où celui-ci porte sur les frais à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement utilisée dans la lettre de voiture. Le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 3. — Les sommes dues en vertu de cet article portent intérêt à cinq pour cent l'an à partir du jour de la réception de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a eu ni mise en demeure ni réclamation, du jour de la demande en justice.

Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

### Titre III

## Modification du contrat de transport

#### Article 30

##### Modification par l'expéditeur

§ 1. — L'expéditeur peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:

- a) le retrait de la marchandise à la gare expéditrice,
- b) l'arrêt de la marchandise en cours de route,
- c) l'ajournement de la livraison de la marchandise,
- d) la livraison de la marchandise à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,

- b) Einlagerung des Gutes bei der Eisenbahn oder seine Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus.

§ 3. — Die für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften oder die Abmachungen mit dem Empfänger bestimmen, ob die Eisenbahn berechtigt oder verpflichtet ist, ihm das Gut anderswo als auf dem Bestimmungsbahnhof zuzustellen, sei es auf einem Anschlußgleis, an seinem Wohnsitz oder in einer Güternebenstelle der Eisenbahn. Wenn die Eisenbahn das Gut auf einem Anschlußgleis, am Wohnsitz des Empfängers oder in einer Güternebenstelle zustellt oder zustellen läßt, gilt das Gut mit dieser Zustellung als abgeliefert. Vorbehaltlich abweichender Abmachung zwischen der Eisenbahn und dem Anschlußgleisbenutzer fallen die von der Eisenbahn auf Rechnung und unter Leitung dieses Benutzers vorgenommenen Verrichtungen nicht unter den Beförderungsvertrag.

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

Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 39 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen.

§ 5. — Der Berechtigte kann die Annahme des Gutes auch nach Einlösung des Frachtbriefes und Zahlung der Kosten so lange verweigern, bis seinem Verlangen auf Feststellung eines behaupteten Schadens Folge geleistet ist.

§ 6. — Im übrigen erfolgt die Ablieferung des Gutes gemäß den für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften.

#### Artikel 29

##### Richtigstellung erhobener Kosten

§ 1. — Ist ein Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder bei der Erhebung der Kosten Fehler vorgekommen, so muß der zuviel oder der zuwenig gezahlte Betrag von der Eisenbahn nur erstattet oder ihr nachgezahlt werden, wenn er 4 Rechnungseinheiten je Frachtbrief übersteigt. Die Erstattung erfolgt ohne weiteres.

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

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

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

### Titel III

## Abänderung des Frachtvertrages

#### Artikel 30

##### Abänderung durch den Absender

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

- a) die Rückgabe des Gutes auf dem Versandbahnhof;
- b) das Anhalten des Gutes unterwegs;
- c) das Aussetzen der Ablieferung des Gutes;
- d) die Ablieferung des Gutes an eine andere Person als den im Frachtbrief angegebenen Empfänger;

- e) la livraison de la marchandise à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture,
- f) le renvoi de la marchandise à la gare expéditrice,
- g) l'établissement d'un remboursement,
- h) l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement,
- i) la mise à sa charge de frais d'un envoi non affranchi ou l'augmentation de ceux pris en charge conformément à l'article 15, § 2.

Les tarifs du chemin de fer expéditeur peuvent prévoir que les ordres visés sous g) à i) ne sont pas admis.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Ces ordres doivent être donnés à la gare expéditrice au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui doit être présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifie la réception de l'ordre en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata doit alors être restitué.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou l'annulation d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'expéditeur; en cas d'annulation, il n'est pas restitué.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3. — Si le chemin de fer donne suite aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4. — Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire:

- a) a retiré la lettre de voiture;
- b) a accepté la marchandise;
- c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;
- d) est autorisé, conformément à l'article 31, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

A partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

### Article 31

#### Modification par le destinataire

§ 1. — Lorsque l'expéditeur n'a pas pris à sa charge les frais afférents au transport dans le pays de destination, ni porté sur la lettre de voiture l'inscription « Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs », le destinataire peut, par des ordres ultérieurs, modifier le contrat de transport en prescrivant:

- a) l'arrêt de la marchandise en cours de route,
- b) l'ajournement de la livraison de la marchandise,
- c) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire inscrit sur la lettre de voiture,
- d) la livraison de la marchandise, dans le pays de destination, à une gare autre que la gare destinataire inscrite sur la lettre de voiture, sauf dispositions contraires des tarifs internationaux,
- e) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives conformément à l'article 26, § 3.

Les dispositions complémentaires ou les tarifs internationaux en vigueur entre les chemins de fer participant au transport peuvent admettre des ordres non énumérés ci-dessus.



- e) die Ablieferung des Gutes auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof;
- f) die Rücksendung des Gutes zum Versandbahnhof;
- g) die Belastung mit einer Nachnahme;
- h) die Erhöhung, die Herabsetzung oder die Aufhebung einer Nachnahme;
- i) die Übernahme von Kosten einer unfrankierten Sendung oder die zusätzliche Übernahme von Kosten gemäß Artikel 15 § 2.

Die Tarife der Versandbahn können bestimmen, daß die Verfügungen gemäß Buchstabe g bis i nicht zulässig sind.

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

Die Verfügungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.

§ 2. — Diese Verfügungen sind dem Versandbahnhof durch schriftliche Erklärung gemäß dem von der Eisenbahn festgelegten und veröffentlichten Muster zu erteilen.

Diese Erklärung ist vom Absender auch im Frachtbriefdoppel, das der Eisenbahn zugleich mit der Erklärung vorzulegen ist, einzutragen und zu unterschreiben. Der Versandbahnhof bestätigt die Entgegennahme der Verfügung, indem er auf das Frachtbriefdoppel unterhalb der Erklärung des Absenders seinen Tagesstempel aufdrückt; das Doppel ist sodann dem Absender zurückzugeben.

Verlangt der Absender die Erhöhung, die Herabsetzung oder die Aufhebung einer Nachnahme, so muß er die ihm ausgestellte Bescheinigung vorweisen. Wird die Nachnahme erhöht oder herabgesetzt, so wird dem Absender diese Bescheinigung nach Berichtigung zurückgegeben; bei Aufhebung der Nachnahme wird die Bescheinigung nicht zurückgegeben.

Verfügungen, die diesen Formvorschriften nicht entsprechen, sind nichtig.

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

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

- a) den Frachtbrief eingelöst,
- b) das Gut angenommen,
- c) seine Rechte gemäß Artikel 28 § 4 geltend gemacht hat oder
- d) gemäß Artikel 31 verfügungsberechtigt ist, sobald die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes gelangt ist.

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

### Artikel 31

#### Abänderung durch den Empfänger

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

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

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

En aucun cas, les ordres ne doivent avoir pour effet de diviser l'envoi.

Les ordres du destinataire ne sont exécutoires qu'après l'entrée de l'envoi dans le territoire douanier du pays de destination.

§ 2. — Ces ordres doivent être donnés, à la gare destinataire ou à la gare d'entrée dans le pays de destination, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé et publié par le chemin de fer.

Tout ordre donné sous des formes autres que celles prescrites est nul.

§ 3. — Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où il a:

- a) retiré la lettre de voiture;
- b) accepté la marchandise;
- c) fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4;
- d) désigné conformément au § 1 c) une personne et que celle-ci a retiré la lettre de voiture ou fait valoir ses droits conformément à l'article 28, § 4.

§ 4. — Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

## Article 32

### Exécution des ordres ultérieurs

§ 1. — Le chemin de fer ne peut refuser d'exécuter les ordres donnés conformément aux articles 30 et 31, ni en retarder l'exécution, sauf si:

- a) elle n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;
- b) elle est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;
- c) celle est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements d'un Etat, notamment avec les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;
- d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon l'appréciation du chemin de fer, tous les frais dont la marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que ces frais ne soient payés ou que leur paiement ne soit garanti immédiatement.

Celui qui a donné des ordres est avisé le plus tôt possible des empêchements à leur exécution.

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres supporte toutes les conséquences résultant du commencement de leur exécution.

§ 2. — Les frais nés de l'exécution d'un ordre, à l'exception de ceux résultant d'une faute du chemin de fer, doivent être payés conformément à l'article 15.

§ 3. — Sous réserve du § 1, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution d'un ordre ou de son exécution défectueuse. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

## Article 33

### Empêchement au transport

§ 1. — En cas d'empêchement au transport, le chemin de fer décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'expéditeur, de lui demander des instructions en lui fournissant les informations utiles dont le chemin de fer dispose.

Sauf faute de sa part, le chemin de fer peut percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

Die Verfügungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.

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

§ 2. — Diese Verfügungen sind dem Bestimmungsbahnhof oder dem Eintrittsbahnhof in das Bestimmungsland durch schriftliche Erklärung gemäß dem von der Eisenbahn festgelegten und veröffentlichten Muster zu erteilen.

Verfügungen, die diesen Formvorschriften nicht entsprechen, sind nichtig.

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

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

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

## Artikel 32

### Ausführung der nachträglichen Verfügungen

§ 1. — Die Eisenbahn darf die Ausführung der gemäß Artikel 30 oder 31 erteilten Verfügungen nur dann verweigern oder hinausschieben, wenn

- a) ihre Ausführung in dem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, in dem sie dem Bahnhof zugehen, der sie auszuführen hätte;
- b) durch ihre Ausführung der regelmäßige Beförderungsdienst gestört würde;
- c) ihrer Ausführung bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes die Gesetze und Vorschriften eines Staates, insbesondere zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften, entgegenstehen;
- d) bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes der Wert des Gutes nach dem Ermessen der Eisenbahn nicht alle Kosten deckt, mit denen das Gut bis zum neuen Bestimmungsbahnhof belastet wird, es sei denn, diese Kosten werden sofort gezahlt oder ihre Zahlung gesichert.

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

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

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

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

## Artikel 33

### Beförderungshindernis

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

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

§ 2. — Si la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur. Cette demande n'est pas obligatoire dans les cas d'empêchements temporaires résultant des mesures prises en application de l'article 3, § 4.

§ 3. — L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si le chemin de fer estime que ces instructions ne peuvent être exécutées, il en demande de nouvelles.

§ 4. — L'expéditeur avisé d'un empêchement au transport peut donner ses instructions soit à la gare expéditrice, soit à la gare où se trouve la marchandise. Si ces instructions modifient la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou sont données à la gare où se trouve la marchandise, l'expéditeur doit les inscrire sur le duplicata de la lettre de voiture et présenter celui-ci au chemin de fer.

§ 5. — Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata, alors que ce dernier a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage en résultant. Toutefois, l'indemnité éventuelle ne doit jamais excéder celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 6. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, le chemin de fer procède conformément aux prescriptions relatives aux empêchements à la livraison en vigueur au lieu où la marchandise a été retenue.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. — Lorsque l'empêchement au transport cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est acheminée sur sa destination sans attendre les instructions; l'expéditeur est prévenu le plus tôt possible.

§ 8. — Lorsque l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2, 6, 7 et 9 sont applicables par analogie.

§ 9. — Sauf faute de sa part, le chemin de fer, en cas d'empêchement au transport, peut percevoir des droits de stationnement.

§ 10. — L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 33.

## Article 34

### Empêchement à la livraison

§ 1. — En cas d'empêchement à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur, par l'intermédiaire de la gare expéditrice, pour lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé directement, soit par écrit, soit par télégraphe, soit par télécopieur, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture; les frais de cet avis grevent la marchandise.

§ 2. — Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai par une lettre recommandée; les frais de cet avis grevent la marchandise.

§ 3. — En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4. — Par une inscription portée sur la lettre de voiture, l'expéditeur peut aussi demander que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, son consentement exprès est nécessaire.

§ 5. — A moins que les tarifs n'en disposent autrement, les instructions de l'expéditeur doivent être données par l'intermédiaire de la gare expéditrice.

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

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

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

§ 4. — Der Absender kann auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin seine Anweisungen dem Versandbahnhof oder dem Bahnhof erteilen, auf dem sich das Gut befindet. Ändern diese Anweisungen die Bezeichnungen des Empfängers oder des Bestimmungsbahnhofes oder werden sie dem Bahnhof erteilt, auf dem sich das Gut befindet, so muß der Absender die Anweisungen in das Frachtbriefdoppel eintragen und es der Eisenbahn vorlegen.

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

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

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

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

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

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

§ 10. — Für die gemäß Artikel 33 ausgeführten Beförderungen gilt Artikel 32.

## Artikel 34

### Ablieferungshindernis

§ 1. — Bei einem Ablieferungshindernis hat der Bestimmungsbahnhof den Absender davon durch Vermittlung des Versandbahnhofes unverzüglich in Kenntnis zu setzen, um seine Anweisungen einzuholen. Der Absender ist unmittelbar schriftlich, telegraphisch oder fernschriftlich zu benachrichtigen, wenn er dies im Frachtbrief verlangt hat; die Kosten der Benachrichtigung belasten das Gut.

§ 2. — Entfällt das Ablieferungshindernis, bevor Anweisungen des Absenders im Bestimmungsbahnhof eingetroffen sind, so ist das Gut dem Empfänger abzuliefern. Der Absender ist hiervon unverzüglich durch eingeschriebenen Brief zu benachrichtigen; die Kosten der Benachrichtigung belasten das Gut.

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

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

§ 5. — Sofern die Tarife nichts anderes bestimmen, müssen die Anweisungen des Absenders durch Vermittlung des Versandbahnhofes erteilt werden.

§ 6. — Pour tout ce qui n'est pas prévu ci-dessus, le chemin de fer chargé de la livraison procède conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de la livraison.

Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être tenu à la disposition de l'expéditeur. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 7. — Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 31, le chemin de fer doit aviser ce destinataire. Les §§ 1, 2 et 6 sont applicables par analogie.

§ 8. — L'article 32 est applicable aux transports effectués conformément à l'article 34.

## **Titre IV**

### **Responsabilité**

#### **Article 35**

##### **Responsabilité collective des chemins de fer**

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté la marchandise au transport, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

§ 2. — Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la prise en charge de la marchandise avec la lettre de voiture, participe au contrat de transport, conformément aux stipulations de ce document, et assume les obligations qui en résultent, sans préjudice des dispositions de l'article 55, § 3 concernant le chemin de fer destinataire.

#### **Article 36**

##### **Etendue de la responsabilité**

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, etc.) ou des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après:

- a) transport effectué en wagon découvert en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;
- b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- c) opérations de chargement par l'expéditeur ou de déchargement par le destinataire en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, ou de conventions entre le destinataire et le chemin de fer;
- d) chargement défectueux lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre lui et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture;
- e) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou d'autres autorités administratives;
- f) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même à la perte totale ou partielle ou à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

§ 6. — Soweit oben nichts vorgesehen ist, verfährt die Eisenbahn, der die Ablieferung obliegt, gemäß den am Ort der Ablieferung geltenden Vorschriften.

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

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

§ 8. — Für die gemäß Artikel 34 ausgeführten Beförderungen gilt Artikel 32.

## Titel IV

### Haftung

#### Artikel 35

##### Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

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

§ 2. — Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Maßgabe dieses Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen, unbeschadet der die Empfangsbahn betreffenden Bestimmungen des Artikels 55 § 3.

#### Artikel 36

##### Umfang der Haftung

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

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

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

- a) Beförderung in offenen Wagen gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder gemäß einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn;
- b) Fehlen oder Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind;
- c) Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen durch den Empfänger gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn oder einer Abmachung zwischen dem Empfänger und der Eisenbahn;
- d) mangelhafte Verladung, sofern die Verladung vom Absender gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen ihm und der Eisenbahn vorgenommen wurde;
- e) Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften durch den Absender, den Empfänger oder einen Beauftragten;
- f) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweise Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;

- g) désignation irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport ou admis sous condition, ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous condition;
- h) transport d'animaux vivants;
- i) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le chemin de fer et indiquées dans la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

### Article 37

#### Charge de la preuve

§ 1. — La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2 incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Cette présomption n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 36, § 3 a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

### Article 38

#### Présomption en cas de réexpédition

§ 1. — Lorsqu'un envoi expédié conformément aux Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise aux mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du chemin de fer et a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. — Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

### Article 39

#### Présomption de perte de la marchandise

§ 1. — L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2. — L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le chemin de fer donne acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévus aux articles 43 et 46.

§ 4. — A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le chemin de fer en dispose conformément aux lois et règlements de l'Etat dont il relève.



- g) unrichtige, ungenaue oder unvollständige Bezeichnung der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände oder Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßnahmen für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände durch den Absender;
- h) Beförderung lebender Tiere;
- i) Beförderung, die gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn unter Begleitung durchzuführen ist, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

### **Artikel 37**

#### **Beweislast**

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

§ 2. — Legt die Eisenbahn dar, daß der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles aus einer oder mehreren der in Artikel 36 § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, daß der Schaden daraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht, nachzuweisen, daß der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist.

Diese Vermutung gilt im Falle des Artikels 36 § 3 Buchstabe a) nicht bei außergewöhnlich großem Verlust oder bei Verlust ganzer Stücke.

### **Artikel 38**

#### **Vermutung bei Neuaufgabe**

§ 1. — Wurde eine gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgegebenene Sendung gemäß denselben Rechtsvorschriften neu aufgegeben und wird nach dieser Neuaufgabe ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt, so wird vermutet, daß der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist, sofern die Sendung im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben und unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem sie im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.

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

### **Artikel 39**

#### **Vermutung für den Verlust des Gutes**

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

§ 2. — Der Berechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, daß er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Die Eisenbahn stellt eine Bescheinigung über dieses Verlangen aus.

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

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

**Article 40****Indemnité en cas de perte**

§ 1. — En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été acceptée au transport.

§ 2. — L'indemnité ne peut excéder 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute, sous réserve de la limitation prévue à l'article 45.

§ 3. — Le chemin de fer doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue.

§ 4. — Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

**Article 41****Responsabilité en cas de déchet de route**

§ 1. — En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le chemin de fer ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous:

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide ainsi que pour les marchandises suivantes:

Bois de réglisse,	Laine,
Bois de teinture râpés ou moulus,	Légumes frais,
Champignons frais,	Mastic frais,
Charbons et cokes,	Os entiers ou moulus,
Cornes et ongions,	Peaux,
Crins,	Poissons séchés,
Cuir,	Racines,
Déchets de peaux,	Savons et huiles concrètes,
Ecorces,	Sel,
Feuilles de tabac fraîches,	Soies de porc,
Fourrures,	Tabac hâché,
Fruits frais, séchés ou cuits,	Tendons d'animaux,
Graisses,	Tourbe;
Houblon,	

b) un pour cent de la masse pour toutes les autres marchandises sèches.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3. — Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 4. — En cas de perte totale de la marchandise, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5. — Cet article ne déroge pas aux articles 36 et 37.

**Article 42****Indemnité en cas d'avarie**

§ 1. — En cas d'avarie de la marchandise, le chemin de fer doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 40, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

**Artikel 40****Entschädigung bei Verlust**

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

§ 2. — Die Entschädigung darf vorbehaltlich der in Artikel 45 vorgesehenen Begrenzung 17 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse nicht übersteigen.

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

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

**Artikel 41****Haftung bei Schwund**

§ 1. — Bei Gütern, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einem Schwund ausgesetzt sind, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Schwundes, der die folgenden Prozentsätze überschreitet:

a) zwei Prozent der Masse für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter sowie für die folgenden Güter:

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

b) ein Prozent der Masse für alle übrigen trockenen Güter.

§ 2. — Auf die Einschränkung der Haftung gemäß § 1 kann sich die Eisenbahn nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die zugelassenen Prozentsätze maßgebend gewesen sind.

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

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

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

**Artikel 42****Entschädigung bei Beschädigung**

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

§ 2. — L'indemnité ne peut excéder:

- a) si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
- b) si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

§ 3. — Le chemin de fer doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 40, § 3.

#### **Article 43**

##### **Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison**

§ 1. — Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le triple du prix de transport.

§ 2. — En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut se cumuler avec celle de l'article 40.

§ 3. — En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne peut excéder le triple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4. — En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il a lieu, avec celle de l'article 42.

§ 5. — En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles des articles 40 et 42 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6. — Le chemin de fer peut prévoir, dans des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1 lorsque, conformément à l'article 27, § 1, le délai de livraison est établi sur la base des plans de transport.

Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 27, § 2 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue au § 1 ci-dessus, soit celle fixée par le tarif international ou la convention spéciale appliqué.

#### **Article 44**

##### **Indemnité en cas de dol ou de faute lourde**

Lorsque la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison ou bien l'inexécution ou l'exécution défectueuse de prestations accessoires du chemin de fer prévues par les Règles unificables ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le dommage prouvé.

En cas de faute lourde, l'indemnité est toutefois limitée au double des maxima prévus aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46.

#### **Article 45**

##### **Limitation de l'indemnité par certains tarifs**

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport par des tarifs spéciaux ou exceptionnels comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les tarifs généraux, il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de perte, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison, dans la mesure où une telle limitation est indiquée dans le tarif.

Lorsque ces conditions particulières de transport s'appliquent seulement sur une partie du parcours, cette limitation ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie.

#### **Article 46**

##### **Indemnité en cas d'intérêt à la livraison**

En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé, outre les indemnités prévues aux articles 40, 42, 43 et 45, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

§ 2. — Die Entschädigung darf nicht übersteigen:

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

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

#### **Artikel 43**

##### **Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist**

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

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

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

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

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

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

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

#### **Artikel 44**

##### **Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit**

Ist der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist, die Nichterbringung oder die mangelhafte Erbringung von in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Nebenleistungen der Eisenbahn auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen.

Im Falle grober Fahrlässigkeit ist die Entschädigung jedoch auf das Doppelte der in Artikel 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 und 46 vorgesehenen Höchstbeträge begrenzt.

#### **Artikel 45**

##### **Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife**

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

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

#### **Artikel 46**

##### **Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung**

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

**Article 47****Intérêts de l'indemnité**

§ 1. — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 53 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 2. — Les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 4 unités de compte par lettre de voiture.

§ 3. — Si l'ayant droit ne remet pas au chemin de fer, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective des pièces.

**Article 48****Responsabilité en trafic fer-mer**

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 2 de la Convention, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après à celles prévues à l'article 36.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

Ces causes d'exonération sont les suivantes:

- a) actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire;
- b) innavigabilité du navire, à condition que le transporteur fasse la preuve que cette innavigabilité n'est pas imputable à un manque de diligence raisonnable de sa part à mettre le navire en état de navigabilité ou à lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise;
- c) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés;
- d) périls, dangers ou accidents de la mer ou autres eaux navigables;
- e) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;
- f) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné dans la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon.

Les causes d'exonération ci-dessus ne suppriment ni ne diminuent en rien les obligations générales du transporteur et notamment son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité ou pour lui assurer un armement, un équipement et un approvisionnement convenables, ou pour approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où la marchandise est chargée, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation de la marchandise.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous a).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée aux articles 3 et 10 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

**Artikel 47****Verzinsung der Entschädigung**

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

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

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

**Artikel 48****Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr**

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

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

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

- a) Handlungen, Nachlässigkeit oder Unterlassungen des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Frachtführers stehenden Personen bei der Führung oder beim Betrieb des Schiffes;
- b) Seeuntüchtigkeit des Schiffes, sofern der Frachtführer beweist, daß sie nicht auf einem Mangel an gehöriger Sorgfalt seinerseits beruht, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instandzusetzen;
- c) Feuer, sofern der Frachtführer beweist, daß es weder durch sein Verschulden noch durch Verschulden des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der in seinem Dienste stehenden Personen entstanden ist;
- d) Gefahren oder Unfälle der See oder anderer schiffbarer Gewässer;
- e) Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;
- 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 instandzusetzen.

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

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

En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats, l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 3. — Les mesures prises en conformité de cet article sont communiquées à l'Office central. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir de la date de la lettre par laquelle l'Office central les notifie aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

#### **Article 49**

##### **Responsabilité en cas d'accident nucléaire**

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et règlements d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

#### **Article 50**

##### **Responsabilité du chemin de fer pour ses agents**

Le chemin de fer est responsable de ses agents et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport.

Toutefois, si à la demande d'un intéressé, ces agents et autres personnes établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

#### **Article 51**

##### **Autres actions**

Dans tous les cas où les Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limitations desdites Règles.

Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et autres personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 50.

### **Titre V**

## **Exercice des droits**

#### **Article 52**

##### **Constatation de perte partielle ou d'avarie**

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée le chemin de fer ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

Une copie de ce procès-verbal doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 2. — Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation a lieu.



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

§ 3. — Die gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen sind dem Zentralamt 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 befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

#### **Artikel 49**

##### **Haftung bei einem nuklearen Ereignis**

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

#### **Artikel 50**

##### **Haftung der Eisenbahn für ihre Leute**

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

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

#### **Artikel 51**

##### **Sonstige Ansprüche**

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

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

### **Titel V**

## **Geltendmachung von Ansprüchen**

#### **Artikel 52**

##### **Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung**

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

Dem Berechtigten ist eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

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

**Article 53****Réclamations**

§ 1. — Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 55.

§ 2. — Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 54.

§ 3. — L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 4. — La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Lors du règlement de la réclamation, le chemin de fer peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

**Article 54****Personnes qui peuvent actionner le chemin de fer**

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 2. — L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 17 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport appartiennent:

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a:

- 1° retiré la lettre de voiture,
- 2° accepté la marchandise, ou
- 3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4 ou de l'article 31;

b) au destinataire à partir du moment où il a:

- 1° retiré la lettre de voiture,
- 2° accepté la marchandise,
- 3° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4, ou
- 4° fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 31; toutefois, le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 31, § 1 c) a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 28, § 4.

§ 4. — L'expéditeur, pour exercer les actions, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, pour l'exercice des actions visées au § 3 a), il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Le destinataire, pour exercer les actions, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

**Article 55****Chemins de fer qui peuvent être actionnés**

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le chemin de fer qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

**Artikel 53****Reklamationen**

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

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

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

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

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

Bei der abschließenden Regelung der Reklamation kann die Eisenbahn die Vorlage des Frachtbriefes, des Frachtbriefdoppels oder der Bescheinigung über die Nachnahme im Original verlangen, um darauf die abschließende Regelung zu vermerken.

**Artikel 54****Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnete Personen**

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

§ 2. — Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus Nachnahmen gemäß Artikel 17 ist nur der Absender berechnete.

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

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

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

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

**Artikel 55****Eisenbahnen, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können**

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

§ 2. — L'action judiciaire relative au remboursement prévu à l'article 17 peut être exercée uniquement contre le chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires qui naissent du contrat de transport peuvent être exercées contre le chemin de fer expéditeur, contre le chemin de fer destinataire ou contre celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action.

Le chemin de fer destinataire peut être actionné, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 4. — Si le demandeur a le choix entre plusieurs chemins de fer, son droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

§ 5. — L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux visés aux §§ 1, 2 et 3, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

### Article 56

#### Compétence

Les actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes ne peuvent être intentées que devant la juridiction compétente de l'Etat dont relève le chemin de fer actionné, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Lorsqu'un chemin de fer exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct pour l'application de cet article.

### Article 57

#### Extinction de l'action contre le chemin de fer

§ 1. — L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le chemin de fer née du contrat de transport en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

- a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si
  - 1° la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 52;
  - 2° la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 52 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;
- b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci
  - 1° demande la constatation conformément à l'article 52 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et
  - 2° prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison;
- c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des chemins de fer visés à l'article 55, § 3;
- d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer.

§ 3. — Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 38, § 1, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

### Article 58

#### Prescription de l'action

§ 1. — L'action née du contrat de transport est prescrite par un an.

Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action:

- a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le chemin de fer;
- b) en versement du produit d'une vente effectuée par le chemin de fer;

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

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

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

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

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

#### Artikel 56

##### Zuständigkeit

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

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

#### Artikel 57

##### Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn

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

§ 2. — Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht:

- a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn
  1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten gemäß Artikel 52 festgestellt worden ist,
  2. die Feststellung, die gemäß Artikel 52 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
- b) bei äußerlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er
  1. die Feststellung gemäß Artikel 52 sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes verlangt und
  2. außerdem beweist, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist;
- c) bei Überschreitung der Lieferfrist, wenn der Berechtigte binnen 60 Tagen seine Rechte bei einer der in Artikel 55 § 3 genannten Eisenbahnen geltend gemacht hat;
- d) wenn der Berechtigte nachweist, daß der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist.

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

#### Artikel 58

##### Verjährung der Ansprüche

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

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre bei Ansprüchen

- a) auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger einzogen hat,
- b) auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufes,

- c) fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- d) fondée sur un cas de fraude;
- e) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 38, § 1.

§ 2. — La prescription court pour l'action:

- a) en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;
- c) en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou en rectification en cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans le calcul ou la perception:
  - 1° s'il y a eu paiement: du jour du paiement;
  - 2° s'il n'y a pas eu paiement: du jour de l'acceptation de la marchandise au transport si le paiement incombe à l'expéditeur, ou du jour où le destinataire a retiré la lettre de voiture si le paiement lui incombe;
  - 3° s'il s'agit de sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte de frais prévu à l'article 15, § 7; à défaut de cette remise, le délai pour les créances du chemin de fer court à partir du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- d) du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire au lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, que le chemin de fer doit restituer à l'ayant droit: du jour de la demande de restitution;
- e) relative au remboursement prévu à l'article 17: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;
- f) en versement du produit d'une vente: du jour de la vente;
- g) en paiement d'un supplément de droit réclamé par les douanes ou d'autres autorités administratives: du jour de la demande de ces autorités;
- h) dans tous les autres cas: du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3. — En cas de réclamation adressée au chemin de fer conformément à l'article 53 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

## Titre VI

### Rapports des chemins de fer entre eux

#### Article 59

##### Règlement des comptes entre chemins de fer

§ 1. — Tout chemin de fer qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, doit payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient.

Les modalités de paiement sont fixées par accords entre chemins de fer.

- c) wegen eines auf Vorsatz zurückzuführenden Schadens,
- d) im Fall eines Betruges,
- e) aus einem der der Neuaufgabe vorangehenden Frachtverträge in dem in Artikel 38 § 1 vorgesehenen Falle.

§ 2. — Die Verjährung beginnt bei Ansprüchen

- a) auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- b) auf Entschädigung wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung;
- c) auf Zahlung oder Erstattung von Fracht, Nebengebühren, sonstigen Kosten oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung, fehlerhafter Berechnung oder Erhebung:
  - 1. wenn eine Zahlung erfolgte, mit dem Tage der Zahlung;
  - 2. wenn keine Zahlung erfolgte, mit dem Tage der Annahme des Gutes zur Beförderung, sofern die Zahlung dem Absender obliegt, oder mit dem Tage, an dem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, sofern die Zahlung ihm obliegt;
  - 3. wenn die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit dem Tage, an dem die Eisenbahn dem Absender die in Artikel 15 § 7 vorgesehene Kostenrechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Frist für die Geltendmachung der Ansprüche der Eisenbahn mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- d) der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hat und welche die Eisenbahn dem Berechtigten erstatten muß, mit dem Tage, an dem die Erstattung gefordert wird;
- e) aus einer Nachnahme gemäß Artikel 17 mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;
- f) auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit dem Tage des Verkaufes;
- g) auf eine von der Zoll- oder einer sonstigen Verwaltungsbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die betreffende Behörde das Verlangen gestellt hat;
- h) in allen anderen Fällen mit dem Tage, an dem das Recht geltend gemacht werden kann.

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

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

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

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

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

## **Titel VI**

### **Beziehungen der Eisenbahnen untereinander**

#### **Artikel 59**

##### **Abrechnung unter den Eisenbahnen**

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

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

§ 2. — Sous réserve de ses droits contre l'expéditeur, le chemin de fer expéditeur est responsable du prix de transport et des autres frais qu'il n'a pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge conformément à l'article 15.

§ 3. — Si le chemin de fer destinataire livre la marchandise sans recouvrer les frais ou autres créances résultant du contrat de transport, il en est responsable envers les chemins de fer ayant participé au transport et les autres intéressés.

§ 4. — En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer constatée par l'Office central à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement à leur part dans le prix de transport.

Le droit de recours contre le chemin de fer dont la carence a été constatée reste réservé.

### Article 60

#### Recours en cas de perte ou d'avarie

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des Règles uniformes, a un droit de recours contre les chemins de fer ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes:

- a) le chemin de fer qui a causé le dommage en est seul responsable;
- b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément au c);
- c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un ou plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé sur leurs lignes; la répartition est faite proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer ayant participé au transport, proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

### Article 61

#### Recours en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1. — L'article 60 est applicable en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si celui-ci a été causé par plusieurs chemins de fer, l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs lignes respectives.

§ 2. — Les délais de livraison fixés par l'article 27 sont partagés de la manière suivante:

- a) lorsque deux chemins de fer ont participé au transport
  - 1° le délai d'expédition est partagé par moitié;
  - 2° le délai de transport est partagé proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs;
- b) lorsque trois chemins de fer ou plus ont participé au transport
  - 1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;
  - 2° le délai de transport est partagé entre tous les chemins de fer:
    - pour un tiers en parts égales,
    - pour deux tiers proportionnellement aux distances kilométriques d'application des tarifs.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit lui sont attribués.

§ 4. — Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et le point de départ de délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 5. — Le partage ci-dessus n'est pris en considération que si le délai de livraison total n'a pas été observé.



§ 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 gemäß Artikel 15 übernommen hatte.

§ 3. — Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne die Kosten oder sonstige auf dem Frachtvertrag beruhende Forderungen einzuziehen, so haftet sie gegenüber den Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, und gegenüber den anderen Beteiligten.

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

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

## Artikel 60

### Rückgriff bei Verlust oder Beschädigung

§ 1. — Hat eine Eisenbahn gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung geleistet, so steht ihr ein Rückgriffsrecht gegen die Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, gemäß den folgenden Bestimmungen zu:

- a) die Eisenbahn, die den Schaden versucht hat, haftet ausschließlich dafür;
- b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden; ist eine Zuordnung nicht möglich, so wird die Entschädigung unter den Eisenbahnen gemäß Buchstabe c) aufgeteilt;
- c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, wird die Entschädigung auf sämtliche Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, aufgeteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht auf ihren Linien verursacht worden ist; die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der Tarifkilometer.

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

## Artikel 61

### Rückgriff bei Überschreitung der Lieferfrist

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

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

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

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

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

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

**Article 62****Procédure de recours**

§ 1. — Le bien-fondé du paiement effectué par le chemin de fer exerçant l'un des recours prévus aux articles 60 et 61 ne peut être contesté par le chemin de fer contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier chemin de fer, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge saisi de l'action principale fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3. — Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4. — Les chemins de fer actionnés ne peuvent exercer aucun recours ultérieur.

§ 5. — Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

**Article 63****Compétence pour les recours**

§ 1. — La juridiction du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétente pour toutes les actions en recours.

§ 2. — Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur a le droit de choisir, entre les juridictions compétentes en vertu du § 1, celle devant laquelle il porte sa demande.

**Article 64****Accords au sujet des recours**

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux dispositions de recours réciproques de ce Titre, à l'exception de celle de l'article 62, § 5.

**Titre VII****Dispositions exceptionnelles****Article 65****Dérogations temporaires**

§ 1. — Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application du Titre VI, chaque Etat peut déroger aux articles 15, 17 et 30 en décidant, pour certains trafics, que:

- a) les envois au départ de cet Etat doivent être affranchis:
  - 1° jusqu'à ses frontières, ou
  - 2° au moins jusqu'à ses frontières;
- b) les envois à destination de cet Etat doivent être affranchis au départ:
  - 1° au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'impose pas la restriction visée sous a) 1°, ou
  - 2° au plus jusqu'à ses frontières;
- c) les envois en provenance ou à destination de cet Etat ne peuvent être grevés d'aucun remboursement et que les débours ne sont pas admis, ou que les remboursements et les débours ne sont admis que dans certaines limites;
- d) l'expéditeur ne peut modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

**Artikel 62****Rückgriffsverfahren**

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

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

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

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

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

**Artikel 63****Zuständigkeit beim Rückgriff**

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

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

**Artikel 64****Vereinbarungen über den Rückgriff**

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

**Titel VII****Ausnahmebestimmungen****Artikel 65****Vorübergehende Abweichungen**

§ 1. — Könnte die wirtschaftliche und finanzielle Lage eines Staates große Schwierigkeiten bei der Anwendung des Titels VI hervorrufen, so kann jeder Staat von Artikel 15, 17 und 30 abweichen, indem er für bestimmte Verkehre beschließt, daß

- a) für Sendungen aus diesem Staat die Kosten
  1. bis zu seinen Grenzen oder
  2. mindestens bis zu seinen Grenzen
 vom Absender übernommen werden müssen;
- b) für Sendungen nach diesem Staat die Kosten
  1. mindestens bis zu seinen Grenzen vom Absender übernommen werden müssen, sofern der Versandstaat nicht die Einschränkung gemäß Buchstabe a) Ziffer 1 auferlegt, oder
  2. höchstens bis zu seinen Grenzen vom Absender übernommen werden dürfen;
- c) 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 bestimmten Beträgen zugelassen sind;
- d) der Absender den Frachtvertrag hinsichtlich des Bestimmungslandes, der Zahlung der Kosten und der Nachnahme nicht abändern darf.

§ 2. — Sous les mêmes conditions, les Etats peuvent autoriser les chemins de fer à déroger aux articles 15, 17, 30 et 31 en décidant, pour leurs trafics réciproques, que:

- a) les dispositions concernant le paiement des frais sont spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés; toutefois, celles-ci ne peuvent définir de modalités non prévues à l'article 15;
- b) certains ordres ultérieurs ne sont pas admis.

§ 3. — Les mesures prises conformément aux §§ 1 et 2 sont communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de huit jours à compter de la date de la lettre par laquelle l'Office central a notifié ces mesures aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entrent en vigueur au plus tôt à l'expiration d'un délai de deux jours à compter de la date de leur publication dans les Etats intéressés.

§ 4. — Les envois en cours de route ne sont pas affectés par ces mesures.

#### **Article 66**

#### **Dérogations**

Les dispositions des Règles uniformes ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre, dans le trafic entre eux, en application de certains traités tels que les Traités relatifs à la Communauté européenne du charbon et de l'acier et à la Communauté économique européenne.

§ 2. — Unter den gleichen Voraussetzungen können die Staaten die Eisenbahnen ermächtigen, von Artikel 15, 17, 30 und 31 abzuweichen, indem sie für ihren gegenseitigen Verkehr beschließen, daß

- a) die Bestimmungen über die Zahlung der Kosten im Einverständnis mit den beteiligten Eisenbahnen besonders festgelegt werden; diese Bestimmungen dürfen jedoch keine Zahlungsart vorsehen, die gemäß Artikel 15 nicht zu gelassen ist;
- b) bestimmte nachträgliche Verfügungen nicht zulässig sind.

§ 3. — Die gemäß den §§ 1 und 2 getroffenen Maßnahmen werden dem Zentralamt mitgeteilt.

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

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

§ 4. — Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

### **Artikel 66**

#### **Abweichungen**

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

**Annexe I**  
(Articles 4 et 5)**Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)**

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID), Annexe I à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

1146 der Beilagen

135

**Anlage I**  
(Artikel 4 und 5)**Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)**

Diese Anlage erhält die Fassung, die der Fachmännische Ausschuß gemäß Artikel 69 § 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 7. Februar 1970 für die Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID), Anlage I zur CIM, beschließt. Der Fachmännische Ausschuß beschließt auch die erforderlichen redaktionellen Anpassungen an das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980.

**Annexe II**  
(Article 8, § 1)**Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP)**

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP), Annexe IV à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.



1146 der Beilagen

137

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

Diese Anlage erhält die Fassung, die der Fachmännische Ausschuß gemäß Artikel 69 § 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 7. Februar 1970 für die Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP), Anlage IV zur CIM, beschließt. Der Fachmännische Ausschuß beschließt auch die erforderlichen redaktionellen Anpassungen an das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980.

**Annexe III**  
(Article 8, § 2)**Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RICO)**

Cette Annexe reçoit la version que la Commission d'experts arrête, selon l'article 69, § 4 de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 7 février 1970, pour le Règlement international concernant le transport des conteneurs (RICO), Annexe V à la CIM. La Commission d'experts en adapte également le texte, du point de vue rédactionnel, à celui de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980.

1146 der Beilagen

139

**Anlage III**  
(Artikel 8 § 2)**Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RICO)**

Diese Anlage erhält die Fassung, die der Fachmännische Ausschuss gemäß Artikel 69 § 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 7. Februar 1970 für die Internationale Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (RICO), Anlage V zur CIM, beschließt. Der Fachmännische Ausschuss beschließt auch die erforderlichen redaktionellen Anpassungen an das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980

**Annexe IV**  
(Article 8, § 3)**Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx)**

§ 1. — Ne sont considérées comme colis express que des marchandises transportées d'une manière particulièrement rapide aux conditions d'un tarif international.

Ne peuvent être admises comme colis express que les marchandises qui peuvent normalement être chargées dans le fourgon des trains de voyageurs. Les tarifs internationaux peuvent déroger à cette règle.

§ 2. — Sont exclus du transport comme colis express les objets désignés à l'article 4 des Règles uniformes. Les matières et objets énumérés dans le RID ou ceux qui sont visés par les accords et clauses tarifaires conclus en vertu de l'article 5, § 2 des Règles uniformes, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par le RID ou par lesdits accords ou clauses tarifaires. Les tarifs internationaux déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous condition.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en application de l'article 12, § 2 des Règles uniformes. Le modèle à utiliser et les inscriptions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par les tarifs internationaux. Ce document doit obligatoirement comporter:

- a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
- c) la désignation de la marchandise;
- d) le nombre des colis et la description de l'emballage;
- e) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes ou d'autres autorités administratives, jointes au document de transport.

§ 4. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs internationaux. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois en grande vitesse.

§ 5. — Les tarifs internationaux peuvent aussi prévoir des dérogations aux Règles uniformes autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus. Il ne peut toutefois pas être dérogé aux articles 35 à 38, 40 à 42, 44 et 47 à 58 des Règles uniformes.

§ 6. — Si les dispositions qui précèdent et celles des tarifs internationaux ne s'y opposent pas, les Règles uniformes sont applicables au transport des colis express.

**Anlage IV**  
(Artikel 8 § 3)**Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expreßgut (RIEx)**

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

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

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

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

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

§ 4. — Expreßgut muß mit schnellen Beförderungsmitteln innerhalb der in den internationalen Tarifen vorgesehenen Fristen befördert werden. Die Lieferfristen müssen stets kürzer sein als die für Eilgutsendungen vorgesehenen Lieferfristen.

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

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

142

1146 der Beilagen

**Réserve de la République d'Autriche**

La République d'Autriche se réserve le droit, conformément au paragraphe 1 de l'article 3 de l'annexe A à la Convention, de ne pas appliquer les dispositions concernant la responsabilité civile des chemins de fer en cas de mort ou blessures de voyageurs, lorsque l'accident est survenu sur son territoire et le voyageur est ressortissant autrichien ou séjourne en Autriche de façon habituelle.

**Vorbehalt der Republik Österreich**

Die Republik Österreich behält sich, in Übereinstimmung mit Artikel 3 § 1 des Anhanges A zum Übereinkommen, das Recht vor, sämtliche Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht anzuwenden, wenn sich der Unfall auf ihrem Gebiet ereignet hat und der Reisende österreichischer Staatsbürger ist oder in Österreich seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

## VORBLATT

### **Problem:**

Im internationalen Eisenbahnverkehr waren bisher der Frachtverkehr, der Personen- und Gepäckverkehr sowie die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden in drei getrennten internationalen Übereinkommen mit den Kurzbezeichnungen „CIM“, „CIV“ und „Zusatzübereinkommen zur „CIV“ geregelt. Die aus der Entstehungsgeschichte herrührende rechtliche Selbständigkeit dieser Übereinkommen, die mit zahlreichen Parallelregelungen und einem komplizierten Verfahren periodischer Totalrevisionen einherging, wofür jedoch angesichts der gemeinsamen Verwaltung im Schoße des „Berner Zentralamtes“, der kontinuierlichen Entwicklung der einschlägigen Bestimmungen und der in letzter Zeit erreichten Identität des Kreises der Mitgliedstaaten keine Notwendigkeit mehr bestand, soll nunmehr im Rahmen einer tiefgreifenden Strukturreform beseitigt werden.

### **Problemlösung:**

Durch das vorliegende „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“ werden zum einen die drei oben erwähnten internationalen Übereinkommen zu einem einzigen Vertragswerk zusammengefaßt, zum anderen eine neue internationale Organisation für den Eisenbahnverkehr geschaffen und nicht zuletzt das komplizierte Verfahren der periodischen Totalrevisionen durch ein flexibleres Verfahren ersetzt. Zugleich werden in dem neuen Übereinkommen die der zwischenzeitlichen Entwicklung entsprechenden Änderungen im Eisenbahnbeförderungsrecht vorgenommen.

### **Alternativen:**

Keine.

### **Kosten:**

Dem Bund werden aus dem Übereinkommen weder Mehrausgaben noch eine Vermehrung des Personalstandes erwachsen.



## Erläuterungen

### ALLGEMEINER TEIL

Das vorliegende „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“ ist gesetzändernd bzw. Gesetzesergänzend und bedarf daher der Genehmigung durch den Nationalrat gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG. Das Übereinkommen hat nicht politischen Charakter und enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen. Im übrigen sind seine Bestimmungen der unmittelbaren Anwendung im innerstaatlichen Rechtsbereich zugänglich, so daß ein Beschluß des Nationalrates gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG nicht erforderlich erscheint.

Durch das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 werden drei bisher auf diesem Gebiet geltende multilaterale Staatsverträge, nämlich das „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)“ vom 7. Feber 1970 samt Anlagen, das „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)“ I vom 7. Feber 1970 samt Anlagen, beide BGBl. Nr. 744/1974, und das „Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden“ vom 25. Feber 1961, BGBl. Nr. 201/1974, ersetzt und deren der zwischenzeitlichen Entwicklung des Beförderungsrechtes entsprechend novellierter Inhalt unter gleichzeitiger Änderung des Aufbaus in einem einzigen Vertragswerk zusammengefaßt.

Dabei sind die in den bisherigen Übereinkommen CIM/CIV enthaltenen institutionellen Bestimmungen im neuen COTIF-Grundübereinkommen, die beförderungsrechtlichen Bestimmungen in den Anhängen A „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)“ und B „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“ samt Anlagen niedergelegt. Im

Anhang A sind auch die Bestimmungen des Zusatzübereinkommens zur CIV eingegliedert.

Wesentliche Neuerungen in den institutionellen Bestimmungen sind die Schaffung einer neuen internationalen Organisation, der „Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)“, mit bestimmten in einem dem COTIF-Grundübereinkommen angeschlossenen Protokoll festgelegten Vorrechten und Immunitäten sowie der Wegfall der bisher periodisch durchzuführenden allgemeinen Revisionen der Übereinkommen (Artikel 69 CIM, Artikel 64 CIV und Artikel 27 des Zusatzübereinkommens zur CIV) zugunsten eines flexibleren Systems, in dem je nach Bedarf bloß bestimmte Teile oder auch nur einzelne Bestimmungen des Übereinkommens revidiert werden können. Damit wird für diese Änderungen geringeren Umfanges das jeweils erforderliche Ratifikationsverfahren erheblich erleichtert. Gleichzeitig erfolgt eine Erweiterung der Bestimmungen, die dem sogenannten „Vereinfachten Revisionsverfahren“ — unmittelbare Wirksamkeit der Beschlüsse des Revisionsausschusses ohne Erfordernis der nachfolgenden Zustimmung der Vertragsparteien — unterstellt sind.

Hinsichtlich der Änderungen bei den beförderungsrechtlichen Bestimmungen ist die teilweise verbesserte Verteilung der Rechte und Pflichten von Benützern und Eisenbahnen hervorzuheben.

Das vorliegende Übereinkommen, das von Österreich im Rahmen der 8. Revisionskonferenz der Internationalen Übereinkommen CIM/CIV am 9. Mai 1980 unterzeichnet wurde, bedarf der Ratifikation. Es ist beabsichtigt, in Übereinstimmung mit Art. 3 § 1 des Anhanges A zum Übereinkommen einen Vorbehalt zu erklären, der vorsieht, daß sämtliche Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht angewendet werden, wenn sich der Unfall auf österreichischem Gebiet ereignet

und der Reisende österreichischer Staatsbürger ist oder in Österreich seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Die Ratifikationsurkunde ist bei der schweizerischen Regierung als Depositärregierung zu hinterlegen. Über die Inkraftsetzung wird, sobald die Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunden von fünfzehn Staaten hinterlegt sind, von den Vertragsstaaten gesondert zu entscheiden sein.

### BESONDERER TEIL

- Zum I. „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“ – Grundübereinkommen,  
 II. „Protokoll über die Vorrechte und Immunitäten der zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)“,  
 III. Anhang A „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV)“, im folgenden mit ER/CIV abgekürzt,  
 IV. Anhang B „Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)“, im folgenden mit ER/CIM abgekürzt, sowie zu den  
 V. Anlagen I bis IV zu den ER/CIM  
 ergeben sich im einzelnen folgende Bemerkungen:

#### I. Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)-Grundübereinkommen

##### Titel I

##### Allgemeine Bestimmungen

##### Artikel 1 – Zwischenstaatliche Organisation

In § 1 wird eine internationale Organisation geschaffen, die aus den Vertragsstaaten des Übereinkommens gebildet wird; sie soll den Namen „Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF)“ tragen.

Die Gemeinschaft der Vertragsstaaten der Übereinkommen CIM und CIV, die oft als „Berner Union“ bezeichnet wurde, hat keinen offiziellen Namen und ist als solche auf internationaler Ebene nicht institutionalisiert. Dieser Umstand wurde zu Recht kritisiert, weil dadurch die Kontinuität des Vertragsverhältnisses der beteiligten Staaten rechtlich nicht gewährleistet war. Die Schaffung einer formellen Organisation und die Abschaffung der periodisch abzuhaltenden allgemeinen Revisionen (siehe Bemerkungen zu den Artikeln 19 bis 21) beheben diesen Mangel.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, daß der Schweiz, der in der „Verwaltungsunion“ der an den Übereinkommen CIM und CIV beteiligten Staaten in bestimmtem Ausmaß eine besondere Rechtsstellung zukam, trotz Umwandlung dieser Union in eine internationale Organisation – abgesehen von ihren Funktionen als Depositärstaat und Sitzstaat – auch weiterhin, insbesondere im Rahmen des Verwaltungsausschusses (siehe Bemerkung zum Artikel 7), eine gewisse rechtliche Sonderstellung eingeräumt bleibt.

§ 2 entspricht der internationalen Praxis. Die Vorrechte und Immunitäten der Organisation, der Vertreter der Mitgliedstaaten, der Mitglieder des Personals der Organisation und der von ihr berufenen Sachverständigen sind in einem gesonderten Protokoll festgelegt (siehe Bemerkung zu II).

§ 3 hält an der bisherigen Praxis der Arbeitssprachen fest. Anträge, das Englische als dritte Arbeitssprache einzuführen bzw. neben dem Englischen auch das Arabische vorzusehen, erhielten nicht die erforderliche Mehrheit.

##### Artikel 2 – Zweck der Organisation

Der in den §§ 1 und 2 umschriebene Zweck entspricht im wesentlichen der Zielsetzung, die ursprünglich durch die Schaffung der Übereinkommen CIM und CIV angestrebt wurde. Tätigkeiten der Organisation, die dieser Zielsetzung entsprechen, sind amtliche Tätigkeiten im Sinne von Artikel 1 § 5 des Protokolls über Vorrechte und Immunitäten.

Für Linien, die nicht Eisenbahnstrecken sind, die aber der Rechtsordnung der ER/CIV und der ER/CIM unterstellt werden (§ 2), mußte eine neue Umschreibung gefunden werden, da die CIV in der Praxis auch auf Linien angewendet wird, die mit Luftkissenfahrzeugen betrieben werden; diese Linien sind gegenwärtig den Schifffahrtslinien gleichgestellt, werden jedoch möglicherweise künftig einer besonderen, vom Seebeförderungsrecht abweichenden rechtlichen Regelung unterstellt werden.

##### Artikel 3 – Einheitliche Rechtsvorschriften CIV und CIM

Die Anwendung der ER/CIV und der ER/CIM setzt die Eintragung von Linien in die in § 2 angeführten Listen voraus.

##### Artikel 4 – Begriffsbestimmungen

Der Text dieses Artikels ergibt sich aus den Bestimmungen des Artikels 1 § 2 Absatz 2 in

fine und des Artikels 3 § 4; er soll im übrigen die Verweisungen auf das Gesamtübereinkommen erleichtern.

## **Titel II**

### **Aufbau und Tätigkeit**

#### **Artikel 5 — Organe**

Von den in diesem Artikel aufgezählten Organen wurde die Generalversammlung neu geschaffen; sie soll im wesentlichen die Rolle der bisherigen Revisionskonferenzen und sonstiger diplomatischer Konferenzen übernehmen.

Der Revisionsausschuß übernimmt die Rolle der bisherigen Revisionsausschüsse für CIM und CIV sowie diejenige der Fachmännischen Ausschüsse für das RIP und für das RICO (künftig Anlagen II und III zu den ER/CIM).

#### **Artikel 6 — Generalversammlung**

§ 1 enthält die auch bei anderen internationalen Organisationen übliche Bestimmung.

Der Text des § 2 faßt die Aufgaben der bisherigen Revisionskonferenzen und der sonstigen diplomatischen Konferenzen zusammen; neu ist die Bestimmung unter Buchstabe f. Die Aufzählung ist nicht erschöpfend (vergleiche zB Artikel 11 § 2).

Die Einberufung der Generalversammlung zumindest alle fünf Jahre gemäß § 3 ist auf gewisse Aufgaben dieses Organs abgestimmt; im übrigen entspricht der Text dieses Paragraphen den bei anderen internationalen Organisationen üblichen Klauseln. Im Gegensatz zu den bisherigen Revisionskonferenzen wird die Generalversammlung nicht von der schweizerischen Regierung, sondern vom Zentralamt einberufen.

Die Regeln des § 4 über die Beschlußfähigkeit entsprechen im wesentlichen der bei zahlreichen internationalen Organisationen üblichen Praxis.

§ 5 betrifft die Beschlußfassung; die Praxis der Revisionskonferenzen wurde in zweifacher Hinsicht geändert. Einerseits wird in der allgemeinen Regel über die Beschlußfassung die Mehrheit der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten verlangt, während in den früheren Revisionskonferenzen die Mehrheit der an der Konferenz teilnehmenden Delegationen — und zwar ganz allgemein — maßgebend war. Andererseits wurde das Prinzip der Zweidrittelmehrheit für Beschlüsse eingeführt, die die Änderung des Übereinkommens selbst und des Protokolls

oder die Begrenzung der Ausgaben der Organisation zum Gegenstand haben.

§ 6 entspricht im wesentlichen den analogen Bestimmungen der geltenden Übereinkommen CIM und CIV bzw. der bisherigen Praxis der Revisionskonferenzen. Die Kompetenz, Nichtvertragsstaaten einzuladen, wurde jedoch von der schweizerischen Regierung auf das Zentralamt übertragen.

§ 7 trägt den Bestimmungen der geltenden Übereinkommen über die Vorbereitenden Ausschüsse Rechnung.

#### **Artikel 7 — Verwaltungsausschuß**

§ 1 wurde im wesentlichen aus den analogen Bestimmungen der bisherigen Anlage II zur CIM (Anlage I zur CIV) übernommen. Die Schweiz verfügt auch weiterhin über einen ständigen Sitz und führt den Vorsitz im Ausschuß.

Die neue Bestimmung, wonach kein Mitgliedstaat für mehr als zwei aufeinanderfolgende Amtsperioden dem Ausschuß angehören darf, entspricht der bisherigen Praxis.

Von Österreich unterstützte Bestrebungen, zusätzliche Kriterien für die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses, zB Streckenlängen, vorzusehen, blieben ebenso in der Minderheit wie Anträge, die bezweckten, Quoren und Abstimmungsverfahren des Ausschusses im Übereinkommen selbst festzulegen.

§ 2 stimmt im wesentlichen mit den geltenden analogen Bestimmungen bzw. mit der gegenwärtigen Praxis überein.

Neu ist die Bestimmung, wonach das Zentralamt die Mitgliedstaaten rechtzeitig in Kenntnis setzt, wenn die Stelle des Generaldirektors bzw. jene des Vizegeneraldirektors, eines Rates oder eines Ratsadjunkten frei wird.

§ 3 entspricht der gegenwärtigen Praxis; demgemäß sind nunmehr zwei ordentliche Tagungen im Jahr vorgesehen.

#### **Artikel 8 — Ausschüsse**

§ 1 entspricht im wesentlichen der gegenwärtigen Regelung.

§ 2 ergibt sich aus der Regelung der Zuständigkeiten in Artikel 19.

Die Bestimmungen der §§ 3 und 4 stimmen weitgehend mit den analogen Texten der bisherigen Anlage III zur CIM (Anlage II zur CIV) überein; dabei wurde berücksichtigt, daß der Revisionsausschuß auch die Rolle der Vor-

bereitenden Ausschüsse übernehmen wird. In Zukunft muß im Revisionsausschuß mindestens die Mehrheit der Mitgliedstaaten (statt der Hälfte) vertreten sein, damit dieser beschlußfähig ist.

Die Regeln über die Beschlußfassung in § 5 wurden insofern geändert, als nunmehr von „einem Drittel der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten“ anstatt von „einem Drittel der im Ausschuß vertretenen Staaten“ die Rede ist.

Der Text der §§ 6 bis 10 entspricht im wesentlichen den analogen Bestimmungen der bisherigen Anlage III zur CIM (Anlage II zur CIV). Neu ist die Möglichkeit vorgesehen, unabhängige Sachverständige zu den Tagungen des Fachausschusses einzuladen.

§ 11 bietet den Ausschüssen die Möglichkeit, in einer Geschäftsordnung weitere Verfahrensregeln festzulegen.

#### Artikel 9 – Zentralamt

§ 1 umschreibt die Aufgaben des Zentralamtes im allgemeinen.

Die nicht abschließende Aufzählung der Aufgaben des Zentralamtes in § 2 beruht im wesentlichen auf den derzeit geltenden Bestimmungen; diese wurden jedoch auf Grund der Praxis präzisiert und ergänzt. Dabei wurde die Reihenfolge der einzelnen Aufgaben logischer gestaltet.

Aus dem Wortlaut des § 2, wonach das Zentralamt „Aufgaben auszuführen hat“ (vergleiche auch den französischen Text „exécute les tâches“) ergibt sich, daß ihm nur Geschäfte der Vollziehung übertragen werden können. Ebenso ergibt sich aus § 1 und im Zusammenhang damit der Verwendung des Wortes „insbesondere“ in § 2, daß es sich bei den dem Zentralamt gemäß Buchstabe a von den anderen Organen der Organisation übertragenen Aufgaben – im Einklang mit der bisherigen Praxis – ebenfalls nur um „Sekretariatsgeschäfte“ im Sinne von § 1 und nicht etwa um Rechtssetzungsbefugnisse handeln kann.

#### Artikel 10 – Listen der Linien

Gemäß § 1 genügt für die Streichung von Linien anderer Verkehrsmittel, die zwei oder mehrere Staaten verbinden, nach wie vor die Mitteilung eines dieser Staaten. Ein Antrag, ebenso wie die Eintragung, auch die Streichung einer Linie an das Erfordernis des Einverständnisses der betreffenden Mitgliedstaaten zu knüpfen, würde mit dem Hinweis darauf abgelehnt, daß es nicht angehe, einem Staat, der eine Linie streichen wolle, deren

Beibehaltung in der Liste aufzuzwingen, zumal er hierfür weiter Beiträge zu den Ausgaben der Organisation (Artikel 11 § 1) leisten müßte.

§ 2 entspricht dem gegenwärtigen analogen Text.

Neu ist die Bestimmung in § 3, wonach die Streichung einer Linie erst nach Ablauf einer Frist wirksam sein wird. Der Beginn dieser Frist ist allerdings von der ihrerseits nicht ausdrücklich befristeten Mitteilung des Zentralamtes abhängig.

#### Artikel 11 – Finanzen

Die Bestimmungen des § 1 stimmen im wesentlichen mit den bisherigen Texten überein.

In § 2 wurde das Verfahren bei Verzug bei der Zahlung der Mitgliedsbeiträge in Anlehnung an die Statuten anderer internationaler Organisationen geschmeidiger geregelt. Die Regelung über Verzugszinsen wurde trotz gewisser Widerstände beibehalten.

In die §§ 3, 4 und 5 wurde im wesentlichen die gegenwärtige einschlägige Regelung übernommen.

In § 6 sind die Vergütungen für gewisse Leistungen des Zentralamtes zT wie bisher geregelt; die Kosten für die Mitwirkung des Zentralamtes beim Schiedsverfahren werden künftig nicht vom Verwaltungsausschuß, sondern vom Schiedsgericht festgesetzt.

Der Text des § 7 entspricht im wesentlichen der gegenwärtigen einschlägigen Bestimmung.

### Titel III

#### Schiedsgerichtsbarkeit

#### Artikel 12 – Zuständigkeit

Die bisherigen Bestimmungen über das Schiedsgericht und die Schiedsgerichtsordnung wurden zusammengefaßt und mit wesentlichen materiellen Änderungen in das Übereinkommen selbst aufgenommen.

Insbesondere wurde auf Antrag Österreichs die Schiedsgerichtsbarkeit in völkerrechtlichen Fragen (§ 1) klar von der Schiedsgerichtsbarkeit bei Streitigkeiten zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages getrennt. Die völkerrechtliche Schiedsgerichtsbarkeit ist obligatorisch, eine Vorbehaltsmöglichkeit ist jedoch vorgesehen (siehe Bemerkung zum § 3 unten).

Bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen, zwischen Beförderungsunter-

nehmen und Benützern oder zwischen Benützern (§ 2) ist die Anrufung des Schiedsgerichtes weiterhin fakultativ. Eine schiedsgerichtliche Entscheidung ist nur für Streitigkeiten bei der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehen, sofern die Parteien die Angelegenheit weder außergerichtlich bereinigt, noch einem ordentlichen Gericht zur Entscheidung unterbreitet haben. Streitigkeiten über die Auslegung und Anwendung des COTIF-Grundübereinkommens sind von den Vertragsstaaten im Rahmen ihrer völkerrechtlichen Beziehungen auszuräumen.

Selbstverständlich können Streitigkeiten zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages auch Rechtsfragen betreffen, die sich aus der Anwendung des RID, RIP, RICO oder RIEEx (künftig Anlagen I–IV zu den ER/CIM) ergeben, da diese Bestandteil der Einheitlichen Rechtsvorschriften sind; die Streitigkeiten können aber auch Rechtsfragen betreffen, die sich aus der Anwendung der Zusatzbestimmungen der Staaten und der Eisenbahnen zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, aus Tarifbestimmungen und aus Abkommen gemäß Artikel 8 § 4 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM ergeben.

§ 3 sieht sowohl für die völkerrechtliche Schiedsgerichtsbarkeit nach § 1 als auch für diejenige nach § 2 eine Vorbehaltsmöglichkeit vor. Mit der letzteren wird berücksichtigt, daß unter Umständen in einzelnen Mitgliedstaaten bestimmte Streitigkeiten der Entscheidung der ordentlichen Gerichte nicht entzogen werden dürfen, zB Ansprüche aus einer Körperverletzung.

#### Artikel 13 – Schiedsvertrag, Gerichtskanzlei

Aus systematischen Gründen finden sich im neuen Übereinkommen die Bestimmungen über den Schiedsvertrag vor der Regelung über die Wahl der Schiedsrichter.

#### Artikel 14 – Schiedsrichter

Die Liste der Schiedsrichter wird nicht mehr von der schweizerischen Regierung, sondern vom Zentralamt aufgestellt und auf dem laufenden gehalten.

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

Gemäß den bisherigen Bestimmungen müssen der Einzelschiedsrichter, der dritte oder

fünfte Schiedsrichter jedenfalls anderer Staatsangehörigkeit sein als die Parteien. Künftig kann er auch Angehöriger desselben Staates wie die Parteien sein, sofern diese dieselbe Staatsangehörigkeit besitzen.

#### Artikel 15 – Verfahren, Kosten

Der Ausdruck „endgültig“ in § 1 Buchstabe d) ist wie die bisherige Formulierung dahin zu verstehen, daß jedes ordentliche Rechtsmittel, dh. eine materielle Berufung wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung, ausgeschlossen sein soll. Die Zulässigkeit außerordentlicher Rechtsbehelfe, dh. eine Anfechtung wegen neuer Tatsachen (Revision) oder wegen schwerwiegender Verfahrensmängel (Nichtigkeitsbeschwerde), wären nach Landesrecht zu beurteilen (im österreichischen Recht etwa die Klage auf Aufhebung eines Schiedsspruches nach den §§ 595 ff ZPO). Den Parteien wird jedoch ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt, in ihren Schiedsvertrag Vereinbarungen über die Anfechtbarkeit des Schiedsspruches aufzunehmen.

Während bisher der Schiedsspruch auch die Honorare der Schiedsrichter festzusetzen hatte, werden diese künftig vom Generaldirektor des Zentralamtes festgelegt.

#### Artikel 16 – Verjährung, Vollstreckbarkeit

Unter Berufung auf die im Schrifttum vertretene Auffassung, daß die Erhebung einer Klage nur die Unterbrechung der Verjährung und nicht auch deren Hemmung bewirken kann, enthält der § 1 den Begriff „Hemmung“ nicht mehr (vergleiche dagegen Artikel 55 § 6 der ER/CIV, Artikel 58 § 5 der ER/CIM).

Die Wirkung der Einleitung des schiedsgerichtlichen Verfahrens für die Unterbrechung der Verjährung wurde auf Antrag Österreichs dahingehend präzisiert, daß es sich um dieselbe Wirkung handelt, die nach dem anzuwendenden materiellen Recht für die Klageerhebung beim ordentlichen Gericht vorgesehen ist.

Nach dem Vorbild des Artikels 18 § 1 wurde § 2 durch die ausdrückliche Feststellung ergänzt, daß eine sachliche Nachprüfung des Inhaltes des Schiedsspruches nicht zulässig ist.

### Titel IV

#### Verschiedene Bestimmungen

#### Artikel 17 – Einziehung unbezahlter Forderungen zwischen Beförderungsunternehmen

Der Wegfall der Worte „falls sie es verlangen“ in § 2 bringt gegenüber dem geltenden Text keine materielle Änderung. Unabhängig

150

1146 der Beilagen

davon, ob das Zentralamt den Parteien auf Grund dieser Bestimmung empfiehlt, sich an das Schiedsgericht gemäß Artikel 12 § 2 zu wenden, kann dieses nur tätig werden, wenn es die Parteien einvernehmlich verlangen.

Die bisherigen Bestimmungen sahen die Anhörung eines Sachverständigen zwingend vor; der neue Text (§ 3) hingegen überläßt es dem Zentralamt, hierüber zu entscheiden.

Eine „endgültige“ Entscheidung im Sinne des § 3 liegt erst vor, wenn das Urteil bzw. der Schiedsspruch nicht mehr durch (ordentliche) Rechtsmittel angefochten werden kann.

In § 5 wurde die Frist von zehn Tagen auf zwei Monate verlängert.

#### Artikel 18 — Urteile, Arrest und Pfändung, Sicherheitsleistung

Durch § 1 Absatz 3 wird die bisherige Regelung des Zusatzübereinkommens zur CIV, wonach Vergleiche, die zwischen den Parteien zur Beilegung eines Rechtsstreites vor dem zuständigen Gericht abgeschlossen und zu gerichtlichem Protokoll geschlossen worden sind, hinsichtlich der Vollstreckbarkeit Urteilen gleichstehen — in redaktionell vereinfachter Form —, auf den gesamten Bereich der ER/CIM und ER/CIV ausgedehnt.

Durch den terminologischen Unterschied in § 2 („Beförderungsunternehmen“) und in § 3 („Eisenbahn“) wird hervorgehoben, daß die Bestimmung des § 3 lediglich zugunsten von Eisenbahnunternehmen Anwendung findet, nicht aber auch zugunsten sonstiger Beförderungsunternehmen, die im Rahmen einer gemischten Beförderung tätig sind.

Durch die Bestimmung des § 3 sollen Gegenstände jeder Art — soweit sie für die Beförderung benötigt werden — und nicht nur das sogenannte „Zubehör“ im engeren Sinne geschützt werden.

Die Formulierung in § 4 „bei Klagen auf Grund des Übereinkommens“ geht insofern weiter als der bisher geltende Text, als das Vorliegen eines Beförderungsvertrages nicht mehr in jedem Falle Voraussetzung für die Befreiung von einer allfälligen Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreites ist. Diese Änderung ist gerechtfertigt, da unter Umständen Klagen auf Grund des Übereinkommens denkbar sind, die nicht auf einem Beförderungsvertrag beruhen, zB wegen Verletzung der Beförderungspflicht.

## Titel V

### Änderung des Übereinkommens

#### Artikel 19 — Zuständigkeit

#### Artikel 20 — Beschlüsse der Generalversammlung

#### Artikel 21 — Beschlüsse der Ausschüsse

##### Vorbemerkung:

Die in Artikel 19, 20 und 21 enthaltene Revisionsordnung ist neu; es erscheint zweckmäßig, die Texte dieser Artikel in ihrer Gesamtheit zu erläutern.

Die neue Regelung des Revisionsverfahrens weist folgende Grundzüge auf:

- a) Es werden keine periodischen Gesamtrevisionen vorgesehen; die Initiative zur Änderung gewisser Bestimmungen des Übereinkommens liegt bei den Mitgliedstaaten (Artikel 19 § 1).
- b) Für die Änderung des Übereinkommens selbst und des Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten gilt das „klassische“ Verfahren; die Beschlüsse werden von der Generalversammlung gefaßt und der Ratifikations-(Annahme-, Genehmigungs-)pflicht unterstellt (Artikel 19 § 2 und 20 § 1).  
Um zu vermeiden, daß Revisionsanträge allzu häufig vor die Generalversammlung gebracht werden, kann ein Antrag auf Änderung des Übereinkommens nur mit Zustimmung eines Drittels der Mitgliedstaaten auf die Tagesordnung einer Tagung der Generalversammlung gesetzt werden (Artikel 19 § 2).
- c) Für die Änderung gewisser Bestimmungen der ER/CIV und der ER/CIM, die sich vornehmlich auf die zivilrechtliche Haftung beziehen, ist das unter Buchstabe b erwähnte „klassische“ Verfahren mit der dort angegebenen Einschränkung anzuwenden.
- d) Für die Änderung der sonstigen beförderungsrechtlichen Bestimmungen ist grundsätzlich der Revisionsauschuß bzw. der Fachausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter zuständig (vereinfachtes Revisionsverfahren; Artikel 19 §§ 3 und 4). Bezüglich der Frage, welche Bestimmungen der ER/CIV und der ER/CIM dem vereinfachten Revisionsverfahren zu unterstellen sind (Artikel 19 § 3), wurde der gegenwärtige Rahmen im Endresultat insofern eingengt, als gewisse, die zivilrechtliche Haftung betreffende Bestimmungen in die Kompetenz der Generalversammlung übertragen wurden (für die ER/CIV: Artikel 15 § 6; für die ER/CIM: Artikel 25

§ 3, 30 § 3, 32 § 3 und 33 § 5). Demgegenüber wurde der jetzige Katalog durch mehrere Bestimmungen erweitert (für die ER/CIV: Artikel 1 § 3, 4 § 2, 5 (ohne § 2), 6, 13, 22 § 3, 43 (ohne die §§ 2 und 4), 48 und 49 § 1 sowie die in Rechnungseinheiten festgesetzten Beträge in Artikel 30, 31, 38, 40 und 41, wenn die Änderung zu einer Erhöhung dieser Beträge führen würde; für die ER/CIM: Artikel 1 § 2, 3 §§ 2 bis 4, 6 (ohne § 3), 7, 8 § 1, 28 §§ 3 und 6, 38, 41, 47 (ohne § 3), 48 (soweit eine Anpassung an das internationale Seefrachtrecht angestrebt wird), 52 und 65 sowie der in Rechnungseinheiten festgesetzte Betrag in Artikel 40, wenn die Änderung zu einer Erhöhung dieses Betrages führen würde).

Eine Herabsetzung der Haftungshöchstbeträge bleibt sohin — im Interesse der Benutzer — der Generalversammlung vorbehalten.

e) In bezug auf die Bestimmungen der ER/CIV und der ER/CIM ist daher grundsätzlich eine Trennung der Kompetenzen der Generalversammlung bzw. des Revisionsausschusses vorgesehen. Die Koordinierung der Tätigkeit dieser beiden Revisionsorgane wird einerseits dadurch gesichert, daß Änderungsanträge, für deren Behandlung die Generalversammlung zuständig ist, vom Revisionsausschuß vorberaten werden (Artikel 6 § 7); andererseits kann die Generalversammlung in Ausnahmefällen ein Evokationsrecht (Kompetenzattraktion) ausüben (Artikel 19 § 2), wenn die ihr vorgelegten Vorschläge auch die Änderung von Bestimmungen erfordern, die grundsätzlich in den Kompetenzbereich des Revisionsausschusses fallen.

f) Die Beschlüsse der Generalversammlung treten nach Ablauf einer von ihr selbst festgesetzten Frist automatisch in Kraft, sofern sie von mehr als zwei Dritteln der Mitgliedstaaten ratifiziert, angenommen oder genehmigt worden sind (Artikel 20 § 2).

Artikel 20 § 3 enthält Bestimmungen für den Fall, daß gewisse Beschlüsse in Kraft gesetzt werden, ohne daß die Ratifizierung durch sämtliche Vertragsstaaten abgewartet wird.

Die darin vorgesehenen Bestimmungen über die Suspendierung der Anwendung der ER/CIV und der ER/CIM dürften eher von theoretischer Bedeutung sein. Auch bisher konnten die Probleme der verspäteten Ratifizierung der neuen Übereinkommen so gelöst werden, daß diese in den betreffenden Staaten de

facto angewendet wurden. Die einschlägigen Bestimmungen des § 3 bieten von allem Anfang an eine einwandfreie Rechtsgrundlage für die Lösung ähnlicher Probleme, die aus der verspäteten Ratifizierung gewisser Beschlüsse der Generalversammlung entstehen könnten.

g) Die Beschlüsse des Revisionsausschusses bzw. des Fachausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter werden im Rahmen eines vereinfachten Verfahrens (ohne Ratifikation, Annahme oder Genehmigung) in Kraft gesetzt, sofern nicht mindestens ein Drittel der Mitgliedstaaten (bisher 5 Mitgliedstaaten) dagegen Einspruch erhebt (Artikel 21 § 2 Absatz 1).

Mit Rücksicht auf die Verfassung einzelner Staaten wurde eine neue Klausel (Artikel 21 § 2 Absatz 2) eingeführt, in der die Inkraftsetzung dieser Beschlüsse und das Wirksamwerden der Kündigung infolge eines solchen Beschlusses zeitlich aufeinander abgestimmt werden.

Die oben geschilderte Regelung weist im Vergleich zur heutigen folgende Vorteile auf:

- Zuzufolge Wegfalls der periodisch durchzuführenden allgemeinen Revisionen wird das neue Übereinkommen nicht mehr in regelmäßigen Zeitabständen vollständig erneuert;
- je nach Bedarf werden nur Änderungen zu einzelnen Bestimmungen des Übereinkommens beschlossen;
- dank einer vernünftigen Aufgabentrennung wird sich die Generalversammlung grundsätzlich nicht mit Texten zu befassen haben, die dem vereinfachten Revisionsverfahren unterstellt sind; überdies ist zu erwarten, daß vom erwähnten Evokationsrecht nur ganz selten Gebrauch gemacht wird;
- bei Beschlüssen der Generalversammlung, die zu ratifizieren, anzunehmen oder zu genehmigen sind, werden sich die zuständigen Staatsorgane, insbesondere die Parlamente, nur mit verhältnismäßig kurzen Texten zu befassen haben, anstatt wie bisher vollständige und umfangreiche Übereinkommen genehmigen zu müssen; dies wird ohne Zweifel eine erhebliche Arbeitersparnis bedeuten und außerdem einen wesentlich geringeren Zeitaufwand für das Verfahren erfordern;
- die automatische Inkraftsetzung der Beschlüsse der Generalversammlung nach Ablauf einer bestimmten Frist nach der Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung durch mehr als zwei Drit-

tel der Mitgliedstaaten ist auch geeignet, die Zeitspanne zwischen der Beschlußfassung und dem Inkrafttreten zu verkürzen;

- die dem vereinfachten Revisionsverfahren unterstellten Bestimmungen können durch den Revisionsausschuß nicht nur „im Zeitraum zwischen den Revisionskonferenzen“, sondern jederzeit geändert werden.

Auch wenn die Neuregelung des Revisionsverfahrens als eine Kompromißlösung anzusehen ist, die eine beschleunigte Revision des gesamten Beförderungsrechts, wie dies ursprünglich angestrebt wurde, nicht ermöglicht, stellen die oben aufgezählten Vorteile ohne Zweifel einen Fortschritt dar. Diese Neuregelung wird es ferner erlauben, in einem späteren Zeitpunkt weitere Vereinfachungen leichter einzuführen.

## Titel VI

### Schlußbestimmungen

#### Artikel 23 — Beitritt zum Übereinkommen

Durch die Bestimmung des § 1 soll der Beitritt derjenigen Staaten, die zur Teilnahme an der 8. ordentlichen Revisionskonferenz von 1980 eingeladen worden sind, für den Fall erleichtert werden, daß sie das neue Übereinkommen nicht rechtzeitig (bis zum 31. Dezember 1980) unterzeichnet haben. Diese Staaten können allerdings von dieser Möglichkeit nur vor dem Inkrafttreten des Übereinkommens Gebrauch machen.

Gemäß § 2 Absatz 1 hat ein Staat, der dem Übereinkommen nach seiner Inkraftsetzung beitreten will, dem diesbezüglichen Antrag eine Erklärung über die Lage seiner Eisenbahnunternehmungen hinsichtlich der internationalen Beförderungen beizufügen. Nach der geltenden Regelung hat das Zentralamt eine Äußerung über diese Lage zu erstellen. Das Zentralamt kann die für diese Äußerung notwendigen Angaben praktisch nur beim betreffenden Staat einholen.

In § 2 Absatz 2 wurde die Zahl der Regierungen, die wirksam Einspruch erheben können, aus praktischen Gründen von 2 auf 5 erhöht. Bei einem wirksamen Einspruch wird nicht, wie bisher, die Prüfung des Antrages „vertagt“, sondern der Einspruch wird gemäß § 2, Absatz 3 der Generalversammlung zur Entscheidung unterbreitet.

In § 2 Absatz 4 wird das Wirksamwerden eines Beitrittes an die neue Voraussetzung geknüpft, daß das Zentralamt den Mitgliedstaaten die Liste der Linien des neuen Mitgliedstaates mitgeteilt hat.

Durch die neue Bestimmung des § 3 soll die Einheit des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes gemäß COTIF gesichert werden.

#### Artikel 24 — Inkraftsetzung des Übereinkommens

Die im § 2 enthaltene Bestimmung ist deklaratorischer Art. Die Aufhebung der geltenden Übereinkommen ergibt sich ohnehin aus den Bestimmungen des Artikels 69 § 2 CIM, des Artikels 64 § 2 CIV und des Artikels 27 des Zusatzübereinkommens zur CIV, wonach das Inkrafttreten des neuen Übereinkommens, das aus einer Revisionskonferenz hervorgeht, auch gegenüber den Vertragsstaaten, die das neue Übereinkommen nicht ratifizieren, die Aufhebung des alten Übereinkommens und seiner Anlagen nach sich zieht.

Bei der seinerzeitigen Beschlußfassung über diese (gleichlautenden) Bestimmungen gingen die Vertragsstaaten bereits von der übereinstimmenden Auffassung aus, daß die darin genannte Revisionskonferenz auch ein ganz neues Übereinkommen zu schaffen befugt sein sollte.

#### Artikel 25 — Kündigung des Übereinkommens

Die geltenden Bestimmungen wurden aus praktischen Gründen vereinfacht. Es hat keinen Zweck, die Kündigung durch einen Staat, der am Übereinkommen nicht mehr teilnehmen will, an eine längere Frist als ein Jahr zu binden.

#### Artikel 26 — Aufgaben der Depositärregierung

Dieser Artikel ist neu. Die darin enthaltenen Bestimmungen entsprechen der einschlägigen völkerrechtlichen Praxis und der bisherigen Übung. Depositärregierung ist gemäß Artikel 22 § 2 die schweizerische Regierung.

#### Artikel 27 — Vorbehalte zum Übereinkommen

In die Schlußbestimmungen des Übereinkommens wurde die allgemeine Regelung aufgenommen, wonach Vorbehalte nur zulässig sind, soweit sie im Übereinkommen vorgesehen sind. Welche Vorbehalte tatsächlich gemacht werden können, wird hingegen im Zusammenhang mit den Bestimmungen geregelt, denen gegenüber Vorbehalte erlaubt sind. In der vorliegenden Fassung sind dies die Bestimmungen über die Schiedsgerichtsbarkeit (Artikel 12 des Grundübereinkommens) und die Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden (Artikel 3 ER/CIV).



**Artikel 28 — Wortlaut des Übereinkommens**

Außer den gegenwärtigen amtlichen Übersetzungen wurde auch eine niederländische vorgesehen, weil diese Sprache in zwei Mitgliedstaaten als Amtssprache gilt.

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

Es ist üblich, internationalen zwischenstaatlichen Organisationen in den Mitgliedstaaten die erforderlichen Vorrechte und Immunitäten zu gewähren. Ziel der Vorrechte und Immunitäten ist es, das erforderliche Vertrauensverhältnis der Mitgliedstaaten zur Organisation einerseits und der Mitgliedstaaten untereinander andererseits zu gewährleisten, indem verhindert wird, daß ein Mitgliedstaat durch Ausübung eines ihm nicht zustehenden Druckmittels die Tätigkeit der Organisation beeinflussen oder aus der Tätigkeit der Organisation ihm nicht zustehende finanzielle Vorteile ziehen könnte. Der Wortlaut des Artikels 1 § 2 des Grundübereinkommens und die Bestimmungen des Protokolls, das einen integralen Bestandteil des Übereinkommens bildet, bringen den funktionellen Charakter der Vorrechte und Immunitäten deutlich zum Ausdruck.

Zwar kommt den Beziehungen zwischen der Organisation und dem Sitzstaat die größte Bedeutung zu, doch ist es notwendig, der Organisation und ihrem Personal auch bei ihrer amtlichen Tätigkeit in anderen Mitgliedstaaten, zB bei Dienstreisen oder bei der Abhaltung von Konferenzen außerhalb des Sitzstaates, die international üblichen Vorrechte und Immunitäten zu gewähren. Dasselbe gilt auch für die Vertreter der Mitgliedstaaten. Das Protokoll regelt daher allgemein, dh. im Verhältnis zu allen Mitgliedstaaten, die Vorrechte und Immunitäten

- a) der Organisation (Artikel 1 und 2 des Protokolls),
- b) der Vertreter, der Mitgliedstaaten (Artikel 3 des Protokolls),
- c) der Mitglieder des Personals der Organisation (Artikel 4 des Protokolls) und der von der Organisation berufenen Sachverständigen (Artikel 5 des Protokolls).

Zur Ergänzung der Bestimmungen des Protokolls kann die Organisation mit einzelnen oder mehreren Mitgliedstaaten Ergänzungsabkommen zur Durchführung des Protokolls schließen (Artikel 9 des Protokolls).

Die besonderen Beziehungen der Organisation und ihres Personals mit dem Sitzstaat

sind im sogenannten Amtssitzabkommen zu regeln, auf das Artikel 1 § 2 Absatz 3 des Grundübereinkommens verweist.

**Artikel 1 des Protokolls**

Das wichtigste Vorrecht einer internationalen Organisation ist die Immunität von der Gerichtsbarkeit und der sonstigen Zwangsgewalt der Mitgliedstaaten. Die Liste der ex lege ausgenommenen Fälle in § 1 wurde auf Antrag Österreichs noch durch den Fall der Widerklage ergänzt, die in direktem Zusammenhang mit einer durch die Organisation erhobenen Hauptklage steht (§ 1 Buchstabe c).

Gemäß § 2 ist eine Enteignung aus Gründen öffentlichen Interesses von der Immunität ausgenommen, jedoch müssen in einem solchen Fall alle geeigneten Maßnahmen getroffen werden, um zu verhindern, daß die Enteignung die Ausübung der Tätigkeiten der Organisation beeinträchtigt, und es ist im voraus und unverzüglich eine angemessene Entschädigung zu leisten.

§ 3 gewährt der Organisation die üblichen Befreiungen von Steuern und Abgaben, einschließlich Zöllen.

Diese Bestimmung wird von Österreich so interpretiert, daß sie keine Befreiung von den Dienstgeberbeiträgen zum Familienlastenausgleichsfonds begründet.

**Artikel 2 des Protokolls**

§ 1 sichert den freien Geldverkehr der Organisation und § 2 verankert die Nachrichtenfreiheit für die Organisation im international üblichen Rahmen. Letztere schließt insbesondere auch das Recht auf Benützung von Codes ein.

**Artikel 3 des Protokolls**

Dieser Artikel regelt die Vorrechte und Immunitäten der Vertreter der Mitgliedstaaten. Die hier genannten Vorrechte bewegen sich im üblichen Rahmen. Besonders erwähnenswert ist, daß eine Immunität von der Gerichtsbarkeit bei Schadenersatzansprüchen aus Verkehrsunfällen und bei Verstößen gegen die Straßenverkehrsvorschriften nicht vorgesehen ist (Buchstabe a). Eine gleichartige Regelung gilt auch für die Mitglieder des Personals und die von der Organisation berufenen Sachverständigen.

**Artikel 4 des Protokolls**

Die in diesem Artikel genannten Vorrechte und Immunitäten werden den Mitgliedern des Personals der Organisation von allen Mit-

gliedstaaten gewährt. Zur Vermeidung von Zweifelsfällen sind in Buchstabe d) bei der Befreiung von der staatlichen Einkommensteuer neben den Gehältern auch die Löhne und bei der Ausnahme von der Befreiung zusätzlich zu den Ruhegehältern auch die Hinterbliebenenrenten angeführt.

#### Artikel 5 des Protokolls

Dieser Artikel regelt die Vorrechte und Immunitäten der von der Organisation berufenen Sachverständigen. Er wird jedoch dadurch eingeschränkt, daß gemäß Artikel 8 die in Buchstabe c) und d) genannten Erleichterungen von den Mitgliedstaaten den eigenen Staatsangehörigen oder Personen, die ihren ständigen Aufenthalt auf ihrem Gebiet haben, nicht gewährt werden müssen.

#### Artikel 6 des Protokolls

Die Vorrechte und Immunitäten werden entsprechend ihrem funktionellen Charakter nur gewährt, um unter allen Umständen die unbehinderte Ausübung der Tätigkeit der Organisation und die vollständige Unabhängigkeit der Personen, denen sie gewährt werden, sicherzustellen. Artikel 6 enthält demgemäß die sehr wesentliche Verpflichtung, bestehende Immunitäten unter gewissen Voraussetzungen aufzuheben und stellt durch diese Möglichkeit somit eine Sicherung gegen Mißbräuche dar.

#### Artikel 7 des Protokolls

§ 1 enthält eine Schutzklausel im Interesse der öffentlichen Sicherheit der Mitgliedstaaten.

#### Artikel 8 des Protokolls

Die Nichtgewährung von Vorrechten an eigene Staatsangehörige entspricht einer allgemeinen Übung.

Aus diesem Artikel ergeben sich daher die Fälle, in denen ein Mitgliedstaat nicht verpflichtet ist, die Vorrechte und Immunitäten seinen eigenen Staatsangehörigen oder Personen, die ihren ständigen Aufenthalt auf seinem Gebiet haben, zuzugestehen. Die Mitgliedstaaten sind aber jedenfalls verpflichtet, auch ihren eigenen Staatsangehörigen und den in ihrem Gebiet sich ständig aufhaltenden Personen folgende Vorrechte und Immunitäten zu gewähren:

- den Vertretern der Mitgliedstaaten die Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;

- den Mitgliedern des Personals der Organisation die funktionelle Immunität von der Gerichtsbarkeit und die Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden sowie die Steuerbefreiungen gemäß Artikel 4 Buchstabe d);
- den von der Organisation berufenen Sachverständigen die funktionelle Immunität und die Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden.

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

#### Vorbemerkung:

Da die vom Athener Übereinkommen von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See vorgesehene Rechtsordnung für Reisegepäck praktisch mit jener für die Eisenbahnbeförderung übereinstimmt, ist Artikel 58 der geltenden CIV nicht in die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV übernommen worden. Das unter dem Regime der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV auf See beförderte Reisegepäck wird demselben Rechtsregime unterstellt sein wie das auf Eisenbahnlinien beförderte Reisegepäck.

#### Artikel 1 — Anwendungsbereich

Es wurde beschlossen, daß die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden auch die Begleiter von CIM-Sendungen umfassen solle, auch wenn die Beförderung über eine der CIV nicht unterstellte Linie führt (§ 1 Absatz 2); Artikel 26 § 4 der ER/CIV, der die „haftbare Eisenbahn“ definiert, ist daher gegenüber der derzeitigen Regelung in der Weise geändert worden, daß darin nicht mehr ausdrücklich die „Liste der Linien CIV“ erwähnt ist.

Zur Definition des Begriffs „Bahnhof“ siehe Bemerkung zu Artikel 1 der ER/CIM.

#### Artikel 2 — Ausnahmen vom Anwendungsbereich

Siehe die Bemerkungen zum Artikel 2 der ER/CIM.

#### Artikel 3 — Vorbehalt über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

Entgegen der von mehreren Staaten vertretenen Ansicht, die Bestimmung des § 1 sollte im Grundübereinkommen aufscheinen, wurde deren Beibehaltung in den ER/CIV beschlossen.

Österreich wird anlässlich der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde von dieser Vorbehaltsmöglichkeit Gebrauch machen, wie es dies bereits gemäß der analogen Bestimmung im Art. 1 § 2 des geltenden Zusatzübereinkommens zur CIV getan hat.

Um den Staaten die Möglichkeit einzuräumen, jederzeit vom Vorbehalt zurückzutreten, ist dem ursprünglichen Text ein zweiter Paragraph beigefügt worden.

#### Artikel 4 — Beförderungspflicht

Siehe — zweiter und dritter Absatz der Bemerkungen zum Artikel 3 der ER/CIV.

#### Artikel 5 — Tarife. Sonderabmachungen

Siehe zweiter bis vierter Absatz der Bemerkungen zum Artikel 6 der ER/CIV.

#### Artikel 6 — Rechnungseinheit. Umrechnungs- und Annahmekurse für Währungen

Siehe Bemerkungen zum Artikel 7 der ER/CIV.

#### Artikel 7 — Zusatzbestimmungen

Siehe Bemerkungen zum Artikel 9 der ER/CIV.

#### Artikel 8 — Landesrecht

Zum § 1 und § 2 siehe Bemerkungen zum Artikel 10 der ER/CIV.

Im § 3 wird — wie auch bisher — für Schadenersatzansprüche aus Tötung und Verletzung von Reisenden als Landesrecht das Recht des Staates bezeichnet, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat. Da solche Schadenersatzansprüche — soweit in Staatsverträgen oder Konzessionen nicht anderes bestimmt ist — nur von den Gerichten des Staates geltend gemacht werden können, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat, wird — im Umweg über die Regelung der gerichtlichen Zuständigkeit — die *lex loci commissi* praktisch fast immer mit der *lex fori* ident sein (vergleiche jedoch § 48 Absatz 1 IPR-Gesetz).

#### Artikel 11 — Fahrausweise

Auf den internationalen Fahrausweisen (§ 1) wird das Zeichen ¶ durch die Abkürzung CIV ersetzt; das Zeichen ¶ kann noch Übergangsweise verwendet werden.

In Zukunft werden die internationalen Tarife oder die Abmachungen zwischen den Eisenbahnen (§ 2) nicht nur die Sprache, sondern auch die Schriftzeichen bestimmen, die beim Druck oder beim Ausfüllen der Fahrausweise zu verwenden sind.

#### Artikel 12 — Berechtigung zur Fahrt. Reisender ohne gültigen Fahrausweis

Die grundsätzliche Verpflichtung für den Reisenden, am Ende der Fahrt seinen Fahrausweis zurückzugeben, ist gestrichen worden (§ 1). Ferner wurde präzisiert, daß es sich bei den mit der Prüfung betrauten Bediensteten ausschließlich um Eisenbahnbedienstete handelt. Schließlich ist beschlossen worden, daß die Fahrausweise erst nach Beendigung der Fahrt gegebenenfalls eingezogen werden können.

#### Artikel 14 — Benutzung der Plätze

In diesem Artikel (§ 1) und im gesamten Text der ER/CIV ist der Ausdruck „Bestellung“ durch „Reservierung“ ersetzt worden.

Der Ausdruck „Zug höherer Gattung“ ist durch „Zuggattung mit höherem Fahrpreis“ (§ 2) ersetzt worden.

#### Artikel 15 — Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen

Um die Aufzählung der Gegenstände, die nicht in die Wagen mitgenommen werden können, zu vereinfachen, sind Buchstabe a) und d) des § 2 auf einige Bestimmungen grundsätzlicher Art beschränkt worden, wobei die Ausnahmen durch die Zusatzbestimmungen oder die Tarife geregelt werden.

In § 6 sind die Gründe für den Ausschluß der Haftung des Reisenden für Schäden, die durch Gegenstände und Tiere, die er in den Personenwagen mitnimmt, verursacht worden sind, erweitert worden; neben dem „Verschulden der Eisenbahn“ sind auch die Haftungsbefreiungsgründe „Verschulden eines Dritten“ und „Umstände, die der Reisende nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte,“ aufgeführt.

Außerdem wurde in einem neuen Absatz „die Haftung der Eisenbahn gemäß Artikel 26“, die sich auf die Haftung der Eisenbahn bei Tötung und Verletzung von Reisenden bezieht, vorbehalten.

#### Artikel 17 — Zugelassene Gegenstände

Durch die Wendung „für Reisezwecke bestimmte Gegenstände“ in § 1 soll die mißbräuchliche Beförderung von Stückgütern als Reisegepäck hintangehalten werden.

Mit Rücksicht darauf, daß ein neuer Artikel 41 geschaffen wurde, der die Haftung der Eisenbahn für begleitete Kraftfahrzeuge regelt, sind unter den Gegenständen, welche die internationalen Tarife bedingungsweise als Reisegepäck zulassen können (§ 2),

156

1146 der Beilagen

„begleitete Kraftfahrzeuge, die mit oder ohne Anhänger zur Beförderung übergeben werden,“ ausdrücklich aufgeführt.

#### Artikel 18 — Ausgeschlossene Gegenstände

Die Liste der von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Gegenstände ist durch die beiden nachstehenden neuen Kategorien ergänzt worden:

- Handelswaren,
- sperrige oder zu schwere Gegenstände.

Wie auch bei den ER/CIM, ist im gesamten Text der ER/CIV in Übereinstimmung mit dem Internationalen Einheitensystem SI der Ausdruck „Gewicht“ durch „Masse“ ersetzt worden.

#### Artikel 20 — Gepäckschein

§§ 2 und 3: Vergleiche die Bemerkungen zum Artikel 11

#### Artikel 22 — Verantwortlichkeit des Reisenden. Nachprüfung. Zuschlag

Der Ausdruck „Inhaben des Gepäckscheins“ ist durch „Reisender“ (§ 1) ersetzt worden.

#### Artikel 26 — Haftungsgrund

Dieser Artikel entspricht inhaltlich dem Artikel 2 des bisher geltenden „Zusatzübereinkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr (CIV) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden“ vom 25. Feber 1961, BGBl. Nr. 201/1974, zu dem eingehenden Erläuterungen in der seinerzeitigen Regierungsvorlage (991 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.) enthalten sind. Zum Begriff „haftbare Eisenbahn“ in § 4 vergleiche auch den ersten Absatz der obigen Bemerkungen zum Artikel 1.

#### Artikel 27 — Schadenersatz bei Tötung

Bezüglich näherer Erläuterungen zu diesem Artikel, vergleiche die Erläuterungen zum Artikel 3 des „Zusatzübereinkommens“ (siehe Hinweis in den Erläuterungen zum Artikel 26).

#### Artikel 28 — Schadenersatz bei Verletzung

Bezüglich näherer Erläuterungen zu diesem Artikel, vergleiche die Erläuterungen zum Artikel 4 des „Zusatzübereinkommens“ (siehe Hinweis in den Erläuterungen zum Artikel 26).

#### Artikel 29 — Ersatz anderer Schäden

Bezüglich näherer Erläuterungen zu diesem Artikel, vergleiche die Erläuterungen zum Artikel 5 des „Zusatzübereinkommens“ (siehe Hinweis in den Erläuterungen zum Artikel 26).

#### Artikel 30 — Form und Beschränkung des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

Bezüglich näherer Erläuterungen zu diesem Artikel, vergleiche die Erläuterungen zum Artikel 6 des „Zusatzübereinkommens“ (siehe Hinweis in den Erläuterungen zum Artikel 26).

#### Artikel 31 — Beschränkung des Schadenersatzes bei Verlust oder Beschädigung von Sachen

Bezüglich näherer Erläuterungen zu diesem Artikel, vergleiche die Erläuterungen zum Artikel 7 des „Zusatzübereinkommens“ (siehe Hinweis in den Erläuterungen zum Artikel 26).

In den Artikeln 30 und 31 wurden die in der neuen Rechnungseinheit ausgedrückten Beträge auf 70 000 bzw. auf 700 RE aufgerundet und damit gegenüber den geltenden Beträgen leicht erhöht (siehe hiezu auch den letzten Absatz der Bemerkungen zum Artikel 7 der ER/CIM).

#### Artikel 32 — Verbot von Haftungsbeschränkungen

Ein Antrag Österreichs, dieses Verbot im Einklang mit den internationalen Bestrebungen zu einem Ausbau des Konsumentenschutzes und einem Abbau von Haftungsprivilegien generell — für alle Haftungsfälle — vorzusehen, erhielt nicht die erforderliche Mehrheit.

#### Artikel 33 — Gemischte Beförderungen

Um den Einsatz von Luftkissenfahrzeugen Rechnung zu tragen, sind die Worte „... auf einer .... Kraftwagen- oder Schifffahrtslinie ...“ (§ 1) durch „... auf einer ... Linie ... , die kein Schienenweg ist“ ersetzt worden (vergleiche auch den zweiten Absatz der Bemerkungen zum Artikel 2 des Grundübereinkommens).

Bezüglich näherer Erläuterungen zu diesem Artikel, vergleiche die Erläuterungen zum Artikel 22 des „Zusatzübereinkommens“ (siehe Hinweis in den Erläuterungen zum Artikel 26).

**Artikel 38 — Entschädigung bei Verlust**

Außer der Entschädigung, die nach der geltenden CIV auf Grund des Gewichts berechnet wird, sehen die ER/CIV eine Alternativentschädigung je Gepäckstück vor, wobei die Art der Entschädigung durch die internationalen Tarife festgelegt wird (§ 1). Diese Bestimmung ist im Hinblick darauf aufgenommen worden, daß verschiedene Eisenbahnen in Zukunft die Gepäckfracht je Gepäckstück erheben werden.

Der Höchstbetrag für die Entschädigung bei nachgewiesenem Schaden (§ 1 Buchstabe a) wurde im Interesse der Benutzer auf mehr als das Doppelte, die Pauschalentschädigung bei nicht nachgewiesenem Schadensbetrag (§ 1 Buchstabe b) um die Hälfte erhöht.

**Artikel 40 — Entschädigung bei verspäteter Auslieferung**

Wie schon in Artikel 38 § 1, ist auch in diesem Artikel eine Alternativentschädigung je Gepäckstück (§ 1) vorgesehen worden, wobei die Art der Entschädigung (§ 2) durch die internationalen Tarife festgelegt wird.

Im Umkehrschluß aus § 4 ergibt sich, daß die Worte „einschließlich einer Beschädigung“ in § 1 Buchstabe a) überflüssig sind.

Zu § 1 Buchstabe a) und b) siehe auch den letzten Absatz der Bemerkungen zum Artikel 7 der ER/CIM.

Zu § 4 vergleiche den zweiten Absatz der Bemerkungen zum Artikel 43 der ER/CIM.

**Artikel 41 — Begleitende Kraftfahrzeuge**

Dieser Artikel ist neu aufgenommen worden.

Im Zusammenhang mit dem Haftungsausschluß in § 4 wären entsprechende begleitende Maßnahmen der Eisenbahnen zum Schutze des Kunden (zB Hinweis auf Haftungsausschluß, Versicherungsabschluß) ins Auge zu fassen.

**Artikel 42 — Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit**

Anträge Österreichs, im Konsumenteninteresse die Begrenzung des Schadenersatzes bei Verlust, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung des Reisegepäcks im Fall grober Fahrlässigkeit gänzlich aufzuheben oder zumindest auf das Dreifache hinaufzusetzen, blieben in der Minderheit.

**Artikel 43 — Verzinsung der Entschädigung**

Die Tragweite des Textes des § 4 ist ausdrücklich auf Reklamationen beschränkt worden, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Reisegepäck eingereicht werden.

**Artikel 44 — Haftung bei einem nuklearen Ereignis**

Bezüglich näherer Erläuterungen zu diesem Artikel, vergleiche die Erläuterungen zum Artikel 23 des „Zusatzübereinkommens“ (siehe Hinweis in den Erläuterungen zum Artikel 26).

**Artikel 45 — Haftung der Eisenbahn für ihre Leute**

Bezüglich näherer Erläuterungen zu diesem Artikel, vergleiche die Erläuterungen zum Artikel 11 des „Zusatzübereinkommens“ (siehe Hinweis in den Erläuterungen zum Artikel 26).

**Artikel 46 — Sonstige Ansprüche**

Bezüglich näherer Erläuterungen zu diesem Artikel, vergleiche die Erläuterungen zum Artikel 12 des „Zusatzübereinkommens“ (siehe Hinweis in den Erläuterungen zum Artikel 26).

**Artikel 47 — Sonderbestimmungen**

§ 2 ist in dem Sinne ergänzt worden, daß die Eisenbahn bei einem Verschulden ihrerseits für Gegenstände, die der Reisende an sich trägt, auch dann haftet, wenn dieser keinen körperlichen Schaden erlitten hat.

**Artikel 48 — Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks**

Zu § 2 vergleiche die Bemerkungen zum Artikel 52 der ER/CIM.

**Artikel 49 — Reklamationen**

Die Formulierung in § 1 „Die Reklamationen ... sind ... einzureichen“ ändert nichts am fakultativen Charakter der Reklamation.

**Artikel 55 — Verjährung der Ansprüche**

In § 4 ist gegenüber dem derzeitigen Text nach den Worten „... gemäß Artikel 49 ...“ eingefügt worden: „mit den erforderlichen Belegen“.

**Artikel 61 — Vereinbarungen über den Rückgriff**

Wie auch bei den ER/CIM (vergleiche die Bemerkungen zum Artikel 64), ist Artikel 59 § 5 aus dem Anwendungsbereich des obgenannten Artikels ausgeklammert worden.

**IV. Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)****Artikel 1 — Anwendungsbereich**

Die Definition des Begriffs „Bahnhof“, die bisher in einer Fußnote enthalten war, ist als § 2 aufgenommen worden.

**Artikel 2 — Ausnahmen vom Anwendungsbe-  
reich**

Durch den im letzten Satzteil von § 2 enthaltenen Vorbehalt sind zB auch die mit den Nachbarstaaten abgeschlossenen Eisenbahnverträge abgedeckt.

**Artikel 3 — Beförderungspflicht**

Gemäß einer Anregung des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) ist die Beförderungspflicht für Stückgut aufgehoben worden (§ 1, einleitender Text), wie dies in zahlreichen Landesrechten bereits geschehen ist. Den Eisenbahnen soll dadurch die Möglichkeit eingeräumt werden, auf die Beförderung dieser Sendungen rationellere und damit auch wirtschaftlichere Betriebsmethoden anzuwenden.

Der Text des § 1 Buchstabe a) wird künftig ausdrücklich auf die Zusatzbestimmungen und die Tarife verweisen, die bisher nur implizite gemeint waren.

Der Text des § 1 Buchstabe b) ist dahin gehend ergänzt worden, daß die Personen (die Eisenbahnbediensteten) ausdrücklich erwähnt werden; nach vorherrschender Rechtsauffassung fallen diese Personen unter den Begriff der normalen Beförderungsmittel.

Vereinbarungen der Eisenbahnen, die Beförderung von Gütern in gewissen Verbindungen auf bestimmte Grenzübergänge zu beschränken (§ 5), sind nunmehr von der Zustimmung der Regierungen unabhängig.

**Artikel 5 — Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände**

In § 2 ist der bisher fehlende Parallelismus zwischen den Kompetenzen der Vertragsstaaten, die formell weniger weit reichten, und jenen der Eisenbahnen hergestellt worden. Außerdem ist festgehalten worden, daß die

Abkommen und die Tarife, deren Bedingungen weniger streng sind als jene des RID (Anlage I zu den ER/CIM), zu veröffentlichen sind und daß das Zentralamt sie den Mitgliedsstaaten zur Kenntnis zu bringen hat.

**Artikel 6 — Tarife, Sonderabmachungen**

Das Weglassen der Erwähnung des Eilgutes und des Frachtgutes wird die von den Eisenbahnen für eine noch ungewisse Zukunft geplante Zusammenlegung dieser Beförderungsarten erleichtern; im übrigen wurden die Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften, die sich auf diese Beförderungsarten beziehen, dem vereinfachten Revisionsverfahren unterstellt.

Der Text des § 2 Absatz 2 ist in dem Sinne präzisiert worden, daß die Tarife von den Einheitlichen Rechtsvorschriften nur abweichen dürfen, sofern dies darin ausdrücklich vorgesehen ist (Parallelismus mit Artikel 9 § 1 letzter Satz).

In § 4 Absatz 1 ist die Verpflichtung der Eisenbahnen, beim Anschluß von Sonderabkommen die Zustimmung der Regierungen einzuholen, weggefallen; die Bedingung, die auch weiterhin im letzten Teil dieser Bestimmung enthalten ist, vor allem aber der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, dürfte jedoch zur Wahrung der Benutzerinteressen ausreichen.

Im Absatz 2 des § 4 ist in Analogie zum Absatz 1 nach den Worten „Preisermäßigungen“ eingeführt worden: „oder sonstige Vergünstigungen“.

In § 5 Absatz 1 ist die bisher geltende Bedingung, wonach die internationalen Tarife unter Ausschluß der Binnentarife im internationalen Eisenbahnverkehr nur dann für obligatorisch anwendbar erklärt werden konnten, wenn sich dadurch im Mittel keine fühlbar höheren Frachten ergaben, weggefallen. Dennoch werden die Eisenbahnen schon aus Konkurrenzgründen verhalten sein, entsprechende Tarife anzubieten, wobei der Beförderungspreis nur eines von mehreren Bestandteilen eines Tarifs darstellt. Hinzu kommt, daß sich die diesbezüglichen aufsichtsbehördlichen Befugnisse nach Landesrecht auch auf die vereinbarten internationalen Tarife erstrecken, so daß auch auf diese Weise Benutzerinteressen wahrgenommen werden können.

**Artikel 7 — Rechnungseinheit. Umrechnungs- und Annahmekurse für Währungen**

Durch diese Bestimmung tritt die in Form einheitlicher Zusatzbestimmungen der Staa-

ten getroffene Übergangslösung zur Umrechnung des bisher verwendeten Goldfrankens, der sich Österreich durch das sogenannte „Goldfranken-Berechnungsgesetz“ (BGBl. Nr. 319/1979) angeschlossen hatte, außer Kraft.

Es wurde beschlossen, in bezug auf die Rechnungseinheit in das neue Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr analoge Bestimmungen aufzunehmen, wie sie auch in den für die anderen Beförderungsmittel geltenden internationalen Übereinkommen enthalten sind. Diese Bestimmungen sind unter der Bezeichnung „Londoner Formel“ bekannt; sie sehen folgende Rechnungseinheiten vor:

- das Sonderziehungsrecht (SZR) für die Staaten, die Mitglieder des Internationalen Währungsfonds (IWF) sind, sowie für jene Staaten, die in der Lage sind, das SZR anzuwenden, obgleich sie dem IWF nicht angehören;
- den Goldfranken für die Staaten, die nicht Mitglied des IWF sind und deren Gesetzgebung die Anwendung des SZR nicht zuläßt.

Um zwischen den beiden Rechnungseinheiten eine gewisse Gleichläufigkeit sicherzustellen, wurde beschlossen, daß ein SZR drei Goldfranken gleichkomme und daß die vom Goldfranken ausgehende Umrechnung in der betreffenden Landeswährung möglichst weitgehend denselben Realwert ergeben müsse, wie er sich bei der vom SZR ausgehenden Umrechnung ergibt.

In bezug auf die künftig in Rechnungseinheiten ausgedrückten Beträge bildeten die im entsprechenden gegenwärtig geltenden Text enthaltenen (Gold-)Frankenbeträge den Ausgangspunkt. Deren Zahlen wurden grundsätzlich durch drei geteilt, nachdem sie zu diesem Zwecke gegebenenfalls leicht erhöht wurden. Die sich auf diese Weise ergebenden Zahlen wurden in gewissen Fällen erhöht, entweder um eine runde Zahl zu erhalten oder um einen Höchstbetrag festzusetzen, dessen Realwert denjenigen des gegenwärtigen Betrages übersteigt.

#### Artikel 8 — Besondere Bestimmungen für bestimmte Beförderungen

Im einleitenden Text des § 4 sind für die zwischen den Eisenbahnen vereinbarten Abweichungen auch die Zusatzbestimmungen aufgenommen worden.

Buchstabe f) des § 4 ist durch den Satzteil „auf der ganzen Strecke oder auf Teilstrecken“ ergänzt worden.

Der neue Buchstabe g) des § 4 deckt den Begriff „Sendungen, die auf Grund von Belegen der automatischen Datenverarbeitung befördert werden“. Es schien angezeigt, der voraussehbaren Entwicklung auf dem Gebiet der automatischen Datenübermittlung Rechnung zu tragen. Wahrscheinlich wird in Zukunft das Beförderungspapier nicht mehr notwendigerweise vom Versandort einer Sendung an deren Bestimmungsort übermittelt; die Angaben über die Beförderung werden am Versandort registriert und über ein Computernetz dem Bestimmungsort zugeleitet werden.

#### Artikel 9 — Zusatzbestimmungen

Die vorliegende Fassung enthält eine ausdrückliche Ermächtigung für die Mitgliedstaaten oder die Eisenbahnen, Zusatzbestimmungen zu erlassen.

Die Möglichkeit, Zusatzbestimmungen zu erlassen, ist allerdings dadurch begrenzt, daß Zusatzbestimmungen „von den Einheitlichen Rechtsvorschriften nur abweichen dürfen, wenn diese es ausdrücklich vorsehen.“

Die Pflicht zur Veröffentlichung in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form wurde neu aufgenommen. Gegenüber der bisherigen Rechtslage dürfte sich dabei keine wesentliche Änderung ergeben, da nach den meisten landesrechtlichen Vorschriften die Inkraftsetzung in der Regel eine Kundmachung voraussetzt.

In bezug auf die Mitteilungspflicht gegenüber dem Zentralamt wurde klargestellt, daß nicht nur die Inkraftsetzung, sondern auch die Zusatzbestimmungen selbst mitzuteilen sind. Die Mitteilung über die Inkraftsetzung hat selbstverständlich auch den Zeitpunkt der Inkraftsetzung zum Inhalt.

Der Begriff „Zusatzbestimmungen“ umfaßt weiterhin von den Mitgliedstaaten oder den Eisenbahnen erlassene Bestimmungen zur Ausführung der Einheitlichen Rechtsvorschriften, ohne daß die ergänzende Regelung in einer bestimmten Form erfolgen muß. Der Begriff „Zusatzbestimmungen“ ist daher nicht auf die im Rahmen der Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) vereinbarten „Einheitlichen Zusatzbestimmungen“ eingeschränkt. Dies gilt auch für die Verweisungen auf die Zusatzbestimmungen in den ER/CIM. Dem Vorschlag, die im Rahmen des CIT beschlossenen Zusatzbestimmungen als bestimmte Rechtsform terminologisch hervorzuheben und die genannten Verweisungen auf die von den Eisenbahnen erlassenen Zusatzbestimmungen einzuschränken, wurde nicht Folge geleistet.

Demgegenüber wurde beschlossen, „das Zentralamt zu beauftragen, das Problem der Zusatzbestimmungen samt den damit zusammenhängenden Fragen zu prüfen, um gegebenenfalls den zuständigen Organen die am Übereinkommen vorzunehmenden Änderungen vorzuschlagen“.

#### Artikel 10 — Landesrecht

Soweit bei der Gestaltung der Rechtsvorschriften im voraus erkennbar ist, welches Landesrecht zweckmäßigerweise in bestimmten Fällen subsidiär heranzuziehen ist, enthalten die ER/CIM ausdrückliche Verweisungen, beispielsweise auf die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften, auf die Vorschriften des Staates, in dem die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften erfüllt werden, auf die für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften usw. Kann nicht von vornherein auf ein bestimmtes Landesrecht verwiesen werden, läßt sich aber der geregelte Sachverhalt im konkreten Fall jeweils so eindeutig örtlich zuordnen, daß über das anzuwendende Landesrecht kein Zweifel entstehen kann, so verweisen die Einheitlichen Rechtsvorschriften auf die Gesetze und Vorschriften „in jedem Staat“ oder „eines Staates“.

Der § 1 enthält somit nur eine allgemeine und subsidiäre Verweisungsregel.

Die Definition des Begriffes „Landesrecht“ enthält der § 2. Sie läuft darauf hinaus, daß jedes mit der Entscheidung über einen Anspruch nach den ER/CIM befaßte Gericht sein eigenes Recht anzuwenden hat. Die Verweisungsregel ist eine Gesamtverweisung. Im letzten Halbsatz wird nämlich klargestellt, daß zum Landesrecht auch dessen Kollisionsnormen gehören (vergleiche auch § 5 Abs. 1 IPR-Gesetz); verweisen somit die Kollisionsnormen des Landesrechts auf das Recht eines anderen Staates, so ist dieses maßgebend.

Nach herrschender Lehre hat jedes Gericht als Landesrecht mangels anderweitiger Bestimmungen sein eigenes Landesrecht anzuwenden. Dies wird im neuen Wortlaut ausdrücklich gesagt.

Durch das Zusammenspiel der Bestimmungen über die Passivlegitimation und über die gerichtliche Zuständigkeit können Ansprüche vor mehreren Gerichten geltend gemacht werden. Bei der Einbringung von Reklamationen steht daher noch nicht fest, bei welchem Gericht letztlich Klage eingereicht werden wird. Die Reklamationsstellen müssen bei ihren Entscheidungen berücksichtigen, daß die Klage allenfalls in einem anderen Staat eingereicht werden kann. Angesichts der

detaillierten und in der Praxis erprobten Regelung des internationalen Eisenbahnverkehrs wird aber wohl nur in ganz seltenen Ausnahmefällen die Entscheidung deshalb anders ausfallen können, weil bei der Einreichung der Klage in einem anderen Staat das subsidiär anwendbare Landesrecht zu einer anderen Lösung führen würde.

#### Artikel 11 — Abschluß des Frachtvertrages

Um den neuen maschinellen Buchungsmethoden in den §§ 1 und 3 Rechnung zu tragen, kann der von der Eisenbahn angenommene Frachtbrief entweder mit dem Stempel des Versandhofes oder mit einem maschinellen Buchungsvermerk versehen werden.

In § 3 wurde präzisiert, daß der von der Eisenbahn formgerecht angenommene Frachtbrief als Beweis für den Abschluß und den Inhalt des Frachtvertrages gilt.

Gegenwärtig ist die Eisenbahn von jeder Haftung befreit, wenn die im Text erwähnten Voraussetzungen erfüllt sind. Diese dem Benutzer gegenüber eher unbillige Bestimmung ist in dem Sinne geändert worden (§ 4 Absatz 2), daß darin auf die Beweiskraft der Frachtbriefeintragungen abgestellt und dem Berechtigten die Möglichkeit geboten wird, gegebenenfalls den Gegenbeweis zu erbringen. Der Text ist außerdem durch ein Beispiel für diese Regel vervollständigt worden, nämlich den Fall, in welchem dem Empfänger ein Wagen mit unversehrten Originalverschlüssen übergeben wird.

#### Artikel 12 — Frachtbrief

In bezug auf das von den Eisenbahnen festgelegte internationale Frachtbriefmuster ist das Verfahren zur Genehmigung durch die Regierungen aufgehoben worden.

Nach der geltenden CIM sind die „obligatorischen“ Sprachen, in denen der Frachtbrief gedruckt und ausgefüllt werden muß, Französisch, Deutsch oder Italienisch. In Zukunft (§ 3 Absatz 1) wird es eine der Arbeitssprachen der Organisation (OTIF) sein. Nach dem neuen Übereinkommen sind diese Arbeitssprachen Französisch und Deutsch.

Außerdem ist der Bestimmung des § 3 Absatz 3, wonach der Absender seine Angaben, abgesehen von Ausnahmefällen, in lateinischen Schriftzeichen in den Frachtbrief einzutragen hat, zwingender Charakter verliehen worden.

#### Artikel 13 — Inhalt des Frachtbriefes

§ 1 ist durch eine Bestimmung ergänzt worden, wonach für die Definition der Begriffe



„Wagenladung“ und „Stückgut“ die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze Strecke maßgebend sind. Diese Klausel bildete bisher Gegenstand einer Einheitlichen Zusatzbestimmung der Eisenbahnen.

Die bisherige nicht abschließende Aufzählung der fakultativen Angaben im Frachtbrief (§ 2) ist fallengelassen worden, weil sie teilweise überholt ist und nicht die Aufhebung der entsprechenden Felder im Frachtbrief zur Folge hat. Diese Vereinfachung hat es erforderlich gemacht, in einer Reihe von Artikeln der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Absender die Verpflichtung vorzusehen, im Frachtbrief die entsprechenden Eintragungen vorzunehmen.

#### Artikel 14 — Beförderungsweg und anzuwendende Tarife

Die den Eisenbahnen gebotene Möglichkeit, einen anderen als den vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg zu wählen (§ 3), ist auf Stückgutsendungen ausgedehnt worden, für den Fall, daß eine der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen auf Grund einer Wegevorschrift in ihrer Ladeorganisation für den internationalen Stückgutverkehr den vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg nicht einhalten kann.

#### Artikel 17 — Nachnahme und Barvorschuß

In § 1 ist präzisiert worden, daß der Wert des Gutes im Zeitpunkt der Annahme auf dem Versandbahnhof maßgebend ist.

#### Artikel 20 — Auflieferung und Verladung des Gutes

In § 2 Absatz 2 ist präzisiert worden, daß der Absender, wenn auf den einzelnen zu durchfahrenden Teilstrecken unterschiedliche Lastgrenzen gelten, die niedrigste dieser Lastgrenzen für den gesamten Beförderungsweg zu beachten hat. Der neue § 5 bezieht sich auf das Verschließen der Wagen; dieses richtet sich nach den für den Versandbahnhof geltenden Bestimmungen. Der Absender hat im Frachtbrief die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse anzugeben, die er am Wagen anbringt.

#### Artikel 26 — Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

Die Haftung des Kommissionärs, auf die sich die geltende CIM bezieht, hat zu einigen Schwierigkeiten geführt. Diese Haftung ist in den einzelnen Landesrechten zum Teil unterschiedlich geregelt. Mit Rücksicht auf die in

anderen Artikeln getroffene Regelung ist daher beschlossen worden, diese Klausel durch eine einheitliche, auf dem Verschulden der Eisenbahn beruhende Haftungsregelung zu ersetzen, wobei die Höchstentschädigung nicht höher sein darf als bei Verlust des Gutes.

#### Artikel 27 — Lieferfristen

Nach der geltenden CIM werden die Lieferfristen durch die Vorschriften, die zwischen den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gelten, oder durch die internationalen Tarife festgesetzt. In Zukunft (§ 1) können diese Fristen in bestimmten Verkehren und für bestimmte Verbindungen auch auf der Grundlage von Beförderungsplänen erstellt werden, die zwischen den beteiligten Bahnen vereinbart sind. In diesem Falle sind sie in internationale Tarife oder in besondere Abmachungen zwischen den Eisenbahnen und den Benutzern aufzunehmen.

Damit wurde in die ER/CIM eingeführt, was allgemein als „garantierte Fristen“ bezeichnet wird. Diese Änderung bezweckt,

- die garantierten Fristen als Rechtsinstitut in der ER/CIM zu verankern,
- sie von den Lieferfristen im engeren Sinne zu unterscheiden, die von der innerhalb einer bestimmten Zeit zurückzulegenden Distanz abhängig sind,
- die sowohl in der Lehre als auch bei den Praktikern des Beförderungsrechts in bezug auf die rechtliche Natur der garantierten Fristen aufgetretenen Unsicherheiten zu beseitigen; zu dieser Unsicherheit kam im Falle der Nichteinhaltung von garantierten Fristen jene der Anwendung der grundsätzlich zwingenden Vorschriften des Artikels 43 (Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist).

Im übrigen wurde beschlossen, in § 2 die Höchstlieferfristen für Wagenladungssendungen zu verkürzen, indem die erste Stufe der Beförderungsfrist von 300 km in 24 Stunden für Eilgut und von 200 km in 24 Stunden für Frachtgut aufgehoben wird. Diese Fristen betragen von nun an durchwegs 400 km bzw. 300 km für 24 Stunden. Diese Änderung, die für die Benutzer der Eisenbahn eine gewisse Verbesserung bedeutet, stellt einen Kompromiß zwischen zwei gegensätzlichen Strömungen dar. Einzelne Regierungen hätten es vorgezogen, den Status quo beizubehalten, während andere sich für eine stärkere Kürzung der Fristen aussprachen.

In § 4 ist ein Hinweis auf die Bestimmungen des Landesrechtes nicht mehr aufgenommen

worden; damit die Eisenbahnen die Zuschlagsfristen im internationalen Verkehr unabhängig von den landesrechtlichen Vorschriften festsetzen können; die Fälle, in denen die Festsetzung solcher Fristen zugelassen ist, sind in den Einheitlichen Rechtsvorschriften ohnehin abschließend aufgezählt. Um Mißbräuchen zuvorzukommen, sieht der neue Text außerdem vor, daß die Dauer der Zuschlagsfrist an sich im vornherein festzulegen ist.

#### Artikel 29 — Richtigstellung erhobener Kosten

Um den Schwierigkeiten abzuweichen, die bei der Auslegung der „ohne weiteres erfolgten Erstattung“ auftreten können, ist dieser Begriff im § 1 als zweiter Satz aufgenommen worden.

#### Artikel 30 — Abänderung durch den Absender

In § 3 ist die von der Eisenbahn gegebenenfalls geschuldete Entschädigung mit einer Höchstgrenze versehen worden, wie dies auch in analogen Bestimmungen (Höchstgrenze bei Verlust des Gutes) der Fall ist.

#### Artikel 32 — Ausführung der nachträglichen Verfügungen

In § 2 sind die Worte „haften auf dem Gute“ durch den Satzteil „sind gemäß Artikel 15 zu zahlen“ ersetzt worden, um das Einziehen der sich aus einer Verfügung ergebenden Kosten zu erleichtern.

#### Artikel 33 — Beförderungshindernis

In § 5 ist auch die durch die Eisenbahn geschuldete Entschädigung mit einer Höchstgrenze versehen worden.

§ 9 sieht vor, daß die Eisenbahn nur Wagenstandgeld erheben darf, wenn sie kein Verschulden trifft. Diese Ergänzung wurde vorgenommen, weil die geltende CIM keine Bestimmung enthält, welche die Frage des Wagenstandgeldes für jene Fälle regelt, in denen das Beförderungshindernis auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen ist; in diesen Fällen dürfte sie kein Wagenstandgeld erheben.

#### Artikel 34 — Ablieferungshindernis

In § 6 ist der Vorbehalt zugunsten des Artikels 52 nicht mehr aufgenommen worden.

In § 7 sind die Verweisungen auf die analog anwendbaren Bestimmungen ergänzt worden.

#### Artikel 36 — Umfang der Haftung

Die in § 1 erwähnten Haftungsgründe sind in logischerer Folge aufgezählt worden, um damit auch der Aufeinanderfolge der Artikel 40, 42 und 43 der Einheitlichen Rechtsvorschriften Rechnung zu tragen: gänzlicher oder teilweiser Verlust, Beschädigung, Überschreitung der Lieferfrist. Für letztere haftet die Eisenbahn nicht mehr ipso facto, sondern lediglich unter der Voraussetzung, daß hieraus ein Schaden entstanden ist.

Im § 2 sowie in den Artikeln 37 § 2, 44 Absatz 1, 45 Absatz 1 und 57 Absatz 1 werden die Haftungsgründe in der gleichen Reihenfolge aufgezählt.

In § 3 Buchstabe d) ist der Haftungsbefreiungsgrund „Verladen in Wagen mit für den Absender offensichtlichen Mängeln“ fallengelassen worden, da die Eisenbahn billigerweise nicht von ihrer Haftung befreit werden sollte, wenn sie dem Absender Material zur Verfügung stellt, das mangelhaft ist, a fortiori, wenn das Material offensichtliche Mängel aufweist. Die betreffende Bestimmung war seinerzeit aufgenommen worden, weil man es für wünschenswert hielt, dem Bahnkunden eine gewisse Kontrollpflicht über das ihm zur Verfügung gestellte Material aufzuerlegen. Es ist einzuräumen, daß diese Kontrollpflicht durch die vorgenommene Änderung nicht aufgehoben ist, hingegen ist dadurch die Beweislast verändert worden.

#### Artikel 40 — Entschädigung bei Verlust

Der Antrag, den Höchstbetrag der Entschädigung je fehlendes kg Rohgewicht im Interesse der Benutzer, angesichts der seit der letzten Herabsetzung eingetretenen Preisentwicklung sowie des Verfalls einiger Währungen und des Umstandes, daß die von mehreren Vertragsstaaten im Binnenverkehr angewendeten Höchstbeträge höher sind, sowie um die Eisenbahn dazu anregen, durch vermehrte Schadensprophylaxe die Qualität ihres Angebotes zu heben, entsprechend anzuheben, wurde insbesondere mit dem Hinweis darauf abgelehnt, daß andere Beförderungsübereinkommen, wie zB die CMR (Straßenverkehr) und das kürzlich in Hamburg unterzeichnete Seebeförderungsübereinkommen, wesentlich niedrigere Höchstbeträge vorsehen.

#### Artikel 43 — Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

Die bisherige Haftung ohne Schadensnachweis ist aufgehoben worden. Zum Ausgleich wurde einerseits den Tarifen mit garantierten Fristen die Möglichkeit eingeräumt, eine Pau-

schalentschädigung vorzusehen, und andererseits die von der Eisenbahn zu zahlende Entschädigung in jenen Fällen, in denen durch die Überschreitung der Lieferfrist nachweisbar ein Schaden am Gute entstanden ist, auf das Dreifache der Fracht erhöht.

§ 1 macht deutlich, daß der Schaden auch die Beschädigung umfaßt, und § 4 stellt klar, daß die Entschädigungen nur kumuliert werden können, wenn die Beschädigung des Gutes nicht auf die Lieferfristüberschreitung zurückzuführen ist. Dies stimmt mit der herrschenden Lehre und einem Teil der Rechtsprechung überein; der neue Text räumt nun jeglichen Zweifel in dieser Beziehung aus.

Artikel 27 § 1 der ER/CIM bietet die Möglichkeit, ein System der sogenannten „garantierten Fristen“ einzuführen. Weil die Bestimmungen der CIM — insbesondere jene über die Haftung — zwingender Natur sind, erschien es angezeigt, in die ER/CIM eine neue Bestimmung (§ 6) aufzunehmen, wonach die Eisenbahnen ermächtigt sind, von den Bestimmungen des neuen § 1 abzuweichen; diese Abweichungen können entweder über die in diesem Paragraphen vorgesehenen Entschädigungen hinausgehen (Zuerkennung einer Pauschalentschädigung) oder unterhalb des Dreifachen der Fracht liegen. Sollte es jedoch vorkommen, daß nicht nur die garantierte Frist nicht eingehalten ist, sondern die Höchstlieferfristen des Artikels 27 § 2 überschritten sind, steht es dem Berechtigten frei, zwischen der im internationalen Tarif oder im Sonderabkommen vorgesehenen Entschädigung einerseits und der in § 1 festgesetzten Entschädigung andererseits zu wählen.

#### Artikel 44 — Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit

Gemäß geltender Regelung hat die Eisenbahn bei Vorsatz dem Berechtigten den vollen Schaden zu ersetzen; im Falle grober Fahrlässigkeit verdoppelt sich der festgelegte Höchstbetrag.

Ein Antrag Österreichs, auch bei grober Fahrlässigkeit (unter gleichzeitiger Anfügung einer im Schoße des Europarates ausgearbeiteten Definition dieses Begriffes) die für Vorsatz geltende Regelung einzuführen, blieb in der Minderheit.

Indessen wurde die Tragweite des Textes auf den Haftungsgrund ausgedehnt, der auf der Nichterbringung oder auf der mangelhaften Erbringung von in den ER/CIM vorgesehenen Nebenleistungen der Eisenbahn beruht (Artikel 25 § 2, 26 § 2, 30 § 3, 32 § 3 und 33 § 5). Diese Ausdehnung drängte sich auf, nachdem

diese Haftung die im allgemeinen nur bei Verschulden der Eisenbahn Platz greift, mit einer Höchstbegrenzung der Entschädigung versehen worden war.

#### Artikel 48 — Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

Es wurde beschlossen, eine Anpassung der Bestimmungen dieses Artikels an das am 31. März 1978 in Hamburg geschlossene „Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern zur See“ (Kurzbezeichnung: „Hamburger Regeln“) erst nach dessen zeitlich schwer prognostizierbarem Inkrafttreten vorzunehmen, jedoch zur Erleichterung dieses Zwecks diesen Artikel in die Liste der dem beschleunigten Revisionsverfahren unterstellten Bestimmungen (Artikel 19 § 3 COTIF) aufzunehmen.

#### Artikel 51 — Sonstige Ansprüche

Die Überschrift in der geltenden CIM („Geltendmachung außervertraglicher Ansprüche“) ist geändert worden, um sie der des Artikels 46 der ER/CIV anzupassen.

#### Artikel 52 — Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung

In § 2 ist der Begriff der gerichtlichen Feststellung in dem Sinn abgestuft worden, daß der Schaden durch einen Sachverständigen festgestellt werden kann, der entweder von den Parteien oder vom Gericht bestellt worden ist.

#### Artikel 58 — Verjährung der Ansprüche

Gemäß dem neuen Text des § 3 ist der Lauf der Verjährung durch das Einreichen einer Reklamation nur gehemmt, wenn ihr die erforderlichen Belege beigegeben sind.

In § 5 ist vorgesehen worden, daß für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung das Landesrecht gilt; der geltende Text verweist auf die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Ansprüche geltend gemacht werden.

#### Artikel 64 — Vereinbarungen über den Rückgriff

Dieser Artikel ist durch einen Vorbehalt zugunsten der Bestimmungen des Artikels 62 § 5, von der die Eisenbahnen nicht durch Vereinbarungen abweichen dürfen, ergänzt worden.

### V. Anlagen I – IV zu den ER/CIM

Anlage I – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

Anlage II – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP)

Anlage III – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RiCo)

RID, RIP und RiCo unterstehen gemäß Artikel 69 § 4 der geltenden CIM einem vereinfachten Revisionsverfahren durch Fachmännische Ausschüsse. Es genügte daher nicht, diese Anlagen redaktionell an den neuen Text des Übereinkommens und der ER/CIM anzupassen; es mußte auch dafür Sorge getragen werden, daß die in der Zeit zwischen der Revisionskonferenz und dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Übereinkommens hiefür beschlossenen Änderungen auch für die künftigen Anlagen I bis III zu den ER/CIM gelten. Das hiefür vorgesehene Verfahren entspricht grundsätzlich der Vorgangsweise, die anlässlich der 6. und 7. Revisionskonferenz gewählt wurde, und die damals zu keinen praktischen Schwierigkeiten geführt hat. Der vorgesehene Wortlaut schließt noch klarer als der bisher verwendete Text („Wird als besonderes Heft herausgegeben“) eine „Blankoermächtigung“ aus; es wird nämlich ausdrücklich festgelegt,

– von welchem Text auszugehen ist (RID, RIP und RiCo in ihrer geltenden Fassung),

- in welchem Verfahren diese Texte geändert werden dürfen (Artikel 69 § 4 CIM),
- daß zusätzlich die redaktionellen Anpassungen an das neue Übereinkommen vorgenommen werden.

### Anlage IV – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (RIEx)

Das RIEx unterliegt derzeit nicht der Änderung durch einen Fachmännischen Ausschuß; die entsprechende Anlage IV zu den ER/CIM wurde daher dem neuen Übereinkommenswurf redaktionell angepaßt und konnte wie bisher unmittelbar von der Revisionskonferenz beschlossen und den zu unterzeichnenden Dokumenten im vollen Wortlaut beigegeben werden.

Im Zusammenhang mit der redaktionellen Anpassung ist folgendes hervorzuheben:

- a) § 4 des geltenden RIEx ist gestrichen worden. Es besteht kein Grund dafür, diese Sonderregelung im Vergleich zu Artikel 18 der ER/CIM im RIEx beizubehalten (Haftung des Absenders für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief).
- b) In § 5 ist die Aufzählung der Artikel an die neue Systematik angepaßt worden; außerdem sind die Artikel 48 (Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr) und 49 (Haftung bei einem nuklearen Ereignis) neu aufgenommen worden; diese beiden Artikel sind jüngeren Datums und wahrscheinlich aus diesem Grunde bei früheren Revisionen nicht mitberücksichtigt worden.