

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zu dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie zu den Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr

A. Zielsetzung

Der Entwurf eines Vertragsgesetzes zu den drei Internationalen Übereinkommen sowie zu dem Zusatzprotokoll verfolgt den Zweck, die Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des Eisenbahntransportrechts weiterzuführen und zu modernisieren. Das Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zu den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 (CIV) enthält eine internationale Regelung über die Haftung der Eisenbahn für Personenschäden, die bisher fehlte. Die neuen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) stellen eine revidierte Fassung der früheren Übereinkommen von 1961 dar, die für die Bundesrepublik Deutschland heute gelten. Sie werden — nach Maßgabe des noch zu fassenden Beschlusses einer besonderen Inkraftsetzungskonferenz — voraussichtlich Anfang 1975 in Kraft treten.

B. Lösung

Der Entwurf schlägt vor, den Übereinkommen zuzustimmen. Die Übereinkommen enthalten eine nach Auffassung der Bundesregierung angemessene Regelung der Rechte und Pflichten beider Parteien des Eisenbahntransportvertrages.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine zusätzlichen Kosten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4 — I/3 — II/1) — 971 03 — Ub 6/73

Bonn, den 17. Dezember 1973

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zu dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie zu den Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr mit Begründung. Der Wortlaut der Übereinkommen in französischer Sprache sowie die deutschen Übersetzungen und die Denkschrift zu den Übereinkommen sind beigelegt. Ich bitte die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Der Gesetzentwurf ist von dem Bundesminister für Verkehr, dem Bundesminister der Justiz und dem Bundesminister des Auswärtigen gemeinsam erstellt worden.

Der Bundesrat hat in seiner 397. Sitzung am 19. Oktober 1973 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigelegten Gegenäußerung dargelegt.

Brandt

Entwurf eines Gesetzes zu dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie zu den Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zu

1. dem Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 (CIV) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden;
2. dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM);
3. dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV);
4. dem Zusatzprotokoll vom 7. Februar 1970 zu den Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)

wird zugestimmt. Die Übereinkommen und das Zusatzprotokoll werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, Änderungen oder Ergänzungen gemäß Artikel 69 §§ 3 und 4 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und gemäß

Artikel 64 § 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen. Die Rechtsverordnungen bedürfen nicht der Zustimmung des Bundesrates.

Artikel 3

Dieses Gesetz gilt auch im Land Berlin, sofern das Land Berlin die Anwendung dieses Gesetzes feststellt. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1).

Artikel 4

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Die Tage, an denen das Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zu dem Internationalen Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr nach seinem Artikel 26 Abs. 2, das Internationale Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr nach seinem Artikel 67 § 3 und das Internationale Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr nach seinem Artikel 62 § 3 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, sind im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

(3) Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr für die Bundesrepublik Deutschland treten außer Kraft:

1. das Gesetz vom 21. Dezember 1964 über die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an den Internationalen Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (Bundesgesetzbl. 1964 II S. 1517),
2. die Verordnung vom 6. März 1967 über die Änderung und Ergänzung der Anlage I des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Bundesgesetzbl. 1967 II S. 1140),
3. die Verordnung vom 19. Dezember 1968 über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr (Bundesgesetzblatt 1968 II S. 1220),
4. die Verordnung vom 20. November 1970 über die Inkraftsetzung von Änderungen des Internationalen Übereinkommens vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst Anlage VII (RIP) (Bundesgesetzbl. 1970 II S. 1185),
5. die Zweite Verordnung vom 19. Juni 1973 über die Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage I (RID) des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Bundesgesetzbl. 1973 II S. 561).

Begründung zum Vertragsgesetz

Zu Artikel 1

Auf die Übereinkommen findet Artikel 59 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes Anwendung, da sie sich auf Gegenstände der Bundesgesetzgebung beziehen.

Die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich, weil durch Artikel 2 Satz 2 die in Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes vorgesehene Mitwirkung des Bundesrates beim Erlaß von Rechtsverordnungen ausgeschlossen werden soll.

Zu Artikel 2

Bestimmte Teile der Übereinkommen CIM und CIV können — wie schon in den Fassungen von 1952 (Bundesgesetzbl. 1956 II S. 33) und 1961 (Bundesgesetzbl. 1964 II S. 1517) — durch „Revisionsausschüsse“ oder „Fachmännische Ausschüsse“ in einem vereinfachten Verfahren fortgebildet werden. Um die Arbeit der parlamentarischen Körperschaften zu entlasten und die innerstaatliche Durchsetzung so zustande gekommener Änderungen oder Ergänzungen der Übereinkommen zu beschleunigen, ist eine entsprechende Ermächtigung des Bundesministers für Verkehr zur Inkraftsetzung von Änderungen und Ergänzungen durch Rechtsverordnung vorgesehen. Die Ermächtigung ist durch die Bezugnahme auf die Änderungsklauseln der Übereinkommen und die darin enthaltenen Begrenzungen und Modalitäten hinreichend bestimmt im Sinne von Artikel 80 Abs. 1 Satz 2 des Grundgesetzes.

Die Mitwirkung des Bundesrates ist bei diesen Verordnungen nicht erforderlich, da es sich um die innerstaatliche Übernahme von Rechtssätzen handelt, die durch die Fortentwicklung der Überein-

kommen im vereinfachten Verfahren für die Bundesrepublik Deutschland völkerrechtlich bereits verbindlich sind.

Zu Artikel 3

Die Übereinkommen sowie die nach Artikel 2 dieses Gesetzes zu erlassenden Rechtsverordnungen sollen auch auf das Land Berlin Anwendung finden; das Gesetz enthält daher die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 4

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Nach Absatz 2 sind die Zeitpunkte, in denen die Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Schlußbemerkung

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Zwar sind zu den Kosten des als Sekretariat fungierenden Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr Beiträge zu leisten. Dies geschieht jedoch schon bisher. Die Übereinkommen vom 7. Februar 1970 sind lediglich revidierte Fassungen der schon jetzt auf Grund des Gesetzes vom 21. Dezember 1964 (Bundesgesetzbl. II S. 1517) angewendeten Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr. Durch den Beitritt zum Zusatzübereinkommen wird die Höhe der Beiträge nicht beeinflußt.

Convention additionnelle

**à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs
et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,**

**relative à la responsabilité du chemin de fer
pour la mort et les blessures de voyageurs,**

du 26 février 1966

avec le Protocole I du 22 octobre 1971

Applicable à partir du 1^{er} janvier 1973

Zusatzübereinkommen

**zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und
-Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961**

**über die Haftung der Eisenbahn
für Tötung und Verletzung von Reisenden**

vom 26. Februar 1966

mit dem Protokoll I vom 22. Oktober 1971

Vom 1. Januar 1973 an gültiger Text

Convention additionnelle

**à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs
et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,**

**relative à la responsabilité du chemin de fer
pour la mort et les blessures de voyageurs**

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS,

ayant reconnu l'utilité d'une unification des règles de responsabilité du chemin de fer pour les dommages survenus au cours d'un transport international et résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur, ainsi que de l'avarie ou de la perte des objets qu'il avait avec lui,

ont résolu de compléter par une Convention additionnelle la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,

et sont convenus des articles suivants:

Article premier.

Champ d'application.

§ 1. — La présente Convention règle la responsabilité du chemin de fer pour les dommages causés aux voyageurs par un accident survenu sur le territoire d'un Etat partie à la présente Convention. Au sens de la présente Convention, on entend par «voyageurs»:

a) les voyageurs dont le transport est régi par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,

b) les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961.

Zusatzübereinkommen

**zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und
-Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961**

**über die Haftung der Eisenbahn
für Tötung und Verletzung von Reisenden**

(amtliche Übersetzung)

DIE UNTERZEICHNETEN BEVOLLMÄCHTIGTEN,

in der Erkenntnis der Vorteile einer einheitlichen Regelung der Haftung der Eisenbahn für Schäden, die während einer internationalen Beförderung durch Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder der geistigen Gesundheit eines Reisenden sowie durch Beschädigung oder Verlust der von ihm mitgeführten Sachen entstehen,

haben beschlossen, in Ergänzung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 ein Zusatzübereinkommen abzuschließen,
und sind über folgende Artikel übereingekommen:

Artikel 1.

Geltungsbereich.

§ 1. — Dieses Übereinkommen regelt die Haftung der Eisenbahn für Schäden, die Reisende durch Unfall auf dem Gebiet eines Vertragsstaates dieses Übereinkommens erlitten haben. Reisende im Sinne dieses Übereinkommens sind:

- a) Reisende, die auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 befördert werden,
- b) Begleiter von Sendungen, die auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) vom 25. Februar 1961 befördert werden.

§ 2. — Chaque Etat contractant pourra, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il se réserve le droit de ne pas appliquer la présente Convention aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

Article 2.

Etendue de la responsabilité.

§ 1. — Le chemin de fer est responsable des dommages 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 des dommages résultant de l'avarie ou de la perte totale ou partielle 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 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.

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé en tout ou en partie de cette responsabilité 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.

§ 4. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité 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 selon l'alinéa précédent, le chemin de fer répond pour le tout dans les limites de la présente Convention et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 5. — La présente Convention n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 6. — Le «chemin de fer responsable» au sens de la présente Convention est celui qui, d'après la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. S'il y a, d'après la liste mentionnée, coexploitation par deux chemins de fer, chacun de ces chemins de fer est responsable.

Article 3.

Domages-intérêts en cas de mort du voyageur.

§ 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 définis à l'article 1.

§ 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.

§ 2. — Jeder Vertragsstaat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde oder seiner Beitrittsurkunde erklären, dass er sich das Recht vorbehält, dieses Übereinkommen 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.

Artikel 2.

Umfang der Haftung.

§ 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 seiner geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird.

Die Eisenbahn haftet ferner für den Schaden, der durch Beschädigung oder gänzlichen oder teilweisen Verlust 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, wenn der Unfall durch ausserhalb des Betriebes gelegene 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.

§ 3. — Die Eisenbahn ist von dieser Haftung ganz oder teilweise in dem Masse befreit, in welchem der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden oder auf ein Verhalten des Reisenden zurückzuführen ist, das nicht dem normalen Verhalten von Reisenden entspricht.

§ 4. — Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, 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 gemäss dem vorstehenden Absatz nicht ausgeschlossen, so haftet sie unter den Beschränkungen dieses Übereinkommens für das Ganze, unbeschadet ihres etwaigen Rückgriffes gegen den Dritten.

§ 5. — Eine etwaige Haftung der Eisenbahn in den in § 1 nicht vorgesehenen Fällen wird durch dieses Übereinkommen nicht berührt.

§ 6. — Die «haftbare Eisenbahn» im Sinne dieses Übereinkommens ist diejenige Eisenbahn, die nach der in Artikel 59 CIV vorgesehenen Streckenliste die Strecke betreibt, auf der sich der Unfall ereignet hat. Besteht nach der Streckenliste gemeinsamer Betrieb zweier Eisenbahnen, so ist jede von ihnen haftbar.

Artikel 3.

Schadenersatz bei Tötung des Reisenden.

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

a) die infolge des Todes des Reisenden entstandenen notwendigen Kosten, insbesondere für die Leichenbeförderung und die Erd- oder die Feuerbestattung;

b) bei nicht sofortigem Eintritt des Todes den in Artikel 4 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.

Article 4.**Dommmages-intérêts en cas de blessures du voyageur.**

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 5.**Réparation d'autres préjudices.**

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer est tenu à verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 3 et 4, notamment les préjudices moral et physique (*pretium doloris*) et esthétique.

Article 6.**Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort ou de blessures du voyageur.**

§ 1. — Les dommages-intérêts prévus à l'article 3, § 2, et à l'article 4, lettre 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 désignés à l'article 3, § 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 de la présente Convention, il est fixé une limite maximale de 200 000 francs 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.

Article 7.**Limitation des dommages-intérêts en cas d'avarie ou de perte d'objets.**

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, des dommages-intérêts pour avarie ou pour perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux, sont mis à la charge du chemin de fer, il peut être réclaté la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de 2000 francs par voyageur.

Article 8.**Montant des dommages-intérêts en cas de dol ou de faute lourde.**

Les dispositions des articles 6 et 7 de la présente Convention ou celles prévues par le droit national qui limitent à un montant déterminé les indemnités ne s'appliquent pas si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer.

Artikel 4.**Schadenersatz bei Verletzung des Reisenden.**

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 5.**Ersatz anderer Schäden.**

Ob und inwieweit die Eisenbahn für andere als die in den Artikeln 3 und 4 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, insbesondere für körperliche und seelische Unbill (*pretium doloris*) und für ästhetische Nachteile, richtet sich nach dem Landesrecht.

Artikel 6.**Form und Beschränkung des Schadenersatzes bei Tötung oder Verletzung des Reisenden.**

§ 1. — Der in Artikel 3 § 2 und in Artikel 4 lit. 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 3 § 2 Anspruchsberechtigten die Zahlung einer Rente verlangen.

§ 2. — Die Höhe des nach § 1 zu leistenden Schadenersatzes bemisst sich nach dem Landesrecht. Bei Anwendung dieses Übereinkommens gilt jedoch für jeden Reisenden eine Höchstgrenze von 200 000 Franken für den Kapitalbetrag oder eine diesem Betrag entsprechende Jahresrente, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht.

Artikel 7.**Beschränkung des Schadenersatzes bei Beschädigung oder Verlust von Sachen.**

Hat die Eisenbahn auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Schadenersatz zu leisten für Beschädigung oder gänzlichen oder teilweisen Verlust von Sachen, die der getötete oder verletzte Reisende an sich getragen oder als Handgepäck (Tiere inbegriffen) mit sich geführt hat, so kann Ersatz dieses Schadens bis zur Höchstgrenze von 2000 Franken je Reisenden beansprucht werden.

Artikel 8.**Höhe des Schadenersatzes bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.**

Die Bestimmungen der Artikel 6 und 7 dieses Übereinkommens sowie die Bestimmungen des Landesrechtes, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag beschränken, finden keine Anwendung, wenn der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist.

Article 9.**Intérêts et restitution des indemnités.**

§ 1. — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, qui sont calculés à raison de cinq pour cent l'an. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 3 et 4, 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.

§ 2. — Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 10.**Interdiction de limiter la responsabilité.**

Les dispositions tarifaires et les 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 vertu de la présente Convention, 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 qui sont fixées à l'article 6, § 2, et à l'article 7, sont nuls de plein droit. Cette nullité n'entraîne toutefois pas celle du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la CIV et de la présente Convention.

Article 11.**Responsabilité du chemin de fer pour ses agents.**

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ces services.

Article 12.**Exercice d'actions non prévues par la présente Convention.**

Dans les cas prévus à l'article 2, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 11.

Article 13.**Réclamations administratives.**

§ 1. — Les réclamations en dommages-intérêts en vertu de la présente Convention sont facultatives; elles peuvent être présentées à l'un des chemins de fer suivants, pour autant qu'il ait son siège social sur le territoire d'un Etat partie à la dite Convention:

- 1° le chemin de fer responsable; si d'après l'article 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, à l'un de ceux-ci;
- 2° le chemin de fer de départ;
- 3° le chemin de fer de destination;
- 4° le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur.

Artikel 9.**Verzinsung und Rückzahlung der Entschädigung.**

§ 1. — Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von 5% jährlich verlangen. Die Zinsen laufen vom Tage der Reklamation oder, wenn keine solche vorausging, vom Tage der Klageerhebung an. Für Entschädigungen nach den Artikeln 3 und 4 laufen jedoch die Zinsen erst von dem Tage 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.

§ 2. — Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuzahlen.

Artikel 10.**Verbot von Haftungsbeschränkungen.**

Tariff Bestimmungen und Sonderabmachungen zwischen der Eisenbahn und dem Reisenden, durch welche die Haftung der Eisenbahn auf Grund dieses Übereinkommens im voraus ganz oder teilweise ausgeschlossen werden soll, die der Eisenbahn obliegende Beweislast umgekehrt wird oder niedrigere als die in Artikel 6 § 2 und in Artikel 7 vorgesehenen Höchstgrenzen festgelegt werden, sind nichtig. Diese Nichtigkeit hat jedoch nicht die Nichtigkeit des Beförderungsvertrages zur Folge; dieser bleibt den Bestimmungen der CIV und dieses Übereinkommens unterstellt.

Artikel 11.**Haftung der Eisenbahn für ihre Leute.**

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

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

Artikel 12.**Geltendmachung von in diesem Übereinkommen nicht vorgesehenen Ansprüchen.**

In den Fällen des Artikels 2 § 1 kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in diesem Übereinkommen vorgesehen sind.

Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Personen, für welche die Eisenbahn nach Artikel 11 haftet.

Artikel 13.**Reklamationen.**

§ 1. — Den Berechtigten steht es frei, Schadenersatzansprüche auf Grund dieses Übereinkommens durch Reklamation geltend zu machen. Die Reklamation kann bei einer der nachstehend genannten Eisenbahnen eingereicht werden, sofern diese Eisenbahn ihren Sitz auf dem Gebiet eines Vertragsstaates dieses Übereinkommens hat:

1. bei der haftbaren Eisenbahn; falls nach Artikel 2 § 6 zwei Eisenbahnen haftbar sind, bei einer von ihnen;
2. bei der Abgangsbahn;
3. bei der Bestimmungsbahn;
4. bei der Eisenbahn am Wohnsitz oder am gewöhnlichen Aufenthaltsort des Reisenden.

§ 2. — Les réclamations doivent être adressées par écrit. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 14.

Chemin de fer contre lequel l'action judiciaire peut être exercée.

L'action judiciaire en dommages-intérêts fondée sur la présente Convention ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable.

En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre ceux-ci. Ce droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

Article 15.

Compétence.

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Article 16.

Extinction des actions.

§ 1. — L'ayant droit perd son droit d'action s'il ne signale pas l'accident du voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation administrative peut être présentée selon l'article 13.

Lorsque l'accident est signalé verbalement par l'ayant droit, attestation de cet avis verbal doit lui être délivrée par le chemin de fer auquel l'accident a été signalé.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) si, dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation administrative auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 13, § 1;

b) si l'ayant droit fournit la preuve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer;

c) si l'accident n'a pas été signalé, ou a été signalé en retard, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) si, pendant le délai mentionné au § 1, le chemin de fer responsable, ou, si d'après l'art. 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, l'un de ceux-ci, a eu connaissance de l'accident du voyageur par une autre voie.

Article 17.

Prescription des actions.

§ 1. — Les actions en dommages-intérêts fondées sur la présente Convention sont prescrites :

a) pour la victime, 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 de la victime, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2. — Reklamationen sind schriftlich einzureichen. Belege, die der Berechtigte seiner Reklamation beifügen will, sind im Original oder in Abschrift vorzulegen, Abschriften auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form.

Artikel 14.

Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können.

Schadenersatzansprüche auf Grund dieses Übereinkommens können nur gegen die haftbare Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden.

Bei gemeinsamem Betrieb zweier Eisenbahnen hat der Kläger die Wahl zwischen diesen Eisenbahnen. Das Wahlrecht erlischt, sobald die Klage gegen eine dieser Eisenbahnen eingereicht ist.

Artikel 15.

Zuständigkeit.

Wenn in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt ist, können auf dieses Übereinkommen gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat.

Artikel 16.

Erlöschen der Ansprüche.

§ 1. — Der Berechtigte verliert seine Ansprüche, 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 nach Artikel 13 eingereicht werden kann.

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

§ 2. — Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht:

a) wenn der Berechtigte innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist seine Ansprüche gegenüber einer der in Artikel 13 § 1 genannten Eisenbahnen geltend gemacht hat;

b) wenn der Berechtigte nachweist, dass der Unfall durch ein Verschulden der Eisenbahn verursacht worden ist;

c) wenn infolge von Umständen, die dem Berechtigten nicht zuzurechnen sind, der Unfall nicht oder nicht rechtzeitig angezeigt worden ist;

d) wenn die haftbare Eisenbahn — oder, falls nach Artikel 2 § 6 zwei Eisenbahnen haftbar sind, eine von ihnen — innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist auf andere Weise vom Unfall des Reisenden Kenntnis erhalten hat.

Artikel 17.

Verjährung der Ansprüche.

§ 1. — Schadenersatzansprüche auf Grund dieses Übereinkommens verjähren:

a) Ansprüche des Reisenden in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Unfall;

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

§ 2. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 13, les trois délais de prescription prévus au § 1 sont suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que 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.

§ 3. — L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 4. — Sous réserve des dispositions qui précèdent, la prescription est réglée par le droit national.

Article 18.

Droit national.

§ 1. — A défaut de stipulations dans la présente Convention, le droit national est applicable.

§ 2. — Pour l'application de cette Convention, on entend par «droit national» le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19.

Règles générales de procédure.

Pour tous les litiges auxquels donne lieu l'application de la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans cette Convention.

Article 20.

Exécution des jugements. Cautions.

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

Les transactions conclues entre les parties devant le juge compétent, en vue de mettre fin à une contestation, et au sujet desquelles un procès-verbal a été dressé judiciairement, ont valeur de jugement.

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

Article 21.

Unité monétaire.

Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10,31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Wenn der Berechtigte eine Reklamation nach Artikel 13 bei der Eisenbahn einreicht, wird der Lauf der drei in § 1 genannten Verjährungsfristen bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die der Reklamation beigefügten Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung für den noch streitigen Teil der Reklamation weiterzulaufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf die Erteilung eines Bescheides oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen.

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

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

§ 4. — Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gilt für die Verjährung das Landesrecht.

Artikel 18.

Landesrecht.

§ 1. — Soweit in diesem Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, gilt das Landesrecht.

§ 2. — Für die Anwendung dieses Übereinkommens versteht man unter «Landesrecht» das Recht des Staates, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat, einschliesslich der Kollisionsnormen.

Artikel 19.

Allgemeine Verfahrensvorschriften.

In allen Rechtsstreitigkeiten über Ansprüche aus diesem Übereinkommen richtet sich das Verfahren nach dem Rechte des zuständigen Gerichtes, soweit nicht durch dieses Übereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind.

Artikel 20.

Vollstreckbarkeit der Urteile. Sicherheitsleistung.

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

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

Vergleiche, die zwischen den Parteien zur Beilegung eines Rechtsstreites vor dem zuständigen Gericht abgeschlossen und zu gerichtlichem Protokoll genommen worden sind, stehen Urteilen gleich.

§ 2. — Eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreites kann bei den auf Grund dieses Übereinkommens erhobenen Klagen nicht gefordert werden.

Artikel 21.

Währung.

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

Article 22.**Transports mixtes.**

§ 1. — Sous réserve de la disposition du § 2, la présente Convention n'est pas applicable aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV.

§ 2. — Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, la présente Convention est applicable aux dommages visés à l'article 2, § 1, et causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les dits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application du présent paragraphe, on entend par «Etat sur le territoire duquel l'accident 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, les dispositions des articles 13 à 17, 18, § 2, 19 et 20 de la présente Convention demeurent applicables.

Article 23.**Responsabilité en cas d'accidents nucléaires.**

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant 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 24.**Signature.**

La présente Convention demeure ouverte jusqu'au 1^{er} juillet 1966 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence tenue à Berne du 21 au 26 février 1966.

Article 25.**Ratification et mise en vigueur.**

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet de fixer avec eux la date d'entrée en vigueur.

Article 26.**Adhésion.**

Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer à celle-ci, il en informera le Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants.

Toute adhésion produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse a donné connaissance de la demande aux Etats contractants.

Artikel 22.**Gemischte Beförderungen.**

§ 1. — Dieses Übereinkommen ist, vorbehaltlich des § 2, auf Schäden nicht anzuwenden, die während der Beförderung auf einer in der Streckenliste nach Artikel 59 CIV eingetragenen Kraftwagen- oder Schifffahrtslinie entstehen.

§ 2. — Werden jedoch Eisenbahnwagen auf einem Fährschiff befördert, so ist dieses Übereinkommen auf die durch Artikel 2 § 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, so haftet sie nach dem für dieses Beförderungsmittel geltenden Recht. Die Bestimmungen der Artikel 13 bis 17, 18 § 2, 19 und 20 dieses Übereinkommens bleiben jedoch anwendbar.

Artikel 23.**Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse.**

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

Artikel 24.**Unterzeichnung.**

Dieses Übereinkommen liegt bis zum 1. Juli 1966 zur Unterzeichnung durch die Staaten auf, die eingeladen wurden, sich an der vom 21. bis 26. Februar 1966 in Bern abgehaltenen Konferenz vertreten zu lassen.

Artikel 25.**Ratifikation und Inkraftsetzung.**

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

Sobald dieses Übereinkommen von fünfzehn Staaten ratifiziert ist, setzt sich die schweizerische Regierung mit den beteiligten Regierungen in Verbindung, um mit ihnen den Zeitpunkt des Inkrafttretens zu bestimmen.

Artikel 26.**Beitritt.**

Will ein Staat, der am Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 beteiligt ist, das vorliegende Übereinkommen jedoch nicht unterzeichnet hat, diesem beitreten, so teilt er dies der schweizerischen Regierung mit, die davon allen Vertragsstaaten Kenntnis gibt.

Der Beitritt wird einen Monat nach dem Tage wirksam, an dem die schweizerische Regierung den Vertragsstaaten von der Beitrittserklärung Kenntnis gegeben hat.

Article 27.**Durée et révision.**

La présente Convention a la même durée que la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961; elle peut être révisée suivant la procédure prévue à l'article 68, § 1, de celle-ci et, éventuellement, lui être intégrée.

Article 28.**Textes de la Convention. Traductions officielles.**

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Artikel 27.**Geltungsdauer und Revision.**

Dieses Übereinkommen hat die gleiche Geltungsdauer wie das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961; es kann nach dem in Artikel 68 § 1 der CIV vorgesehenen Verfahren revidiert und gegebenenfalls in diese eingefügt werden.

Artikel 28.**Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen.**

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

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

Bei Nichtübereinstimmung ist der französische Wortlaut massgebend.

ZU URKUND DESSEN haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN ZU Bern am sechsundzwanzigsten Februar neunzehnhundertsechundsechzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Protocole I

établi par la Conférence diplomatique réunie en vue de la mise en vigueur de la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, et du Protocole B s'y rapportant, signés à Berne le 26 février 1966

En application de l'article 25 de la Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée à Berne le 26 février 1966, conclue entre

l'Algérie, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Irak, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie,

et à la suite de l'invitation adressée par le Conseil fédéral suisse aux Hautes Parties contractantes, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Berne les 20, 21 et 22 octobre 1971.

Après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, ils ont pris acte de la déclaration du Gouvernement suisse, aux termes de laquelle les instruments de ratification de la Convention additionnelle et du Protocole B du 26 février 1966, reconnus après examen exacts et concordants, ont été déposés auprès du Gouvernement de la Confédération suisse par les Etats suivants et aux dates ci-après :

1. Tchécoslovaquie, le 14 novembre 1966,
2. Danemark, le 23 février 1967,
3. Pays-Bas, le 9 mai 1967,
4. Yougoslavie, le 17 juillet 1967,
5. Espagne, le 4 août 1967,
6. Liechtenstein, le 5 octobre 1967,
7. France, le 8 février 1968,
8. Belgique, le 14 octobre 1968,
9. Syrie, le 9 décembre 1968 (seulement la Convention additionnelle),
10. Suisse, le 21 janvier 1969,
11. Autriche, le 2 juillet 1969,
12. Luxembourg, le 20 mai 1970,
13. Turquie, le 17 juillet 1970,
14. Finlande, le 28 août 1970,
15. Pologne, le 25 février 1971,
16. Norvège, le 16 août 1971,
17. Portugal, le 20 octobre 1971,
18. Bulgarie, le 21 octobre 1971,

et les Etats suivants ont adhéré à la Convention additionnelle, conformément à l'article 26 de celle-ci, aux dates ci-après :

1. Irak, le 2 juin 1969,
2. Algérie, le 30 octobre 1969.

Protokoll I

der Diplomatischen Konferenz für die Inkraftsetzung des am 26. Februar 1966 unterzeichneten Zusatzübereinkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie des zugehörigen Protokolls B

In Anwendung von Artikel 25 des Zusatzübereinkommens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden, unterzeichnet in Bern am 26. Februar 1966 und abgeschlossen zwischen

Algerien, Österreich, Belgien, Bulgarien, Dänemark, Spanien, Finnland, Frankreich, Irak, Italien, Libanon, Liechtenstein, Luxemburg, Marokko, Norwegen, Niederlande, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Syrien, Tschechoslowakei, Tunesien, Türkei und Jugoslawien

und auf Einladung des Schweizerischen Bundesrates an die Hohen Vertragsparteien sind die unterzeichneten Bevollmächtigten am 20., 21. und 22. Oktober 1971 in Bern zusammengetreten.

Sie haben nach Vorlegung der Vollmachten, die in richtiger und gehöriger Form befunden wurden, von der Erklärung der Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft Kenntnis genommen, nach der für folgende Staaten zu den nachstehenden Zeitpunkten richtige und übereinstimmende Ratifikationsurkunden für das Zusatzübereinkommen und das Protokoll B vom 26. Februar 1966 bei ihr hinterlegt worden sind:

1. Tschechoslowakei, 14. November 1966,
2. Dänemark, 23. Februar 1967,
3. Niederlande, 9. Mai 1967,
4. Jugoslawien, 17. Juli 1967,
5. Spanien, 4. August 1967,
6. Liechtenstein, 5. Oktober 1967,
7. Frankreich, 8. Februar 1968,
8. Belgien, 14. Oktober 1968,
9. Syrien, 9. Dezember 1968 (nur Zusatzübereinkommen),
10. Schweiz, 21. Januar 1969,
11. Österreich, 2. Juli 1969,
12. Luxemburg, 20. Mai 1970,
13. Türkei, 17. Juli 1970,
14. Finnland, 28. August 1970,
15. Polen, 25. Februar 1971,
16. Norwegen, 16. August 1971,
17. Portugal, 20. Oktober 1971,
18. Bulgarien, 21. Oktober 1971,

und folgende Staaten mit Wirkung ab den nachgenannten Zeitpunkten gestützt auf Art. 26 des Zusatzübereinkommens diesem beigetreten sind:

1. Irak, 2. Juni 1969,
2. Algerien, 30. Oktober 1969.

La Conférence ayant constaté que plus de quinze Etats ont déposé les instruments de ratification auprès du Gouvernement suisse et que deux Etats ont adhéré à cette Convention, a arrêté les dispositions suivantes :

1^o La Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, signée à Berne le 26 février 1966, sera mise en vigueur le **1^{er} janvier 1973**.

2^o Conformément au chiffre 2, alinéa 5, du Protocole B du 26 février 1966, ce Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en vigueur de la Convention additionnelle, c'est-à-dire le **1^{er} juillet 1972**.

Pour les Etats déposant leurs instruments de ratification après le 1^{er} novembre 1972, la Convention sera applicable dès le premier jour du deuxième mois après le mois au cours duquel le Gouvernement suisse aura notifié ce dépôt aux Gouvernements des Etats contractants.

Le présent Protocole demeure ouvert à la signature jusqu'au 31 décembre 1971.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ont dressé et signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-deux octobre mil neuf cent soixante et onze, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Die Konferenz hat festgestellt, dass mehr als fünfzehn Staaten die Ratifikationsurkunden bei der schweizerischen Regierung hinterlegt haben sowie zwei Staaten dem Zusatzübereinkommen beigetreten sind und hat folgendes vereinbart:

1. Das Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden, unterzeichnet in Bern am 26. Februar 1966, wird mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1973 in Kraft gesetzt.

2. Gemäss Ziffer 2 Abs. 5 des Protokolls B vom 26. Februar 1966 tritt dieses Protokoll sechs Monate vor dem für das Inkrafttreten des Zusatzübereinkommens vorgesehenen Zeitpunkt, d. h. also am **1. Juli 1972**, in Kraft.

Für die Staaten, die ihre Ratifikationsurkunden nach dem 1. November 1972 hinterlegen, wird das Übereinkommen am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Monat anwendbar sein, in welchem die schweizerische Regierung diese Hinterlegung den Regierungen der Vertragsstaaten angezeigt hat.

Dieses Protokoll bleibt bis zum 31. Dezember 1971 zur Unterzeichnung offen.

ZU URKUND DESSEN haben die Bevollmächtigten das vorstehende Protokoll ausgefertigt und unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern, am zweiundzwanzigsten Oktober eintausendneunhundertundeinundsiebzig, in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jeder Vertragspartei eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

Convention internationale

concernant

le transport des marchandises par chemins de fer

(CIM)

du 7 février 1970

Internationales Übereinkommen

über den

Eisenbahnfrachtverkehr

(CIM)

vom 7. Februar 1970

L'entrée en vigueur de cette Convention sera indiquée ultérieurement par l'Office central
Das Datum des Inkrafttretens dieses Übereinkommens wird vom Zentralamt später bekanntgegeben

Convention internationale

concernant

le transport des marchandises par chemins de fer

(CIM)

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS,

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signée à Berne le 25 février 1961, ont résolu, en conformité de l'article 69 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

Titre premier

Objet et portée de la Convention

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. — La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, 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 des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 59.

§ 2. — Les envois dont la gare¹⁾ 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 à la présente Convention:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les Etats ou les chemins de fer intéressés ont conclu des accords en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

¹⁾ Par «gare», on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Internationales Übereinkommen

über den

Eisenbahnfrachtverkehr

(CIM)

DIE UNTERZEICHNETEN BEVOLLMÄCHTIGTEN

haben in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 25. Februar 1961 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr gemäß Art. 69 des genannten Übereinkommens zu revidieren, beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschließen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

Titel I

Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens

Artikel 1

Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet

§ 1. — Unter Vorbehalt der in den folgenden Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen findet dieses Übereinkommen Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, die mit durchgehendem Frachtbrief zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben werden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschließlich Strecken umfaßt, die in der nach Artikel 59 aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. — Auf Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsbahnhof¹⁾ im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, findet dieses Übereinkommen keine Anwendung:

a) wenn die Durchgangsstrecken ausschließlich von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden;

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

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

§ 3. — Les envois entre gares de deux Etats limitrophes et 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 des chemins de fer de l'un de ces trois Etats, sont soumis au droit de cet Etat, lorsque l'expéditeur, en utilisant la lettre de voiture correspondante, revendique le régime du règlement intérieur applicable à ces chemins de fer et que les lois et règlements d'aucun des Etats intéressés ne s'y opposent.

Article 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles relient deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir, en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prescrire l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est fixé en application de l'article 6, § 1, de la présente Convention.

Article 3

Objets exclus du transport

Sont exclus du transport:

a) les objets dont le transport est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

b) les objets qui, par leurs dimensions, leur poids 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;

c) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir;

d) les matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I à la présente Convention, sous réserve des dérogations prévues à l'article 4, § 2.

Article 4

Objets admis au transport sous certaines conditions

§ 1. — Sont admis au transport sous certaines conditions:

a) les matières et objets admis au transport aux conditions de l'Annexe I à la présente Convention ou des accords et des clauses tarifaires prévus au § 2;

b) les transports funéraires sont admis sous les conditions suivantes:

1° le transport est effectué en grande vitesse;

2° les frais doivent être payés par l'expéditeur;

3° les remboursements et les débours ne sont pas admis;

4° la lettre de voiture ne doit pas contenir la mention «en gare (bureau restant)»;

5° le transport est soumis aux lois et règlements de chaque Etat, à moins qu'il ne soit réglé par des Conventions spéciales entre plusieurs Etats; une escorte n'est pas nécessaire si l'expéditeur s'engage par une mention dans la lettre de voiture à faire retirer le corps dans le délai prescrit dans le pays destinataire;

c) les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues sont admis, à la condition qu'un chemin de fer vérifie qu'ils sont en état de circuler et l'atteste par une inscription sur le véhicule ou par un certificat spécial; les locomotives, tenders et automotrices doivent en outre être accompagnés d'un agent fourni par l'expéditeur, compétent notamment pour assurer le graissage;

§ 3. — Auf Sendungen zwischen Bahnhöfen zweier Nachbarstaaten sowie auf Sendungen zwischen Bahnhöfen zweier Staaten über das Gebiet eines dritten Staates findet, wenn die Beförderungsstrecken ausschließlich von Eisenbahnen eines dieser drei Staaten betrieben werden, das Recht dieses Staates Anwendung, wenn der Absender durch die Verwendung des entsprechenden Frachtbriefes die Anwendung der für den Binnenverkehr dieser Eisenbahnen geltenden Vorschriften beansprucht und die Gesetze und Vorschriften keines der beteiligten Staaten entgegenstehen.

Artikel 2

Bestimmungen über gemischte Beförderungen

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

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

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

§ 4. — Werden für internationale Beförderungen außer Eisenbahnen auch andere als die in § 1 genannten Beförderungsdienste in Anspruch genommen, so können die Eisenbahnen, um den Besonderheiten jeder Beförderungsart Rechnung zu tragen, mit den beteiligten Unternehmen tarifarische Bestimmungen vereinbaren, die solche Beförderungen einer von diesem Übereinkommen abweichenden rechtlichen Regelung unterstellen. Sie können in diesem Falle eine andere als die auf Grund von Artikel 6 § 1 dieses Übereinkommens vorgesehene Beförderungsurkunde vorschreiben.

Artikel 3

Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

- a) Gegenstände, für die auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten die Post das alleinige Recht zur Beförderung hat;
- b) Gegenstände, die sich wegen ihres Umfangs, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen;
- c) Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der beteiligten Staaten verboten ist;
- d) Stoffe und Gegenstände, die nach der Anlage I zu diesem Übereinkommen von der Beförderung ausgeschlossen sind, vorbehaltlich der in Artikel 4 § 2 vorgesehenen Abweichungen.

Artikel 4

Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände

§ 1. — Bedingungsweise zur Beförderung sind zugelassen:

- a) Stoffe und Gegenstände, die zu den Bedingungen der Anlage I zu diesem Übereinkommen oder der in § 2 vorgesehenen Abkommen und Tarifbestimmungen zur Beförderung zugelassen sind;
- b) Leichensendungen unter folgenden Bedingungen:
 1. sie müssen als Eilgut aufgegeben werden;
 2. die Kosten sind durch den Absender zu bezahlen;
 3. Nachnahmen und Barvorschüsse sind nicht zugelassen;
 4. der Frachtbrief darf die Angabe «bahnlagernd» nicht enthalten;
 5. die Beförderung unterliegt den in jedem Staate geltenden Gesetzen und Vorschriften, soweit sie nicht durch besondere Abkommen zwischen mehreren Staaten geregelt ist; eine Begleitung der Leichensendung ist nicht erforderlich, wenn der Absender durch einen Vermerk im Frachtbrief erklärt, daß die Leiche innerhalb der im Bestimmungsland geltenden Frist abgeholt wird;
- c) Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen, unter der Bedingung, daß eine Eisenbahn deren Lauffähigkeit feststellt und diese durch eine Aufschrift auf dem Fahrzeug oder durch ein besonderes Zeugnis bescheinigt; Lokomotiven, Tender und Triebwagen müssen außerdem von einem sachkundigen Beauftragten des Absenders begleitet werden, der insbesondere für das Schmieren zu sorgen hat;

les véhicules de chemins de fer roulant sur leurs propres roues, autres que les locomotives, tenders et automotrices, peuvent être accompagnés d'un convoyeur; celui-ci assure notamment le graissage. Si l'expéditeur entend user de cette faculté, il doit en faire mention dans la lettre de voiture;

d) les animaux vivants sont admis sous les conditions ci-après:

1° ils doivent être accompagnés d'un convoyeur fourni par l'expéditeur. Un convoyeur n'est toutefois pas exigé

- lorsqu'il s'agit d'animaux de petite taille remis au transport dans un emballage,
- 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.

L'expéditeur est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le nombre des convoyeurs ou, si les envois ne sont pas accompagnés, d'y insérer la mention «sans convoyeur»;

2° l'expéditeur doit se conformer aux prescriptions de police vétérinaire des Etats d'expédition, de destination et de transit;

3° la lettre de voiture ne doit pas contenir la mention «en gare (bureau restant)»;

e) les objets dont le transport présente des difficultés particulières, en raison de leurs dimensions, de leur poids ou de leur conditionnement, eu égard aux installations ou au matériel, ne fût-ce que de l'un des chemins de fer à emprunter, ne sont admis que sous des conditions particulières à déterminer dans chaque cas par le chemin de fer après consultation de l'expéditeur; ces conditions peuvent déroger aux prescriptions établies par la présente Convention.

§ 2. — Deux ou plusieurs Etats contractants peuvent convenir, par des accords, que certaines matières ou certains objets exclus du transport par l'Annexe I à la présente Convention seront admis sous certaines conditions au transport international entre ces Etats, ou que les matières et objets désignés dans l'Annexe I seront admis sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par cette Annexe.

Les chemins de fer peuvent aussi, au moyen de clauses insérées dans leurs tarifs, soit admettre certaines matières ou certains objets exclus du transport par l'Annexe I à la présente Convention, soit adopter des conditions moins rigoureuses que celles qui sont prévues par l'Annexe I pour les matières et objets admis conditionnellement par cette Annexe.

Les accords et clauses tarifaires de ce genre doivent être communiqués à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.

Article 5

Obligation pour le chemin de fer de transporter

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions de la présente Convention, tout transport de marchandises, pourvu que:

a) l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention;

b) le transport soit possible avec 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. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter les objets dont le chargement, le transbordement ou le déchargement exigent l'emploi de moyens spéciaux que si les gares où ces opérations doivent être effectuées disposent de ces moyens.

§ 3. — Le chemin de fer n'est tenu d'accepter que les envois dont le transport peut être effectué sans délai; les prescriptions en vigueur à la gare expéditrice déterminent les cas où cette gare est tenue de prendre provisoirement en dépôt les envois ne remplissant pas cette condition.

§ 4. — Lorsque l'autorité compétente a décidé que

a) le service sera supprimé ou suspendu en totalité ou en partie,

b) certaines expéditions seront exclues ou admises seulement sous certaines conditions,

les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 5. — Les chemins de fer peuvent décider, d'un commun accord et sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvernements, de limiter le transport de marchandises, dans certaines relations, à des points frontières et à des pays de transit déterminés.

Ces mesures sont portées à la connaissance de l'Office central qui les communique aux Gouvernements des Etats contractants. Elles sont considérées comme acceptées si, dans le délai d'un

anderen auf eigenen Rädern rollenden Eisenbahnfahrzeugen als Lokomotiven, Tendern und Triebwagen kann ein Begleiter beigegeben werden, der insbesondere für das Schmieren zu sorgen hat. Will der Absender von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, so hat er dies im Frachtbrief anzugeben;

d) lebende Tiere unter folgenden Bedingungen:

1. ein vom Absender gestellter Begleiter muß beigegeben werden. Ein Begleiter ist jedoch nicht erforderlich,

- wenn es sich um kleine Tiere handelt, die verpackt zur Beförderung aufgegeben werden,
- wenn dies in den internationalen Tarifen vorgesehen ist oder
- wenn die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen auf Antrag des Absenders auf die Begleitung verzichten; in diesem Fall ist die Eisenbahn – unter Vorbehalt einer gegenteiligen Abmachung – von ihrer Haftung für Verlust oder Beschädigung befreit, die aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

Der Absender hat im Frachtbrief die Anzahl der Begleiter anzugeben oder, wenn die Sendungen nicht begleitet werden, zu vermerken: «Ohne Begleiter»;

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

3. der Frachtbrief darf die Angabe «bahnlagernd» nicht enthalten;

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

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

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

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

Artikel 5

Beförderungspflicht der Eisenbahn

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

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

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

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

§ 4. — Wenn die zuständige Behörde angeordnet hat, daß

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

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

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

Diese Maßnahmen sind dem Zentralamt mitzuteilen, das sie den Regierungen der Vertragsstaaten bekanntgibt. Sie gelten als angenommen, wenn innerhalb eines Monats, gerechnet vom Zeit-

mois à compter de la date de la communication, elles n'ont fait l'objet d'aucune opposition de la part d'un Etat contractant. En cas d'opposition, si l'Office central ne parvient pas à éliminer les divergences, il réunit les représentants des Etats contractants.

Dès que ces mesures peuvent être considérées comme acceptées, l'Office central en informe les Etats contractants. Elles sont alors consignées dans des listes spéciales et publiées dans la forme prévue pour les tarifs internationaux.

Ces mesures entrent en vigueur un mois après la communication de l'Office central prévue au troisième alinéa.

§ 6. — Toute infraction commise par le chemin de fer aux dispositions du présent article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Titre II

Du contrat de transport

CHAPITRE PREMIER

Forme et conditions du contrat de transport

Article 6

Teneur et forme de la lettre de voiture

§ 1. — L'expéditeur doit présenter pour toute expédition soumise à la présente Convention une lettre de voiture dûment remplie.

Les chemins de fer fixent, pour la petite vitesse et pour la grande vitesse, le modèle de lettre de voiture, qui doit comporter un duplicata pour l'expéditeur.

En ce qui concerne les décisions des chemins de fer au sujet du modèle de la lettre de voiture, les dispositions de l'article 5, § 5, deuxième alinéa et première phrase du troisième alinéa, sont applicables par analogie.

Pour certains trafics importants ou pour certains trafics entre pays limitrophes, les tarifs peuvent prescrire l'emploi d'une lettre de voiture simplifiée, adaptée aux caractéristiques des trafics considérés.

§ 2. — Les lettres de voiture doivent être imprimées dans deux ou éventuellement trois langues, dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues française, allemande ou italienne.

Les tarifs internationaux peuvent déterminer la langue dans laquelle doivent être rédigées les énonciations de la lettre de voiture faites par l'expéditeur. A défaut de dispositions de ce genre, les énonciations doivent être libellées dans l'une des langues officielles du pays de départ et une traduction en français, en allemand ou en italien doit être jointe, à moins que les énonciations ne soient rédigées dans l'une de ces langues.

Le chemin de fer peut exiger que les indications et déclarations à porter par l'expéditeur sur la lettre de voiture et sur ses annexes soient faites en caractère latins.

§ 3. — Le choix du modèle de lettre de voiture blanc ou du modèle à bords rouges 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 l'autre partie n'est pas admise, sauf accord entre tous les chemins de fer intéressés.

punkt der Bekanntgabe an, von keinem Vertragsstaat Einwände dagegen erhoben worden sind. Gelingt es dem Zentralamt im Falle eines Einwandes nicht, die Meinungsverschiedenheiten zu beseitigen, so beruft es Vertreter der Vertragsstaaten zu einer Konferenz ein.

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

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

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

Titel II

Frachtvertrag

KAPITEL I

Form und Bedingungen des Frachtvertrages

Artikel 6

Inhalt und Form des Frachtbriefes

§ 1. — Der Absender muß jeder unter dieses Übereinkommen fallenden Sendung einen ordnungsgemäß ausgefüllten Frachtbrief begeben.

Die Eisenbahnen setzen das Muster des Frachtbriefes für Frachtgut und für Eilgut fest, das ein für den Absender bestimmtes Doppel enthalten muß.

Bezüglich der Beschlüsse der Eisenbahnen hinsichtlich des Frachtbriefmusters kommen die Bestimmungen des Artikels 5 § 5 zweiter Absatz und erster Satz des dritten Absatzes sinngemäß zur Anwendung.

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

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

Die internationalen Tarife können bestimmen, in welcher Sprache die Eintragungen des Absenders im Frachtbrief abzufassen sind. Fehlen solche Bestimmungen, so sind diese Eintragungen in einer der amtlichen Sprachen des Versandstaates abzufassen; es ist eine französische, deutsche oder italienische Übersetzung beizufügen, sofern die Eintragungen nicht in einer dieser Sprachen abgefaßt sind.

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

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

§ 4. — Les mentions portées sur la lettre de voiture doivent être écrites ou imprimées en caractères indélébiles. Les lettres de voiture surchargées, grattées, ou celles sur lesquelles des morceaux de papier ont été collés ne sont pas admises. Les ratures sont tolérées à la condition que l'expéditeur les approuve par sa signature et qu'il inscrive les quantités rectifiées en toutes lettres, quand il s'agit du nombre ou du poids des colis.

§ 5. — La lettre de voiture doit obligatoirement comporter les mentions suivantes:

a) la désignation de la gare destinataire, avec les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou un nom analogue;

b) le nom et l'adresse du destinataire. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit être indiqué comme destinataire. L'indication comme destinataire de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément. Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telles que «à l'ordre de...» ou «au porteur du duplicata de la lettre de voiture», ne sont pas autorisées;

c) la désignation de la marchandise. L'expéditeur doit désigner les marchandises admises au transport sous certaines conditions en vertu de l'article 4, § 1, lettre *a)*, et § 2, sous le nom prescrit pour elles, les autres marchandises, lorsque l'expéditeur demande l'application d'un tarif déterminé, sous le nom prévu dans ce tarif, et dans tous les autres cas, sous la dénomination, correspondant à leur nature, usitée par le commerce dans l'Etat de départ;

d) le poids ou, à défaut, une indication analogue, conforme aux prescriptions du chemin de fer expéditeur. Lorsque les lois ou règlements du pays de départ autorisent l'expéditeur à remettre ses envois sans mention du poids ou de l'indication en tenant lieu, ce poids ou cette indication doivent être inscrits par le chemin de fer expéditeur;

e) pour les envois de détail: le nombre de colis et la description de l'emballage. Ces mêmes mentions doivent figurer dans la lettre de voiture concernant les wagons complets comportant un ou plusieurs éléments de chargement, expédiés en trafic fer-mer et qui doivent être transbordés.

Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur: le numéro du wagon et, en outre, pour les wagons de particuliers, la tare;

f) l'énumération détaillée des pièces requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont 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;

g) le nom et l'adresse de l'expéditeur complétés, s'il le juge utile, par son adresse télégraphique ou téléphonique. Une seule personne physique ou autre sujet de droit doit figurer sur la lettre de voiture comme expéditeur. Si les lois et règlements 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; à cet effet, le modèle de lettre de voiture utilisé peut comporter la mention «signature».

§ 6. — En outre, la lettre de voiture doit, s'il y a lieu, contenir toutes les autres indications prévues dans la présente Convention, notamment les suivantes:

a) la mention «en gare (bureau restant)» ou la mention «livrable à domicile», à la condition que ces modes de livraison soient admis à la gare destinataire. L'expéditeur qui demande que l'envoi soit livré sur un embranchement du destinataire doit porter la mention correspondante dans la lettre de voiture, à la suite des nom et adresse du destinataire;

b) les tarifs à appliquer, notamment les tarifs spéciaux ou exceptionnels prévus à l'article 11, § 4, lettre *c)*, et à l'article 35;

c) la somme en chiffres représentant l'intérêt à la livraison déclaré conformément à l'article 20;

d) les frais que l'expéditeur prend à sa charge conformément aux dispositions de l'article 17;

e) le montant du remboursement et des débours en chiffres (article 19);

f) l'itinéraire prescrit conformément aux dispositions de l'article 10, § 1, et l'indication des gares où doivent s'accomplir les opérations de douane et d'autres autorités administratives;

g) les indications relatives aux formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives conformément à l'article 15, § 1, deuxième alinéa;

h) la mention que le destinataire n'a pas le droit de modifier le contrat de transport; cette mention doit avoir le libellé suivant: «Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs»;

i) le nombre des convoyeurs ou la mention «sans convoyeur», conformément à l'article 4 § 1, lettre *d)*, 1°.

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

§ 5. — Der Frachtbrief muß in jedem Fall folgende Angaben enthalten:

a) die Bezeichnung des Bestimmungsbahnhofs mit allen Angaben, die notwendig sind, um Verwechslungen zwischen verschiedenen Bahnhöfen desselben Ortes oder mit Bahnhöfen gleich oder ähnlich benannter Orte auszuschließen;

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

c) die Bezeichnung des Gutes. Der Absender hat für die nach Artikel 4 § 1 *a)* und § 2 bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter die für sie vorgeschriebene Bezeichnung, für die übrigen Güter, wenn er die Anwendung eines bestimmten Tarifes verlangt, die in diesem Tarif vorgesehene Bezeichnung, sonst die ihrer Beschaffenheit entsprechende, im Versandstaat handelsübliche Bezeichnung zu verwenden;

d) das Gewicht oder statt dessen eine den Vorschriften der Versandbahn entsprechende ähnliche Angabe. Gestatten die Gesetze und Vorschriften des Versandstaates dem Absender, das Gut ohne Angabe des Gewichtes oder ohne ähnliche Angaben aufzugeben, so hat die Versandbahn das Gewicht oder diese Angabe einzutragen;

e) bei Stückgut: die Anzahl der Frachtstücke und die Art der Verpackung. Im Eisenbahn-Seeverkehr sind die gleichen Angaben für Wagenladungen, die umgeschlagen werden müssen, in den Frachtbrief einzutragen, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladungen aus einem oder mehreren Stücken bestehen.

Bei Gütern, deren Verladen dem Absender obliegt: die Nummer des Wagens und für Privatwagen außerdem das Eigengewicht;

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

g) den Namen und die Adresse des Absenders, nach seinem Ermessen ergänzt durch seine Telegrammadresse und seine Telephonnummer. Als Absender darf nur eine natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden. Wenn es die für den Versandbahnhof geltenden Gesetze und Vorschriften verlangen, hat der Absender seinem Namen und seiner Adresse handschriftlich, durch Aufdruck oder durch Stempel seine Unterschrift beizusetzen; zu diesem Zweck kann das Muster des verwendeten Frachtbriefes den Vordruck «Unterschrift» enthalten.

§ 6. — Der Frachtbrief muß außerdem gegebenenfalls alle übrigen in diesem Übereinkommen vorgesehenen Angaben enthalten, so insbesondere:

a) die Angabe «bahnlagernd» oder «Hauszufuhr», sofern diese Ablieferungsarten im Bestimmungsbahnhof zugelassen sind. Verlangt der Absender, daß die Sendung auf einem Anschlußgleis des Empfängers abgeliefert wird, so hat er im Frachtbrief nach dem Namen und der Anschrift des Empfängers einen entsprechenden Vermerk anzubringen;

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

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

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

e) die Höhe der Nachnahme und der Barvorschüsse in Ziffern (Artikel 19);

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

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

h) die Angabe, daß der Empfänger nicht berechtigt ist, den Frachtvertrag abzuändern; diese Angabe hat wie folgt zu lauten: «Empfänger nicht Verfügungsberechtigt»;

i) die Anzahl der Begleiter oder den Vermerk «Ohne Begleiter» nach Artikel 4 § 1 *d)* 1.

§ 7. — Si l'espace réservé dans la lettre de voiture pour les indications de l'expéditeur est insuffisant, il y a lieu d'utiliser des feuilles complémentaires, qui deviennent parties intégrantes de la lettre de voiture. Ces feuilles complémentaires doivent avoir le même format que la lettre de voiture, être établies par décalque en autant d'exemplaires que la lettre de voiture en comporte et être signées par l'expéditeur. La lettre de voiture doit mentionner l'existence des feuilles complémentaires. Si le poids total de l'envoi est indiqué, cette indication doit être portée sur la lettre de voiture même.

§ 8. — Il n'est permis d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations que si elles sont prescrites ou admises par les lois et règlements d'un Etat ou par les tarifs, et ne sont pas contraires à la présente Convention.

Il est interdit de remplacer la lettre de voiture par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux qui sont prescrits ou admis par la présente Convention ou par les tarifs.

§ 9. — Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Toutefois, sous le couvert d'une seule lettre de voiture, ne doivent pas être remises au transport:

a) des marchandises qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas être chargées en commun sans inconvénients;

b) des marchandises dont le chargement incombe pour partie au chemin de fer et pour partie à l'expéditeur;

c) des marchandises dont le chargement en commun porterait atteinte aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives;

d) des marchandises admises au transport sous certaines conditions, lorsqu'il s'agit de matières et objets dont le chargement en commun ou avec d'autres marchandises est interdit en vertu de l'Annexe I à la présente Convention ou des accords et clauses tarifaires prévus à l'article 4, § 2.

§ 10. — Une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon. Toutefois avec une seule lettre de voiture peuvent être remis au transport:

a) les masses indivisibles et objets de dimensions exceptionnelles dont le chargement exige plus d'un wagon;

b) les envois chargés en plusieurs wagons, lorsque des dispositions particulières au trafic, des tarifs internationaux ou des accords entre les chemins de fer intéressés l'autorisent pour tout l'itinéraire.

§ 11. — L'expéditeur est autorisé à insérer dans l'espace de la lettre de voiture réservé à cet effet, mais à titre de simple information pour le destinataire et sans qu'il en résulte ni obligation ni responsabilité pour le chemin de fer, des mentions qui se rapportent à l'envoi, comme par exemple:

«Envoi de N . . . »;

«Par ordre de N . . . »;

«A la disposition de N . . . »;

«Pour être réexpédié à N . . . »;

«Assuré auprès de N . . . »;

«Pour la ligne de navigation N . . . » ou «pour le navire N . . . »;

«Provenant de la ligne de navigation N . . . » ou «du navire N . . . »;

«Pour la ligne de service automobile N . . . »;

«Provenant de la ligne de service automobile N . . . »;

«Pour la ligne aérienne N . . . »;

«Provenant de la ligne aérienne N . . . »;

«Pour l'exportation à destination de N . . . ».

Article 7

Responsabilité pour les énonciations de la lettre de voiture. Mesures à prendre en cas de surcharge.

Surtaxes

§ 1. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations inscrites par ses soins dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces déclarations ou indications seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou inscrites 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.

§ 7. — Reicht der im Frachtbrief vorgesehene Raum für die Angaben des Absenders nicht aus, so sind Zusatzblätter zu verwenden, die einen Bestandteil des Frachtbriefes bilden. Diese Zusatzblätter müssen die gleiche Größe wie der Frachtbrief haben; sie sind im Durchschreibeverfahren in der gleichen Anzahl auszufertigen, wie der Frachtbrief Blätter enthält, und vom Absender zu unterschreiben. Auf diese Zusatzblätter ist im Frachtbrief zu verweisen. Wird das Gesamtgewicht der Sendung angegeben, so ist es im Frachtbrief selbst einzutragen.

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

Es ist unzulässig, statt des Frachtbriefes andere Urkunden zu verwenden oder ihm andere als die durch dieses Übereinkommen oder die Tarife vorgeschriebenen oder zugelassenen Schriftstücke beizufügen.

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

- a) Güter, die nach ihrer Beschaffenheit nicht ohne Nachteil zusammengeladen werden können;
- b) Güter, die zu einem Teil von der Eisenbahn und zum anderen Teil vom Absender zu verladen sind;
- c) Güter, durch deren Zusammenladung zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften verletzt würden;
- d) bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Güter, wenn sie nach der Anlage I zu diesem Übereinkommen oder nach den auf Grund von Artikel 4 § 2 getroffenen Abkommen und Tarifbestimmungen miteinander oder mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen.

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

- a) unteilbare Gegenstände und Gegenstände von außergewöhnlichem Umfang, die mehr als einen Wagen beanspruchen;
- b) mehrere Wagenladungen, wenn es besondere Vorschriften für den betreffenden Verkehr, internationale Tarife oder Vereinbarungen unter den beteiligten Eisenbahnen für den ganzen Beförderungsweg gestatten.

§ 11. — Der Absender darf in dem dafür vorgesehenen Feld des Frachtbriefes, jedoch nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und Haftung der Eisenbahn, Vermerke anbringen, welche die Sendung betreffen, z. B.:

- «Von Sendung des N»
- «Im Auftrag des N»
- «Zur Verfügung des N»
- «Zur Weiterbeförderung an N»
- «Versichert bei N»
- «Für Schifffahrtslinie N» oder «Für Schiff N»
- «Von der Schifffahrtslinie N» oder «Aus Schiff N»
- «Für Kraftwagenlinie N»
- «Von Kraftwagenlinie N»
- «Für Fluglinie N»
- «Von Fluglinie N»
- «Zur Ausfuhr nach N».

Artikel 7

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

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

§ 2. — Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si l'envoi répond aux énonciations de la lettre de voiture et si les prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions ont été respectées.

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 prescriptions légales ou réglementaires en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Le chemin de fer ne peut cependant procéder à une vérification du contenu en cours de route qu'à la condition que cette opération soit commandée par les nécessités de l'exploitation ou par les règlements de douane ou d'autres autorités administratives.

Le résultat de la vérification des énonciations de la lettre de voiture doit être inscrit dans celle-ci. Si la vérification a lieu à la gare expéditrice, l'inscription doit également être faite dans le duplicata de la lettre de voiture, lorsqu'il se trouve entre les mains du chemin de fer. Si l'envoi ne répond pas aux énonciations de la lettre de voiture ou si les prescriptions relatives au transport des marchandises admises au transport sous certaines conditions n'ont pas été respectées, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés sur place.

§ 3. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent les conditions dans lesquelles le chemin de fer est tenu de constater le poids de la marchandise ou le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

Le chemin de fer est tenu d'indiquer dans la lettre de voiture le résultat des constatations concernant le poids, le nombre des colis, ainsi que la tare réelle des wagons.

§ 4. — En cas de pesage sur un pont-bascule, le poids est déterminé en déduisant du poids total du wagon chargé la tare inscrite sur le wagon, à moins qu'une tare différente ne résulte d'un pesage spécial du wagon vide.

Les pesages effectués sur des ponts-bascule de particuliers sont assimilés à ceux qui le sont sur des ponts-bascule du chemin de fer, en tant que les conditions établies à ce sujet par le chemin de fer compétent sont remplies.

§ 5. — Si un pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport fait apparaître une différence de poids, le poids constaté par la gare expéditrice, ou à défaut le poids déclaré par l'expéditeur, reste déterminant pour le calcul du prix de transport dans les cas suivants:

a) si la différence est manifestement due à la nature de la marchandise ou aux influences atmosphériques;

b) si le pesage opéré par le chemin de fer après la conclusion du contrat de transport est effectué sur pont-bascule et ne fait pas apparaître une différence supérieure à deux pour cent du poids constaté par la gare expéditrice ou, à défaut, du poids déclaré par l'expéditeur.

§ 6. — Pour les envois dont le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit respecter la limite de charge. Les prescriptions 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.

§ 7. — Sans préjudice du paiement de la différence du prix de transport et d'une indemnité pour dommage éventuel, le chemin de fer peut percevoir une surtaxe dans les cas et aux conditions fixés ci-après:

a) la surtaxe est égale à deux francs par kg de poids brut du colis entier

1° en cas de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets exclus du transport en vertu de l'Annexe I,

2° en cas, soit de désignation irrégulière, inexacte ou incomplète des matières et objets admis au transport sous certaines conditions en vertu de l'Annexe I, soit d'inobservation de ces conditions;

b) la surtaxe est égale à quinze francs par 100 kg de poids en excédent sur la limite de charge, en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur;

c) la surtaxe est égale au double de la différence

1° entre le prix de transport qui aurait dû être perçu depuis le point de départ jusqu'au point de destination et celui qui a été calculé, en cas de désignation indiquant d'une manière irrégulière, inexacte ou incomplète la nature d'une expédition comprenant des marchandises autres que celles qui sont prévues sous lettre a), ou en général en cas de désignation pouvant faire bénéficier l'envoi d'un tarif plus réduit que celui qui est effectivement applicable;

§ 2. — Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Eintragungen im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Vorschriften für die Beförderung der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter eingehalten sind.

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

Das Ergebnis der Nachprüfung der Eintragungen ist im Frachtbrief zu vermerken. Erfolgt die Nachprüfung auf dem Versandbahnhof, so ist der Vermerk auch auf das Frachtbriefdoppel zu setzen, wenn es sich in den Händen der Eisenbahn befindet. Stimmt die Sendung mit den Eintragungen im Frachtbrief nicht überein oder sind die Vorschriften für die Beförderung der bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Güter nicht eingehalten, so haften die durch die Nachprüfung verursachten Kosten auf dem Gut, falls sie nicht sofort beglichen werden.

§ 3. — Die Gesetze und Vorschriften eines jeden Staates legen fest, unter welchen Bedingungen die Eisenbahn verpflichtet ist, das Gewicht des Gutes oder die Stückzahl zu ermitteln sowie das wirkliche Eigengewicht des Wagens festzustellen.

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

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

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

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

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

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

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

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

a) zwei Franken je Kilogramm Rohgewicht des ganzen Frachtstückes

1. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der nach der Anlage I von der Beförderung ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände;

2. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der nach der Anlage I bedingungsweise zugelassenen Stoffe und Gegenstände oder bei Nichtbeachtung der Sicherheitsvorschriften dieser Anlage;

b) 15 Franken je 100 Kilogramm des die Lastgrenze überschreitenden Gewichtes bei Überschreitung der Lastgrenze eines vom Absender beladenen Wagens;

c) das Doppelte 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 einer Sendung, die andere als die unter Buchstabe a) erwähnten Güter enthält, ferner bei jeder Bezeichnung, die zur Anwendung eines niedrigeren als des für die Sendung wirklich anwendbaren Tarifes führen kann;

2° entre le prix de transport du poids déclaré et celui du poids constaté, en cas d'indication d'un poids inférieur au poids réel.

Lorsqu'un envoi est constitué par des marchandises taxées à des prix différents et que le poids de chacune d'elles peut être déterminé 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;

d) s'il y a, pour un même wagon, indication d'un poids inférieur au poids réel et surcharge, les surtaxes relatives à ces deux infractions sont perçues cumulativement.

§ 8. — La surtaxe à percevoir conformément au § 7 grève la marchandise transportée, quel que soit le lieu où ont été constatés les faits qui la justifient.

§ 9. — Le montant des surtaxes et le motif de leur perception doivent être mentionnés dans la lettre de voiture.

§ 10. — La surtaxe n'est pas due:

a) en cas d'indication inexacte du poids, lorsque le pesage par le chemin de fer est obligatoire d'après les règles en vigueur à la gare expéditrice;

b) en cas d'indication inexacte du poids 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) en cas 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 à la gare expéditrice;

d) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport, sans qu'il y ait surcharge, s'il est prouvé que cette augmentation est due à des influences atmosphériques;

e) en cas d'indication inexacte du poids sans qu'il y ait surcharge, lorsque la différence entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids constaté ne dépasse pas trois pour cent du poids déclaré;

f) en cas 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.

§ 11. — 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 s'il n'y a pas lieu de percevoir une surtaxe. L'expéditeur est, s'il y a lieu, invité sans délai à faire connaître comment il entend disposer de l'excédent de charge.

Toutefois, le destinataire qui a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, doit être avisé et invité à donner des instructions concernant l'excédent de charge.

La surcharge est taxée, pour le parcours effectué, d'après le prix de transport appliqué au chargement principal, avec la surtaxe prévue au § 7, s'il y a lieu; en cas de déchargement, les frais de cette opération sont perçus d'après le tarif des frais accessoires du chemin de fer qui l'effectue.

Si l'ayant droit prescrit d'expédier la surcharge à la gare destinataire du chargement principal, à une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, elle est traitée comme un envoi distinct.

Article 8

Conclusion du contrat de transport. Duplicata de la lettre de voiture

§ 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 du timbre de la gare expéditrice, portant la date de l'acceptation.

§ 2. — L'apposition du timbre sur la lettre de voiture et, le cas échéant, sur chaque feuille complémentaire doit avoir lieu immédiatement après la remise de la totalité de l'envoi faisant l'objet de la lettre de voiture et — en tant que 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 17, § 7. L'apposition du timbre doit avoir lieu en présence de l'expéditeur si celui-ci le demande.

§ 3. — Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

§ 4. — Toutefois, en ce qui concerne les marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec lui, lorsque de telles conventions sont autorisées à la gare expéditrice, les énonciations de la lettre de voiture relatives

2. zwischen der Fracht für das angegebene und derjenigen für das ermittelte Gewicht bei zu niedriger Angabe des Gewichtes.

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

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

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

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

§ 10. — Ein Frachtzuschlag wird nicht erhoben:

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

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

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

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

e) bei unrichtiger Gewichtsangabe ohne Überschreitung der Lastgrenze, wenn der Unterschied zwischen dem im Frachtbrief angegebenen und dem festgestellten Gewicht 3% des angegebenen Gewichtes nicht übersteigt;

f) bei 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.

§ 11. — Wird durch den Versandbahnhof oder durch einen Unterwegsbahnhof bei einem Wagen eine Überschreitung der Lastgrenze festgestellt, so kann die Überlast aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn zur Erhebung eines Frachtzuschlages kein Anlaß vorliegt. Gegebenenfalls ist der Absender unverzüglich zu ersuchen, wegen der Überlast eine Anweisung zu erteilen.

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

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

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

Artikel 8

Abschluß des Frachtvertrages. Frachtbriefdoppel

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

§ 2. — Der Frachtbrief und die ihm gegebenenfalls beigefügten Zusatzblätter sind nach vollständiger Auflieferung der im Frachtbrief bezeichneten Sendung und – soweit es die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften vorsehen – nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten oder nach Hinterlegung einer Sicherheit nach Artikel 17 § 7 sofort abzustempeln, und zwar auf Verlangen des Absenders in seiner Gegenwart.

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

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

soit au poids de la marchandise, soit au nombre des colis, ne font preuve contre le chemin de fer que si la vérification de ce poids ou du nombre des colis a été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture. Le cas échéant, ces énonciations peuvent être prouvées par des moyens autres que la vérification et la constatation sur la lettre de voiture, par les soins du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est responsable ni du poids de la marchandise ni du nombre des colis résultant des énonciations de la lettre de voiture lorsqu'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de poids ou de nombre des colis.

§ 5. — Le chemin de fer est tenu de certifier, par l'apposition du timbre à date sur le duplicata de la lettre de voiture, 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 l'envoi, ni d'un connaissance.

Article 9

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.

Toutefois, la publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée.

Les majorations de tarifs internationaux et autres dispositions qui auraient pour effet de rendre plus rigoureuses les conditions de transport prévues par ces tarifs, n'entrent en vigueur que quinze jours au plus tôt 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.

Les tarifs doivent contenir toutes les indications nécessaires au calcul du prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

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.

§ 2. — Les tarifs doivent faire connaître toutes les conditions spéciales aux divers transports, et notamment le régime de vitesse auquel ils s'appliquent. Si, pour toutes les marchandises ou pour certaines d'entre elles, ou pour certains parcours, un chemin de fer a une tarification ne comportant qu'un seul régime de vitesse, cette tarification peut être appliquée aux transports effectués tant avec une lettre de voiture de petite vitesse qu'avec une lettre de voiture de grande vitesse, sous les conditions de délai de livraison qui résultent, pour chacune de ces lettres de voiture, des dispositions de l'article 6, § 3, et de l'article 11.

Les conditions des tarifs sont valables pourvu qu'elles ne soient pas contraires à la présente Convention, sinon elles sont considérées comme nulles et non avenues.

Les tarifs internationaux peuvent être déclarés obligatoirement applicables en trafic international, à l'exclusion des tarifs intérieurs, pourvu qu'en moyenne ils ne conduisent pas à des taxes sensiblement supérieures à celles qui résultent de la soudure des tarifs intérieurs.

L'application d'un tarif international peut être subordonnée à sa revendication expresse dans la lettre de voiture.

§ 3. — Les tarifs doivent être appliqués à tous aux memes conditions.

Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvernements, en tant que des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans des situations comparables.

Des réductions de prix peuvent être accordées pour le service du chemin de fer, pour le service des administrations publiques ou pour des oeuvres de bienfaisance.

La publication des mesures prises en vertu des deuxième et troisième alinéas n'est pas obligatoire.

§ 4. — Il n'est perçu au profit des chemins de fer, en sus du prix de transport et des frais accessoires prévus par les tarifs, aucune somme autre que les dépenses faites par eux, telles que droits de douane, d'octroi, de police, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de

Stückzahl nachgeprüft und dies im Frachtbrief vermerkt hat. Außer durch bahnsseitige Prüfung und Frachtbriefvermerk können diese Angaben gegebenenfalls auf andere Weise bewiesen werden.

Die Eisenbahn haftet weder für das Gewicht des Gutes noch für die Stückzahl entsprechend den Angaben im Frachtbrief, wenn der Unterschied in bezug auf Gewicht oder Stückzahl offensichtlich nicht auf einem tatsächlichen Verlust beruht.

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

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

Artikel 9

Tarife. Sonderabmachungen

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

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

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

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

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

c) wenn die Änderungen der in den internationalen Tarifen enthaltenen Frachten und Nebengebühren durch Kursschwankungen bedingt sind oder wenn offensichtliche Irrtümer berichtigt werden, treten diese Änderungen und Berichtigungen am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

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

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

§ 2. — Die Tarife müssen alle besonderen Bedingungen für die verschiedenen Beförderungsarten, besonders auch eine Bestimmung darüber enthalten, ob sie für Eilgut oder Frachtgut gelten. Hat eine Eisenbahn für alle oder für einzelne Güter oder für bestimmte Strecken nur einen Tarif für eine dieser Beförderungsarten, so ist dieser Tarif für alle Sendungen anzuwenden, gleichgültig, ob sie von einem Frachtbrief für Eilgut oder für Frachtgut begleitet sind; dabei gelten die Lieferfristen, die sich aus der Art des verwendeten Frachtbriefes nach Artikel 6 § 3 und Artikel 11 ergeben.

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

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

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

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

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

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

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

§ 4. — Außer den in den Tarifen vorgesehenen Frachten und Nebengebühren dürfen zugunsten der Eisenbahnen nur ihre Auslagen erhoben werden, wie Zoll-, Steuer- oder Polizeigebühen, im Tarif nicht vorgesehene Kosten für die Überführung von einem Bahnhof zum andern, Kosten der Instand-

réparations à l'emballage extérieur ou intérieur des marchandises, nécessaires pour en assurer la conservation, et autres dépenses analogues. 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 que 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 des frais mentionné à l'article 17, § 7.

Article 10

Itinéraires 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 indiquer 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 par d'autres autorités administratives, ainsi que celle des gares où des soins spéciaux doivent être donnés à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

b) la désignation des tarifs à appliquer, en tant qu'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 tarifications des pays limitrophes).

§ 3. — Le chemin de fer ne peut, hors les cas visés à l'article 5, §§ 4 et 5, et à l'article 24, § 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 par d'autres autorités administratives, ainsi que les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.), 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 par l'itinéraire indiqué par l'expéditeur.

§ 4. — Sous réserve des dispositions du § 3, les frais et les délais de livraison sont calculés par l'itinéraire prescrit par l'expéditeur ou, à défaut, par 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 est tenu d'appliquer ces tarifs si les conditions mises à leur application sont remplies.

§ 6. — Si les indications données par 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.

Le chemin de fer n'est responsable du dommage résultant de ce choix qu'en cas de dol ou de faute lourde.

§ 7. — 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 est tenu de rembourser à l'ayant droit, sur sa demande, la différence éventuelle entre le prix de transport ainsi appliqué et celui qu'aurait donné, sur le même parcours, la soudure d'autres tarifs, en tant que cette différence excède dix francs 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 11

Délais de livraison

§ 1. — Les délais de livraison sont fixés par les règlements en vigueur entre les chemins de fer participant au transport ou par les tarifs internationaux applicables depuis la gare expéditrice jusqu'à la gare destinataire. Les délais ainsi fixés ne doivent pas être supérieurs à ceux qui résulteraient des dispositions des paragraphes suivants.

setzung der äußeren oder inneren Verpackung der Güter, die zu ihrer Erhaltung notwendig sind, und ähnliche Auslagen. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und im Frachtbrief getrennt, mit allen erforderlichen Beweismitteln, anzugeben. Wenn diese Beweismittel aus Belegen bestehen, die dem Frachtbrief beigegeben sind, und wenn die Bezahlung der entsprechenden Auslagen dem Absender obliegt, sind die Belege nicht dem Empfänger mit dem Frachtbrief, sondern dem Absender mit der in Artikel 17 § 7 erwähnten Kostenrechnung zu übergeben.

Artikel 10

Beförderungswege und anzuwendende Tarife

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

§ 2. — Einer Wegevorschrift werden gleichachtet:

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 6. — 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.

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

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

Artikel 11

Lieferfristen

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

§ 2. — A défaut d'indication des délais de livraison dans les règlements ou tarifs internationaux ainsi qu'il est prévu au § 1 et sous réserve des dispositions 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
— pour les premiers 300 km 24 heures;
— et ensuite par fraction indivisible de 400 km 24 heures;
- 2° en petite vitesse:
délai d'expédition 24 heures;
délai de transport
— pour les premiers 200 km 24 heures;
— et ensuite 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 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. — Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

- a) pour les envois remis à l'expédition en dehors des gares ou livrables en dehors des gares;
- b) pour les transports qui empruntent:
soit une ligne ou un réseau non équipé pour le traitement rapide des envois,
soit la mer ou les voies navigables intérieures par bac ou par bateau,
soit une route ne comportant pas de voie ferrée,
soit certains raccords reliant deux lignes d'un même réseau ou de réseaux différents,
soit une ligne secondaire,
soit une ligne dont les rails n'ont pas l'écartement normal;
- c) pour les transports qui sont taxés à des tarifs intérieurs spéciaux et exceptionnels à prix réduits;
- d) à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer:
soit un développement anormal du trafic,
soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

§ 5. — Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettres a), b) et c), doivent figurer dans les tarifs.

Les délais supplémentaires prévus sous § 4, lettre 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, prévue à l'article 8, § 1. Toutefois, pour les envois en grande vitesse, le délai commence à courir 24 heures plus tard lorsque le jour qui suit celui de l'acceptation au transport 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. — Le délai de livraison est prolongé pour tous les envois, sauf faute imputable au chemin de fer, de la durée du séjour que nécessitent:

- a) la vérification conforme à l'article 7, §§ 2 et 3, qui fait apparaître des différences par rapport aux inscriptions dans la lettre de voiture;
- b) l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives;
- c) la modification du contrat de transport ordonnée en vertu de l'article 21 ou de l'article 22;
- d) les soins spéciaux à donner à l'envoi (soins à donner aux animaux, reglaçage, etc.);

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

a) für Wagenladungssendungen:

1. als Eilgut:

Abfertigungsfrist	12 Stunden
Beförderungsfrist	
– für die ersten 300 km	24 Stunden
– und darüber hinaus für je auch nur angefangene 400 km	24 Stunden
2. als Frachtgut:

Abfertigungsfrist	24 Stunden
Beförderungsfrist	
– für die ersten 200 km	24 Stunden
– und darüber hinaus für je auch nur angefangene 300 km	24 Stunden

b) für Stückgutsendungen:

1. als Eilgut:

Abfertigungsfrist	12 Stunden
Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 300 km	24 Stunden
2. als Frachtgut:

Abfertigungsfrist	24 Stunden
Beförderungsfrist für je auch nur angefangene 200 km	24 Stunden

Alle Entfernungen beziehen sich auf Tarifkilometer.

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

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

- a) für Sendungen, die außerhalb des Bahnhofs zur Beförderung angenommen oder außerhalb des Bahnhofs abgeliefert werden;
- b) für Sendungen, die befördert werden:
 - über eine Strecke oder über ein Netz, die für die rasche Behandlung der Sendungen nicht ausgerüstet sind,
 - über den Seeweg oder Binnenwasserstraßen mit Fähre oder Schiff,
 - auf einer Straße ohne Eisenbahn,
 - über Verbindungsbahnen, die zwei Linien desselben Netzes oder verschiedener Netze verbinden,
 - über Nebenbahnen oder
 - über eine Linie mit einer anderen als der normalen Spurweite;
- c) für Sendungen, die nach Binnen-Spezialtarifen und -Ausnahmetarifen mit ermäßigten Frachtsätzen befördert werden;
- d) für außergewöhnliche Verhältnisse, die zur Folge haben:
 - eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder
 - ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten.

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

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

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

§ 7. — Die Lieferfrist wird für alle Sendungen um die Dauer des Aufenthaltes verlängert, der ohne Verschulden der Eisenbahn verursacht wird:

- a) durch die Nachprüfung nach Artikel 7 §§ 2 und 3, sofern hierbei Abweichungen von den Eintragungen im Frachtbrief festgestellt werden;
- b) durch die zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Behandlung;
- c) durch die nach Artikel 21 oder 22 verfügte Abänderung des Frachtvertrages;
- d) durch besondere Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeeisung usw.);

e) le transbordement ou la rectification d'un chargement défectueux effectué par l'expéditeur;
f) toute interruption de trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport.

§ 8. — Le délai de livraison est suspendu:

a) pour la petite vitesse, les dimanches et jours fériés légaux;
b) pour la grande vitesse, les dimanches et certains jours fériés légaux lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur;

c) pour la grande vitesse et la petite vitesse, les samedis, lorsque, dans un Etat, les lois ou règlements prévoient pour ceux-ci une suspension du délai de livraison en trafic ferroviaire intérieur.

§ 9. — La cause et la durée des prolongations et suspensions du délai de livraison prévues aux §§ 7 et 8 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture. Le cas échéant, ces prolongations et suspensions peuvent être prouvées par des moyens autres que les mentions portées sur la lettre de voiture.

§ 10. — Lorsque le délai de livraison doit prendre fin après l'heure de fermeture de la gare destinataire, l'expiration en est reportée 2 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, lettre b), l'expiration de ce délai est reportée à l'heure correspondante du premier jour ouvrable suivant.

§ 11. — Le délai de livraison est observé si, avant son expiration:

a) l'arrivée de la marchandise est notifiée et celle-ci tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui doivent faire l'objet d'un avis d'arrivée;

b) la marchandise est tenue à disposition du destinataire, lorsqu'il s'agit d'envois livrables en gare et qui ne font 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 12

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 fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

§ 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, d'ailleurs, être conforme aux prescriptions des tarifs et règlements du chemin de fer expéditeur.

§ 3. — Si l'expéditeur ne s'est pas conformé aux prescriptions du § 2, le chemin de fer peut, soit refuser l'envoi, 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. Il est tenu, notamment, de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce fait. A défaut de mention sur la lettre de voiture, la preuve de l'absence ou de l'état défectueux de l'emballage incombe au chemin de fer.

§ 5. — Lorsqu'un expéditeur a l'habitude d'expédier, de la même gare, des marchandises de même nature nécessitant un emballage et de les remettre, soit sans emballage, soit sous le même emballage défectueux, il peut se dispenser de satisfaire pour chaque expédition aux prescriptions du § 3, en déposant dans cette gare une déclaration générale conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié. Dans ce cas, la lettre de voiture doit contenir mention de la déclaration générale remise à la gare expéditrice.

§ 6. — Sauf exception prévue dans les tarifs, l'expéditeur est tenu d'indiquer sur chaque colis des expéditions de détail, d'une manière claire et de façon indélébile ne permettant aucune confusion et concordant parfaitement avec les indications figurant sur la lettre de voiture:

a) l'adresse du destinataire sur le colis lui-même ou sur une étiquette agréée par le chemin de fer;

b) la gare destinataire.

Si le règlement applicable au chemin de fer expéditeur le prévoit, le nom et l'adresse du destinataire doivent être inscrits soit à découvert, soit sous une étiquette repliée qui peut être ouverte seulement si la lettre de voiture fait défaut.

e) durch Um- und Zurechtladen infolge mangelhafter Verladung durch den Absender;
 f) durch jede Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird.

§ 8. — Die Lieferfrist ruht:

a) für Frachtgut an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen;
 b) für Eilgut an Sonntagen und bestimmten gesetzlichen Feiertagen, wenn die Gesetze oder Vorschriften eines Staates ein Ruhen der Lieferfrist an diesen Tagen für ihren Eisenbahnbinnengüterverkehr vorsehen;

c) für Fracht- und Eilgut an Samstagen, wenn die Gesetze oder Vorschriften eines Staates ein Ruhen der Lieferfrist an diesen Tagen für ihren Eisenbahnbinnengüterverkehr vorsehen.

§ 9. — Die Ursache und die Dauer der Verlängerung und eines Ruhens der Lieferfrist in den in den §§ 7 und 8 erwähnten Fällen sind im Frachtbrief zu vermerken. Diese Verlängerung und dieses Ruhen können gegebenenfalls in anderer Weise bewiesen werden.

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

Außerdem endet bei Eilgutsendungen die Lieferfrist, wenn sie an einem unter § 8 b) bezeichneten Sonntag oder Feiertag ablaufen würde, erst mit der entsprechenden Stunde des darauffolgenden Werktages.

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

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

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

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

Artikel 12

Zustand, 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 besonders vermerkt wird.

§ 2. — Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, daß es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann.

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

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

§ 4. — Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung; insbesondere hat er der Eisenbahn den ihr daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Enthält der Frachtbrief keine diesbezüglichen Angaben, so hat die Eisenbahn das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung nachzuweisen.

§ 5. — Pflügt ein Absender gleichartige Güter, die einer Verpackung bedürfen, unverpackt oder mit den gleichen Mängeln der Verpackung auf dem gleichen Bahnhof aufzugeben, so kann er sich von der Verpflichtung, für jede Sendung der in § 3 enthaltenen Vorschrift gesondert zu entsprechen, dadurch befreien, daß er auf diesem Bahnhof eine allgemeine Erklärung nach dem von den Eisenbahnen festgelegten und veröffentlichten Muster hinterlegt. In diesem Fall muß der Frachtbrief einen Hinweis auf die bei dem Versandbahnhof hinterlegte allgemeine Erklärung enthalten.

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

a) die Adresse des Empfängers auf dem Versandstück selbst oder auf einer von der Eisenbahn zugelassenen Etikette;

b) den Bestimmungsbahnhof.

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

Les indications sous lettres *a*) et *b*) doivent aussi figurer sur chaque élément de chargement des wagons complets qui, expédiés en trafic fer-mer, doivent être transbordés.

Les anciennes inscriptions ou étiquettes doivent être oblitérées ou enlevées par l'expéditeur.

§ 7. — Sauf exception expressément prévue dans les tarifs, ne sont pas transportés autrement que par wagons complets les objets fragiles (tels que la porcelaine, la poterie, la verrerie), les objets qui s'éparpilleraient dans les wagons (tels que les fruits, les noix, les fourrages, les pierres), ainsi que les marchandises qui pourraient salir ou détériorer les autres colis (telles que le charbon, la chaux, la cendre, les terres ordinaires, les terres à couleur), à moins que ces marchandises ne soient emballées ou réunies de telle sorte qu'elles ne puissent se briser, se perdre, salir ou détériorer d'autres colis.

Article 13

Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives. Fermeture douanière

§ 1. — L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les pièces qui sont nécessaires à l'accomplissement, avant la livraison de la marchandise au destinataire, des formalités exigées par les douanes ou par 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 administratives ou les tarifs n'en disposent autrement.

Lorsque ces pièces ne sont pas jointes à la lettre de voiture (voir article 15, § 1) ou si elles doivent être fournies par le destinataire, l'expéditeur est tenu d'indiquer dans 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 opérations exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou s'y fait représenter par un mandataire, il suffit que ces pièces soient présentées lors des dites opérations.

§ 2. — Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes.

L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter 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, de la non-utilisation ou de l'utilisation irrégulière des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et qui accompagnent ce document, ou qui lui ont été confiées; toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

§ 3. — L'expéditeur est tenu de 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 a le droit d'y pourvoir, les frais grevant la marchandise.

Le chemin de fer peut refuser les envois dont la fermeture apposée par les douanes ou par d'autres autorités administratives est endommagée ou défectueuse.

CHAPITRE II

Exécution du contrat de transport

Article 14

Remise au transport et chargement des marchandises

§ 1. — Les opérations de remise au transport de la marchandise sont régies par les lois et règlements 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 la présente Convention ne contienne d'autres dispositions ou que la lettre de voiture ne mentionne un accord spécial conclu entre l'expéditeur et le chemin de fer.

Lorsque le chargement est effectué par l'expéditeur, celui-ci est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux. Il est tenu notamment de réparer le préjudice que le chemin de fer aurait subi de ce fait. La preuve du chargement défectueux incombe au chemin de fer.

§ 3. — Les marchandises doivent être transportées soit en wagons couverts, soit en wagons découverts bâchés, selon les prescriptions des tarifs internationaux, à moins que la présente Convention ne contienne d'autres prescriptions 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.

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

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

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

Artikel 13

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

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

Sind solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben (siehe Artikel 15 § 1) oder sind sie vom Empfänger beizubringen, so hat der Absender im Frachtbrief den Bahnhof, das Zollamt oder eine andere Amtsstelle anzugeben, bei der diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen und bei der die Förmlichkeiten 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 Begleitpapiere bei der Behandlung vorgelegt werden.

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

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

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

§ 3. — Der Absender ist verpflichtet, für eine den zoll- und sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entsprechende Verpackung und Bedeckung der Güter zu sorgen. Hat der Absender die Güter nicht nach diesen Vorschriften verpackt oder bedeckt, so kann die Eisenbahn dies besorgen, wobei die Kosten auf dem Gute haften.

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

KAPITEL II

Ausführung des Frachtvertrages

Artikel 14

Auflieferung und Verladung der Güter

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

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

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

§ 3. — Ob die Güter in gedeckten, offenen oder besonders eingerichteten Wagen oder in offenen Wagen mit Decke befördert werden, richtet sich, soweit dieses Übereinkommen keine Vorschriften darüber enthält, nach den Bestimmungen der internationalen Tarife. Bestehen keine solchen Tarife oder enthalten sie keine Bestimmungen darüber, so sind die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze Beförderungstrecke maßgebend.

Article 15**Formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives**

§ 1. — En cours de route, les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives sont remplies par le chemin de fer. Celui-ci est libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un mandataire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer assume les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois, l'expéditeur, par une mention dans la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre en vertu de l'article 22, peut demander:

a) d'assister lui-même aux opérations prévues à l'alinéa précédent ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous renseignements et présenter toutes observations utiles;

b) si et dans la mesure où les lois et règlements du pays où doivent s'effectuer les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives l'autorisent, d'accomplir lui-même ces formalités ou de les faire accomplir par un mandataire;

c) lorsque lui-même ou son mandataire assiste aux opérations précitées ou les effectue, de procéder également au paiement des droits de douane et autres frais si les lois et règlements du pays où s'accomplissent les dites opérations l'autorisent.

Ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire n'ont le droit de prendre possession de la marchandise.

Si l'expéditeur a désigné pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, une gare où les prescriptions en vigueur ne permettent pas d'accomplir ces formalités, ou bien s'il a prescrit, pour ces opérations, 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 inscrit dans la lettre de voiture une mention d'affranchissement englobant les droits de douane, le chemin de fer a le droit d'accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit à la gare destinataire.

§ 2. — Sous réserve de l'exception prévue au § 1, dernier alinéa, le destinataire a le droit d'accomplir les formalités douanières à la gare destinataire pourvue d'un bureau de douane, si la lettre de voiture prescrit le dédouanement à l'arrivée ou si, en l'absence de cette prescription, la marchandise arrive sous régime de douane. Les formalités susdites peuvent également être accomplies par le destinataire à la gare de destination non pourvue d'un bureau de douane, si les lois ou les règlements nationaux l'admettent ou s'il y a une autorisation préalable du chemin de fer et de la douane. Si le destinataire use de l'un des droits que lui donne le présent alinéa, il doit acquitter au préalable les frais grevant l'envoi.

Le chemin de fer peut procéder comme il est indiqué au § 1 si, dans le délai prévu par les règlements en vigueur à la gare destinataire, le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture.

Article 16**Livraison**

§ 1. — Le chemin de fer est tenu de livrer au destinataire, à la gare destinataire, la lettre de voiture et la marchandise, contre décharge et contre 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 de la marchandise au destinataire,

a) la remise de celle-ci 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) l'entreposage auprès du chemin de fer ou le dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public, effectués conformément aux dispositions en vigueur.

§ 3. — Les lois et règlements en vigueur à la gare destinataire ou les contrats avec le destinataire déterminent si le chemin de fer a le droit ou l'obligation de remettre la marchandise au destinataire ailleurs qu'à la gare destinataire, soit sur embranchement particulier, soit à son domicile, soit dans un dépôt du chemin de fer. Si le chemin de fer remet ou fait remettre la marchandise sur un embranchement particulier, à domicile ou dans un dépôt, la livraison n'est réputée effectuée qu'au moment de cette remise. Sauf accord contraire entre le chemin de fer et l'embranché, les opérations effectuées par le chemin de fer, pour le compte et sous la direction de l'embranché, ne sont pas couvertes par le contrat de transport.

Artikel 15**Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften**

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

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

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

b) daß er selbst oder ein Beauftragter die Behandlung betreibt, wenn und soweit die Gesetze und Vorschriften des Landes, in dem diese Förmlichkeiten zu erfüllen sind, ihn dazu ermächtigen;

c) daß, sofern er selbst oder sein Beauftragter der vorstehenden Behandlung beiwohnt oder sie betreibt, er den Zoll und andere Kosten bezahlt, wenn die Gesetze und Vorschriften des Landes, in dem diese Behandlungen vorgenommen werden, ihn dazu ermächtigen.

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

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

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

§ 2. — Vorbehaltlich der in § 1 letzter Absatz vorgesehenen Ausnahme hat der Empfänger das Recht, die Zollförmlichkeiten auf dem Bestimmungsbahnhof zu erfüllen, wenn dort ein Zollamt besteht und wenn entweder der Frachtbrief die Zollbehandlung auf dem Bestimmungsbahnhof vorschreibt oder bei Fehlen einer solchen Vorschrift das Gut dort als Zollgut ankommt. Diese Förmlichkeiten können vom Empfänger auch auf einem Bestimmungsbahnhof erfüllt werden, auf dem kein Zollamt besteht, wenn die Gesetze oder Vorschriften es gestatten oder wenn die Eisenbahn und die Zollbehörden sich vorher damit einverstanden erklärt haben. Macht der Empfänger von einem der ihm in diesem Absatz eingeräumten Rechte Gebrauch, so hat er vorher die auf der Sendung haftenden Kosten zu begleichen.

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

Artikel 16**Ablieferung**

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

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

§ 2. — Der Ablieferung des Gutes an den Empfänger stehen gleich eine nach den geltenden Bestimmungen erfolgte

a) Übergabe an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen,

b) Einlagerung bei der Eisenbahn oder Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus.

§ 3. — Die für den Bestimmungsbahnhof geltenden Gesetze und Vorschriften oder die vertraglichen Abmachungen mit dem Empfänger bestimmen, ob die Eisenbahn berechtigt oder verpflichtet ist, das Gut dem Empfänger anderswo als auf dem Bestimmungsbahnhof, sei es auf einem Anschlußgleis, an seinem Wohnsitz oder in einer Güternebenstelle der Eisenbahn, zuzustellen. Wenn die Eisenbahn das Gut auf einem Anschlußgleis, am Wohnsitz des Empfängers oder in einer Güternebenstelle zustellt oder zustellen läßt, gilt das Gut erst mit dieser Zustellung als abgeliefert. Vorbehaltlich abweichender Vereinbarung zwischen der Eisenbahn und dem Anschlußgleisenutzer fallen die von der Eisenbahn auf Rechnung und unter der Leitung des Anschlußgleisenutzers vorgenommenen Verrichtungen nicht unter den Beförderungsvertrag.

§ 4. — Après l'arrivée de la marchandise à la gare destinataire, le destinataire a le droit de 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 30, § 1, le destinataire est autorisé à 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 la réception de la lettre de voiture et le 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 lois et règlements du pays de destination.

Article 17

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^o «franco de port», s'il prend à sa charge uniquement le prix de transport;

2^o «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 soit par les douanes, soit par 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^o «franco de port jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes), s'il prend à sa charge le prix de transport jusqu'à X;

4^o «franco de port y compris. . . jusqu'à X» (X désignant nommément le point où se fait la soudure des tarifications 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. L'expéditeur 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 X, ainsi que les sommes perçues soit par les douanes, soit par 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);

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 expéditeur.

Les frais accessoires et autres frais qui, d'après les règlements et les tarifs intérieurs du pays expéditeur ou, le cas échéant, d'après le tarif international appliqué, doivent être calculés pour tout le parcours intéressé, ainsi que la taxe d'intérêt à la livraison prévue à l'article 20, § 2, sont toujours payés en totalité par l'expéditeur en cas de paiement des frais selon lettre a) 4^o.

§ 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 16, § 4, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 22.

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

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

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

Artikel 17

Zahlung der Kosten

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

Für die Anwendung dieser Bestimmungen werden Beträge, die nach dem anzuwendenden Tarif bei der Frachtberechnung den Sätzen der Regel- oder 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; Beifügungen, welche nur Nebengebühren oder sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten sowie Beträge betreffen können, die entweder durch Zoll- oder sonstige Verwaltungsbehörden erhoben werden, dürfen nicht zu einer Teilung des Gesamtbetrages einer gleichen Kostengattung führen (z. B. Gesamtbetrag der Zölle und der den Zollbehörden zu zahlenden sonstigen Beträge; dabei ist die Mehrwertsteuer als eine besondere Kostengattung anzusehen);
3. «Franko Fracht bis X» (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes benachbarter Länder), wenn er die Fracht bis X übernimmt;
4. «Franko Fracht einschließlich . . . bis X» (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes benachbarter Länder), 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. Der Absender hat diese Kosten genau zu bezeichnen; Beifügungen, welche nur Nebengebühren oder sonstige von der Annahme zur Beförderung bis X erwachsende Kosten sowie Beträge betreffen können, die entweder durch Zoll- oder sonstige Verwaltungsbehörden erhoben werden, dürfen nicht zu einer Teilung des Gesamtbetrages einer gleichen Kostengattung führen (z. B. Gesamtbetrag der Zölle und der den Zollbehörden zu zahlenden sonstigen Beträge; dabei ist die Mehrwertsteuer als eine besondere Kostengattung anzusehen);
- b) «Franko aller Kosten», wenn er alle Kosten übernimmt (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten);
- c) «Franko . . .», wenn er einen bestimmten Betrag übernimmt. Wenn die Tarife nichts anderes bestimmen, muß dieser Betrag in der Währung des Versandlandes ausgedrückt werden.

Nebengebühren und sonstige Kosten, die nach den Vorschriften und Binnentarifen des Versandlandes oder gegebenenfalls nach dem angewandten internationalen Tarif für den ganzen in Betracht kommenden Durchlauf berechnet werden, sowie die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung nach Artikel 20 § 2 sind bei der Zahlung der Kosten nach Buchstabe a) Ziffer 4 in jedem Fall ganz vom Absender zu bezahlen.

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

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

§ 5. — 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 les frais.

§ 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, tant dans la lettre de voiture que dans le duplicata, les frais perçus en port payé, sauf si les prescriptions ou tarifs en vigueur à la gare expéditrice disposent que ces frais ne doivent être spécifiés que dans le duplicata. Dans les cas prévus au § 7, ces frais ne doivent être spécifiés ni dans la lettre de voiture, ni dans le duplicata.

Article 18

Rectification des perceptions

§ 1. — En cas d'application irrégulière d'un tarif ou d'erreur dans la détermination ou la perception des frais, le trop-perçu est restitué d'office par le chemin de fer ou le moins-perçu versé au chemin de fer, pour autant que la différence en plus ou en moins dépasse dix francs par lettre de voiture.

§ 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 lorsque le contrat de transport a été modifié en vertu de l'article 22, l'expéditeur n'est tenu au paiement d'un moins-perçu que dans la mesure où il porte sur les frais qu'il a pris à sa charge en vertu de la mention d'affranchissement inscrite par lui sur la lettre de voiture; le complément du moins-perçu est à la charge du destinataire.

§ 3. — Les sommes dues en vertu du présent article portent intérêt à cinq pour cent l'an lorsqu'elles dépassent dix francs par lettre de voiture.

Ces intérêts courent du jour de la mise en demeure de payer ou du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 11 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.

Article 19

Remboursements et débours

§ 1. — L'expéditeur peut grever son envoi d'un remboursement jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise. 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 qu'autant que 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; en cas de retard, 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 est tenu de payer à l'expéditeur le montant du dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

§ 4. — L'envoi contre remboursement donne lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs; cette taxe est due même si le remboursement est annulé ou réduit par une modification du contrat de transport (article 21, § 1).

§ 5. — Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur à la gare expéditrice.

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

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

§ 7. — Kann der Betrag der Kosten, die der Absender übernimmt, bei der Auflieferung nicht genau festgestellt werden, so 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 etwa deckenden Summe als Sicherheit fordern. Dem Absender ist gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende detaillierte Kostenrechnung auszuhändigen.

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

Artikel 18

Richtigstellung erhobener Kosten

§ 1. — Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder bei der Erhebung der Kosten Fehler vorgekommen, so ist der Unterschiedsbetrag, wenn er zehn Franken je Frachtbrief übersteigt, nachzuzahlen oder ohne weiteres zu erstatten.

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

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

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

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

Artikel 19

Nachnahmen und Barvorschüsse

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

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

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

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

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

Article 20**Déclaration d'intérêt à la livraison**

§ 1. — Toute expédition peut faire l'objet d'une déclaration d'intérêt à la livraison, inscrite sur la lettre de voiture comme il est indiqué à l'article 6, § 6, lettre c).

Le montant de l'intérêt déclaré doit être indiqué en monnaie du pays de départ, en francs or ou en toute autre monnaie qui serait fixée par les tarifs.

§ 2. — La taxe d'intérêt à la livraison est calculée pour tout le parcours intéressé, d'après les tarifs du chemin de fer expéditeur.

CHAPITRE III**Modification du contrat de transport****Article 21****Droit pour l'expéditeur de modifier le contrat de transport**

§ 1. — L'expéditeur a le droit de modifier le contrat de transport en ordonnant:

- a) que la marchandise soit retirée à la gare expéditrice;
- b) que la marchandise soit arrêtée en cours de route;
- c) que la livraison de la marchandise soit ajournée;
- d) que la marchandise soit livrée à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

e) que la marchandise soit livrée à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture ou qu'elle soit retournée à la gare expéditrice; dans ce cas, l'expéditeur peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre. L'expéditeur doit également donner une nouvelle prescription d'affranchissement, s'il a pris des frais à sa charge jusqu'à un point de soudure des tarifications, selon les modalités de l'article 17, § 2, et si, par suite de la modification du contrat de transport, l'envoi n'est plus acheminé par ce point. La nouvelle prescription d'affranchissement ne doit toutefois pas entraîner de modification de la prescription initiale pour les pays déjà empruntés, à l'exception de la modification admise sous lettre h).

A moins de dispositions contraires des tarifs du chemin de fer expéditeur, sont également acceptées les demandes de modification du contrat de transport tendant:

- f) à l'établissement d'un remboursement;
- g) à l'augmentation, à la diminution ou au retrait du remboursement;
- h) à la prise en charge de frais d'un envoi non affranchi ou à l'augmentation des frais pris en charge selon les modalités de l'article 17, § 2.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner à l'expéditeur le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres ultérieurs mentionnés ci-dessus doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié.

Cette déclaration doit être reproduite et signée par l'expéditeur sur le duplicata de la lettre de voiture, qui sera présenté en même temps au chemin de fer. La gare expéditrice certifiera la réception de l'ordre ultérieur en apposant son timbre à date sur le duplicata, au-dessous de la déclaration de l'expéditeur, à qui ce duplicata sera alors restitué. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la présentation de ce duplicata sera responsable du préjudice causé par ce fait au destinataire à qui ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.

Quand l'expéditeur demande l'augmentation, la diminution ou le retrait d'un remboursement, il doit produire le titre qui lui a été primitivement délivré. En cas d'augmentation ou de diminution du remboursement, ce titre est, après rectification, rendu à l'intéressé; il est retiré des mains de celui-ci en cas de retrait du remboursement.

Tout ordre ultérieur donné par l'expéditeur sous des formes autres que celles qui sont prescrites est nul.

Artikel 20**Angabe des Interesses an der Lieferung**

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

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

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

KAPITEL III

Abänderung des Frachtvertrages**Artikel 21****Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages**

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

a) daß das Gut auf dem Versandbahnhof zurückgegeben werden soll;

b) daß das Gut unterwegs angehalten werden soll;

c) daß die Ablieferung des Gutes ausgesetzt werden soll;

d) daß das Gut einer anderen Person als dem im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert werden soll;

e) daß das Gut auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof abgeliefert oder an den Versandbahnhof zurückgesandt werden soll; in diesem Falle kann der Absender vorschreiben, daß Frachtgut als Eilgut oder Eilgut als Frachtgut weiter- oder zurückbefördert wird, wenn der Anhaltebahnhof die Abfertigungsbefugnis für beide Beförderungsarten hat; er kann auch den anzuwendenden Tarif und den Beförderungsweg vorschreiben. Hat der Absender nach Artikel 17 § 2 Kosten bis zu einem Tarifschnittpunkt übernommen und wird die Sendung infolge der Änderung des Frachtvertrages nicht mehr über diesen Punkt befördert, so ist vom Absender gleichzeitig eine neue Frankaturvorschrift zu erteilen. Durch die neue Frankaturvorschrift darf sich jedoch keine Änderung der ursprünglichen Vorschrift für die bereits durchfahrenen Länder — mit Ausnahme der unter Buchstabe h) zugelassenen Abänderung — ergeben.

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

f) die Belastung mit einer Nachnahme;

g) die Erhöhung, Herabsetzung oder Aufhebung einer Nachnahme;

h) die Übernahme von Kosten einer unfrankierten Sendung oder die zusätzliche Übernahme von Kosten nach Artikel 17 § 2.

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

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

§ 2. — Die erwähnten nachträglichen Verfügungen sind durch eine schriftliche Erklärung nach dem von den Eisenbahnen festgelegten und veröffentlichten Muster zu erteilen.

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

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

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

§ 3. — Le chemin de fer ne donne suite aux ordres ultérieurs donnés par l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par la gare expéditrice.

Si l'expéditeur le demande, la gare destinataire ou la gare d'arrêt est prévenue, aux frais de l'expéditeur, par un télégramme ou par un avis téléphonique émanant de la gare expéditrice et confirmés par une déclaration écrite, ou par téléscripteur. À moins que le tarif international ou d'autres accords entre les chemins de fer intéressés n'en disposent autrement, la gare destinataire ou la gare d'arrêt doit exécuter l'ordre ultérieur sans attendre la confirmation, lorsque le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare expéditrice, ce qui doit être vérifié en cas de doute.

§ 4. — Le droit de modifier le contrat de transport s'éteint, dans l'un des cas ci-après, même si l'expéditeur est muni du duplicata de la lettre de voiture :

a) lorsque la lettre de voiture a été retirée par le destinataire ;

b) lorsque le destinataire a accepté la marchandise ;

c) lorsque celui-ci a fait valoir le droit résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4 ;

d) lorsque le destinataire est autorisé, conformément à l'article 22, à donner des ordres, dès que l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

À partir de ce moment, le chemin de fer doit se conformer aux ordres du destinataire.

Article 22

Droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport

§ 1. — Le destinataire a le droit de modifier le contrat de transport 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 la mention prévue à l'article 6, § 6, lettre h).

Les ordres que le destinataire peut donner ne portent effet que lorsque l'envoi est entré dans le territoire douanier du pays de destination.

Le destinataire peut ordonner :

a) que la marchandise soit arrêtée en cours de route ;

b) que la livraison de la marchandise soit ajournée ;

c) que la marchandise soit livrée, dans le pays de destination, à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture ;

d) que les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives soient effectuées selon l'un des modes prévus à l'article 15, § 1, deuxième alinéa.

En outre et sauf dispositions contraires des tarifs internationaux, le destinataire peut ordonner :

e) que la marchandise soit livrée, dans le pays de destination, à une gare autre que la gare destinataire indiquée sur la lettre de voiture. Dans ce cas, il peut prescrire qu'une expédition commencée en petite vitesse soit continuée en grande vitesse ou inversement, à condition que la gare où le transport a été arrêté soit ouverte aux deux services ; il peut également prescrire le tarif à appliquer et l'itinéraire à suivre.

Des ordres autres que ceux qui sont énumérés ci-dessus ne sont pas admis. Les tarifs internationaux peuvent toutefois donner au destinataire le droit d'ordonner, en sus des modifications indiquées ci-dessus, d'autres modifications.

Les ordres ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 2. — Les ordres mentionnés ci-dessus doivent être donnés, au moyen d'une déclaration écrite conforme au modèle fixé par les chemins de fer et publié, soit à la gare destinataire, soit à la gare d'entrée dans le pays de destination.

Tout ordre donné par le destinataire sous une forme autre que celle qui est prescrite est nul.

Pour l'exercice de son droit de modifier le contrat de transport, le destinataire n'a pas à présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 3. — Si le destinataire le demande, la gare qui a reçu l'ordre transmet celui-ci, aux frais du destinataire, par un télégramme ou par un avis téléphonique, confirmés par une déclaration écrite ou par téléscripteur, à la gare qui doit exécuter l'ordre ; cette gare exécute l'ordre sans attendre la confirmation, lorsque le télégramme ou l'avis téléphonique provient de la gare compétente, ce qui doit être vérifié en cas de doute.

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

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

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

- a) wenn der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat,
- b) wenn der Empfänger das Gut angenommen hat,
- c) wenn der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 4 geltend gemacht hat,
- d) wenn die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes eingetreten ist, falls der Empfänger nach Artikel 22 Verfügungsberechtigt ist.

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

Artikel 22

Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages

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

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

Der Empfänger kann verfügen:

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

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

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

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

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

§ 2. — Die erwähnten Verfügungen sind durch eine schriftliche Erklärung nach dem von den Eisenbahnen festgelegten und veröffentlichten Muster dem Bestimmungsbahnhof oder dem Eintrittsbahnhof in das Bestimmungsland zu erteilen.

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

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

§ 3. — Auf Verlangen des Empfängers hat der Bahnhof, dem die Verfügung zugegangen ist, diese auf Kosten des Empfängers telegraphisch, telephonisch oder fernschriftlich an den Bahnhof weiterzuleiten, der die Verfügung ausführen soll; die telegraphische oder telephonische Mitteilung ist schriftlich zu bestätigen. Der Bahnhof, der eine solche Mitteilung erhalten hat, hat jedoch die Verfügung auszuführen, ohne die schriftliche Bestätigung abzuwarten, wenn die telegraphische oder telephonische Mitteilung vom zuständigen Bahnhof herrührt; dies ist im Zweifelsfall zu klären.

§ 4. — Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint dans l'un des cas ci-après:

- a) lorsqu'il a retiré la lettre de voiture;
- b) lorsqu'il a accepté la marchandise;
- c) lorsqu'il a fait valoir les droits résultant pour lui du contrat de transport conformément à l'article 16, § 4;
- d) lorsque la personne désignée par lui conformément au § 1, lettre c), a retiré la lettre de voiture ou lorsqu'elle a fait valoir ses droits conformément à l'article 16, § 4.

§ 5. — Si le destinataire a ordonné de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci n'est pas autorisée à modifier le contrat de transport.

Article 23

Exécution des ordres ultérieurs

§ 1. — Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres qui lui sont donnés en vertu des articles 21 ou 22, ni apporter de retard dans cette exécution, sauf dans les cas ci-après:

- a) l'exécution n'est plus possible au moment où les ordres parviennent à la gare qui doit les exécuter;
- b) l'exécution est de nature à perturber le service régulier de l'exploitation;
- c) l'exécution est en opposition, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, avec les lois et règlements en vigueur sur l'un des territoires à parcourir, notamment au point de vue des prescriptions des douanes et autres autorités administratives;
- d) la valeur de la marchandise, lorsqu'il s'agit d'un changement de la gare destinataire, ne couvre pas, selon toute prévision, tous les frais dont cette marchandise sera grevée à l'arrivée à sa nouvelle destination, à moins que le montant de ces frais ne soit payé ou garanti immédiatement.

Dans les cas visés ci-dessus, celui qui a donné des ordres ultérieurs est avisé le plus tôt possible des empêchements qui s'opposent à l'exécution de ses ordres.

Si le chemin de fer n'est pas à même de prévoir ces empêchements, celui qui a donné des ordres ultérieurs supporte toutes les conséquences résultant du commencement d'exécution de ses ordres.

§ 2. — Si l'ordre ultérieur prescrit de livrer la marchandise à une gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à cette gare intermédiaire. Si toutefois la marchandise a déjà été transportée au delà de la gare intermédiaire, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la gare intermédiaire.

Si l'ordre ultérieur prescrit de transporter la marchandise sur une autre gare destinataire ou de la retourner à la gare expéditrice, le prix de transport est calculé de la gare expéditrice jusqu'à la gare d'arrêt et de celle-ci jusqu'à la nouvelle gare destinataire ou jusqu'à la gare expéditrice.

Les tarifs applicables sont ceux qui sont en vigueur sur chacun de ces parcours au jour de la conclusion du contrat de transport.

Les dispositions qui précèdent sont applicables par analogie aux frais accessoires et autres frais.

§ 3. — Les frais nés de l'exécution d'un ordre de l'expéditeur ou du destinataire, à l'exception de ceux qui résultent d'une faute du chemin de fer, grèvent la marchandise.

§ 4. — Sous réserve des dispositions du § 1, le chemin de fer est responsable, en cas de faute de sa part, des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution inexacte d'un ordre donné en vertu des articles 21 ou 22. Toutefois, l'indemnité qu'il aura à payer ne devra jamais être supérieure à celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Article 24

Empêchements au transport

§ 1. — En cas d'empêchements au transport, il appartient au chemin de fer de décider 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 est fondé à percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à cet itinéraire, même s'ils sont plus longs que par l'itinéraire primitif.

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

- a) wenn er den Frachtbrief eingelöst hat;
- b) wenn er das Gut angenommen hat;
- c) wenn er seine Rechte aus dem Frachtvertrag nach Artikel 16 § 4 geltend gemacht hat;
- d) wenn die von ihm durch eine Verfügung nach § 1 c) bezeichnete Person den Frachtbrief eingelöst oder ihre Rechte nach Artikel 16 § 4 geltend gemacht hat.

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

Artikel 23

Ausführung der nachträglichen Verfügungen

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

- a) ihre Ausführung in dem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, in dem sie dem Bahnhof zugehen, der sie auszuführen hätte;
- b) durch ihre Ausführung der regelmäßige Beförderungsdienst gestört würde;
- c) ihrer Ausführung bei Änderung des Bestimmungsbahnhofs die Gesetze oder Vorschriften eines der an der Beförderung beteiligten Staaten, insbesondere zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften entgegenstehen;
- d) bei Änderung des Bestimmungsbahnhofs der Wert des Gutes voraussichtlich die Gesamtkosten bis zum neuen Bestimmungsbahnhof nicht deckt, es sei denn, daß der Betrag dieser Kosten sofort entrichtet oder sichergestellt wird.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 24

Beförderungshindernisse

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

§ 2. — S'il n'y a pas d'autre voie de transport ou si, pour d'autres motifs, la continuation du transport n'est pas possible, le chemin de fer demande des instructions à l'expéditeur; toutefois, cette demande n'est pas obligatoire pour le chemin de fer dans le cas d'empêchement temporaire résultant des circonstances prévues à l'article 5, § 4.

§ 3. — L'expéditeur peut donner dans la lettre de voiture des instructions pour le cas où un empêchement au transport se présenterait.

Si, d'après l'appréciation du chemin de fer, ces instructions ne peuvent pas être exécutées, le chemin de fer demande de nouvelles instructions à l'expéditeur.

§ 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. S'il modifie la désignation du destinataire ou de la gare destinataire ou s'il donne ses instructions à une gare autre que la gare expéditrice, il doit inscrire ses instructions sur le duplicata de la lettre de voiture qui doit être présenté.

Si le chemin de fer donne suite aux instructions de l'expéditeur sans avoir exigé la présentation du duplicata de la lettre de voiture et si ce duplicata a été transmis au destinataire, le chemin de fer est responsable envers celui-ci du dommage pouvant en résulter.

§ 5. — Si l'expéditeur avisé d'un empêchement au transport ne donne pas, dans un délai raisonnable, des instructions exécutables, il sera procédé conformément aux règlements relatifs aux empêchements à la livraison en vigueur sur le chemin de fer sur lequel 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 aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 6. — Si l'empêchement au transport vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur, la marchandise est dirigée sur sa destination sans attendre ces instructions et l'expéditeur en est prévenu le plus tôt possible.

§ 7. — Si l'empêchement au transport intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire, à qui les dispositions des §§ 1, 2, 5 et 6 sont applicables par analogie. Celui-ci n'est pas tenu de présenter le duplicata de la lettre de voiture.

§ 8. — Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

Article 25

Empêchements à la livraison

§ 1. — En cas d'empêchements à la livraison de la marchandise, la gare destinataire doit en prévenir sans délai l'expéditeur par l'entremise de la gare expéditrice et lui demander des instructions. L'expéditeur doit être avisé sans entremise de la gare expéditrice, soit par écrit, soit par télégraphe, soit par téléscripteur, quand il l'a demandé dans la lettre de voiture. Les frais de cet avis grèvent la marchandise.

Si l'empêchement à la livraison vient à cesser avant l'arrivée des instructions de l'expéditeur à la gare destinataire, la marchandise est livrée au destinataire. Avis de cette livraison doit être donné sans délai à l'expéditeur par une lettre recommandée; les frais de cet avis grèvent la marchandise.

Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture.

L'expéditeur peut aussi demander, dans la lettre de voiture, que la marchandise lui soit retournée d'office s'il survient un empêchement à la livraison. En dehors de ce cas, la marchandise ne peut être retournée à l'expéditeur sans son consentement exprès.

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. — Pour tout ce qui n'est pas prévu au § 1 et sous réserve des dispositions de l'article 45, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement à la livraison, est déterminé par les lois et règlements qui sont en vigueur sur le chemin de fer chargé 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 aux frais grevant la marchandise, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 3. — Si l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport en vertu de l'article 22, le chemin de fer est tenu d'aviser ce destinataire, à qui le § 2, deuxième alinéa, est applicable par analogie.

§ 4. — Les dispositions de l'article 23 sont applicables aux transports effectués en vertu du présent article.

§ 2. — Ist kein anderer Beförderungsweg vorhanden oder ist die Weiterbeförderung aus anderen Gründen nicht möglich, so ersucht die Eisenbahn den Absender um Anweisung; bei nur vorübergehender Behinderung infolge der in Artikel 5 § 4 bezeichneten Umstände ist jedoch die Eisenbahn zur Einholung der Anweisung nicht verpflichtet.

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

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

§ 4. — Der Absender kann auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin seine Anweisung dem Versandbahnhof oder dem Bahnhof erteilen, wo sich das Gut befindet. Ändert er die Person des Empfängers oder den Bestimmungsbahnhof oder erteilt er die Anweisung einem anderen Bahnhof als dem Versandbahnhof, so muß er die Anweisung in das Frachtbriefdoppel eintragen und dieses vorlegen.

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

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

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

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

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

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

Artikel 25

Ablieferungshindernisse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Titre III**Responsabilité. Actions****CHAPITRE PREMIER****Responsabilité****Article 26****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 primitive, 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 43, § 3, concernant le chemin de fer destinataire.

Article 27**Etendue de la responsabilité**

§ 1. — Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie 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 d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets 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 d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, ou d'accords conclus avec le destinataire;

— chargement dans un wagon qui présente un vice apparent pour l'expéditeur ou chargement défectueux, lorsque ce chargement a été effectué par l'expéditeur en vertu des dispositions applicables ou d'accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture;

d) accomplissement par l'expéditeur, le destinataire ou un mandataire de l'un d'eux, des formalités exigées par les douanes ou autres autorités administratives;

e) nature de certaines marchandises exposées par des causes inhérentes à cette nature même soit à la perte totale ou partielle, soit à l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

f) expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète d'objets exclus du transport; expédition sous une dénomination irrégulière, inexacte ou incomplète ou inobservation par l'expéditeur des mesures de précaution prescrites pour les objets admis sous conditions;

g) transport d'animaux vivants;

h) transport des envois qui, en vertu de la présente Convention, des dispositions applicables ou des accords conclus avec l'expéditeur et indiqués dans la lettre de voiture, doivent être effectués sous escorte, en tant que la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Titel III

Haftung. Ansprüche

KAPITEL I

Haftung

Artikel 26

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen

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

§ 2. — Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem bei der Auflieferung ausgestellten Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Maßgabe des Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Empfangsbahn betreffende Bestimmung des Artikels 43 § 3 bleibt unberührt.

Artikel 27

Umfang der Haftung

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

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

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

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

b) Fehlen 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 nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender oder nach einer Abmachung mit dem Empfänger;

— Verladen in Wagen mit für den Absender offensichtlichen Mängeln oder mangelhafte Verladung, sofern die Verladung nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender durch diesen vorgenommen wurde;

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

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

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

g) Beförderung von lebenden Tieren;

h) Beförderung von Sendungen, die auf Grund dieses Übereinkommens, nach den maßgebenden Bestimmungen oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung mit dem Absender begleitet werden müssen, sofern der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, welche durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

Article 28**Charge de la preuve**

§ 1. — La preuve que le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve 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 27, § 3, lettre a), s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 29**Présomption en cas de réexpédition**

§ 1. — Lorsqu'un envoi expédié aux conditions de la présente Convention a été réexpédié aux conditions de la même Convention et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après la réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite au cours du dernier contrat de transport si les conditions suivantes sont remplies:

- a) l'envoi est resté toujours sous la garde du chemin de fer;
- b) l'envoi a été réexpédié tel qu'il est arrivé à la gare de réexpédition.

§ 2. — La même présomption est applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis à la présente Convention, à condition que cette Convention eût été applicable en cas d'expédition directe entre la première gare expéditrice et la dernière gare destinataire.

Article 30**Présomption de perte de la marchandise. Cas où elle est retrouvée**

§ 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 serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné acte par écrit de cette demande.

§ 3. — Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite, éventuellement, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour dépassement du délai de livraison prévue à l'article 34 et, s'il y a lieu, à l'article 36.

§ 4. — A défaut soit de la demande prévue au § 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au § 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que 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.

Article 31**Montant de l'indemnité en cas de perte de la marchandise**

§ 1. — Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, elle est calculée: d'après le cours à la bourse,

Artikel 28**Beweislast**

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

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

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

Artikel 29**Vermutung bei Neuaufgabe**

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

a) stets im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben ist;

b) unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem sie im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist.

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

Artikel 30**Vermutung für den Verlust des Gutes. Wiederauffinden des Gutes**

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

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

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

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

Artikel 31**Höhe der Entschädigung bei Verlust des Gutes**

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

à défaut de cours, d'après le prix courant sur le marché,
à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle.

Ces éléments de calcul se rapportent aux marchandises de mêmes nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 50 francs par kilogramme de poids brut manquant, sous réserve des limitations prévues à l'article 35.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport de la marchandise perdue, sans autres dommages-intérêts.

§ 2. — Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie de l'Etat où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours au jour et lieu du paiement de l'indemnité.

Article 32

Restrictions de la 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 de route qui dépasse la tolérance déterminée comme suit, quel que soit le parcours effectué:

a) deux pour cent du poids 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 onglons,	Peaux,
Crins,	Poissons séchés,
Cuirs,	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 pour toutes les autres marchandises sèches également sujettes à déchet de route.

§ 2. — La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, d'après 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 son poids au départ est indiqué séparément sur la lettre de voiture ou peut être constaté 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. — Les prescriptions du présent article ne dérogent en rien à celles des articles 27 et 28.

Article 33

Montant de l'indemnité en cas d'avarie de la marchandise

En cas d'avarie, le chemin de fer est tenu de payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, le montant représentant la moins-value de la marchandise. Ce montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie selon l'article 31, le pourcentage de dépréciation au lieu de destination. Sont en outre restitués, dans la même proportion, les frais prévus à l'article 31, § 1, dernier alinéa.

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

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

Die Entschädigung darf jedoch vorbehaltlich der in Artikel 35 vorgesehenen Begrenzung 50 Franken je fehlendes Kilogramm Rohgewicht nicht übersteigen.

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

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

Artikel 32

Einschränkung der Haftung bei Gewichtsverlust

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 33

Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Gutes

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

Toutefois l'indemnité ne peut dépasser:

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 34

Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1. — En cas de dépassement de plus de 48 heures du délai de livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de restituer un dixième du prix du transport, mais au maximum 50 francs par envoi.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du dépassement du délai de livraison, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le double du prix de transport.

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 33.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 31 et 33 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

Article 35

Limitation de l'indemnité par certains tarifs

Lorsque le chemin de fer accorde des conditions particulières de transport (tarifs spéciaux ou exceptionnels) comportant une réduction sur le prix de transport calculé d'après les conditions ordinaires (tarifs généraux), il peut limiter l'indemnité due à l'ayant droit en cas de dépassement du délai de livraison, de perte ou d'avarie, à condition qu'une telle limite soit indiquée dans le tarif.

Lorsque la limite ainsi fixée résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, elle ne peut être invoquée que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Article 36

Montant de l'indemnité en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

S'il y a eu déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être réclamé, outre les indemnités prévues aux articles 31, 33, 34 et, s'il y a lieu, à l'article 35, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant de l'intérêt déclaré.

Article 37

Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer

Dans tous les cas où le dépassement du délai de livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie subis par la marchandise ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 31, 33, 34, 35 et 36.

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

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

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

Artikel 34

Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. — Ist die Lieferfrist um mehr als 48 Stunden überschritten und weist der Berechtigte nicht nach, daß ein Schaden daraus entstanden ist, so hat die Eisenbahn ein Zehntel der Fracht, höchstens aber 50 Franken je Sendung zu erstatten.

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

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

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

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

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

Artikel 35

Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife

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

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

Artikel 36

Höhe der Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

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

Artikel 37

Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn

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

Article 38**Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités**

§ 1. — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par lettre de voiture; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 41, ou, s'il n'y a pas eu de 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.

§ 2. — Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 39**Responsabilité du chemin de fer pour ses agents**

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois si, à la demande d'un intéressé, les agents du chemin de fer 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 40**Exercice d'actions extracontractuelles**

Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 39.

CHAPITRE II

Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription**Article 41****Réclamations administratives**

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 43.

§ 2. — Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'activer le chemin de fer en vertu de l'article 42.

§ 3. — Quand l'expéditeur présente la réclamation, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il ne peut présenter de réclamation au chemin de fer qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Quand le destinataire présente la réclamation, il 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 sa 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 pourra 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 42**Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre 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.

Artikel 38**Verzinsung der Entschädigung. Rückzahlung der Entschädigung**

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

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

§ 2. — Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuzahlen.

Artikel 39**Haftung der Eisenbahn für ihre Leute**

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

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

Artikel 40**Geltendmachung außervertraglicher Ansprüche**

In allen Fällen, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet, 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 Personen, für welche die Eisenbahn nach Artikel 39 haftet.

KAPITEL II

Reklamationen. Klagen. Verfahren und Verjährung**Artikel 41****Reklamationen**

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

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

§ 3. — Reicht der Absender eine Reklamation ein, so hat er das Frachtbriefdoppel vorzulegen; vermag er dies nicht, so kann er eine Reklamation bei der Eisenbahn nur mit Zustimmung des Empfängers einreichen oder wenn er nachweist, daß der Empfänger die Annahme der Sendung verweigert hat.

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

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

Bei der abschließenden Regelung der Reklamation kann die Eisenbahn die Vorlage des Frachtbriefes, des Frachtbriefdoppels oder der Bescheinigung über die Nachnahme im Original verlangen, um darauf die abschließende Regelung zu vermerken.

Artikel 42**Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigte Personen**

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

§ 2. — L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 3. — Les autres actions judiciaires contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent :

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a, soit retiré la lettre de voiture, soit accepté la marchandise, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou de l'article 22;

b) au destinataire, à partir du moment où :

1^o il a retiré la lettre de voiture, ou

2^o il a accepté la marchandise, ou

3^o il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4, ou

4^o il a fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 22. Toutefois le droit d'exercer cette action est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 22, § 1, lettre c), a, soit retiré la lettre de voiture, soit accepté la marchandise, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, § 4.

§ 4. — Pour exercer ses actions, l'expéditeur doit présenter le duplicata de la lettre de voiture. Toutefois, à défaut, il ne peut exercer les actions qui lui appartiennent en vertu du § 3, lettre a), qu'avec l'autorisation du destinataire ou s'il apporte la preuve que celui-ci a refusé l'envoi.

Pour exercer ses actions, le destinataire doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 43

Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue en trop.

§ 2. — L'action judiciaire relative aux remboursements prévus à l'article 19 ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

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

Le chemin de fer destinataire peut cependant 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 qui sont désignés 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 44

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel 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'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent article.

Article 45

Constataion de la perte partielle ou d'une avarie subie par une marchandise

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser sans délai et si

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

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

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

b) der Empfänger von dem Zeitpunkt an,

1. in dem er den Frachtbrief eingelöst hat oder

2. in dem er das Gut angenommen hat oder

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

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

§ 4. — Bei der gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen hat der Absender das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Vermag er dies nicht, so kann er die ihm gemäß § 3 a) zustehenden Ansprüche nur mit der Zustimmung des Empfängers gerichtlich geltend machen oder wenn er nachweist, daß dieser die Annahme der Sendung verweigert hat.

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

Artikel 43

Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

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

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

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

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

§ 4. — 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 44

Zuständigkeit

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

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

Artikel 45

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Gutes

§ 1. — Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn je nach der Art des Schadens den

possible en présence de cet ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, son poids 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 la constatation judiciaire de l'état et du poids de la marchandise, ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

Article 46

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 pour dépassement du délai de livraison, perte partielle ou avarie.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b) en cas de réclamation pour dépassement du délai de livraison, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 43, § 3, dans un délai ne dépassant pas soixante jours non compris celui de l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;

c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

1° si la perte ou l'avarie a été constatée avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit conformément à l'article 45;

2° si la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 45 n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit à la double condition:

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, la demande de constatation conforme à l'article 45 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

§ 3. — Si la marchandise a été réexpédiée dans les conditions prévues à l'article 29, § 1, les actions en indemnité pour perte partielle ou avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 47

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:

a) de l'action en versement d'un remboursement perçu par le chemin de fer sur le destinataire;

b) de l'action en versement du reliquat d'une vente effectuée par le chemin de fer;

c) d'une action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;

d) d'une action fondée sur un cas de fraude;

e) dans le cas prévu à l'article 29, § 1, de l'action fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les actions en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

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

Dem Berechtigten ist eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

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

Artikel 46

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn

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

§ 2. — Jedoch erlöschen nicht:

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

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

c) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung:

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

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

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

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

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

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

Artikel 47

Verjährung der Ansprüche

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

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre:

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

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

c) bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;

d) bei Ansprüchen im Falle eines Betruges;

e) bei Ansprüchen aus einem der der Neuaufgabe vorangehenden Frachtverträge in dem in Artikel 29 § 1 vorgesehenen Falle.

§ 2. — Die Verjährung beginnt:

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

b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit dem dreissigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

c) pour les actions en paiement ou en restitution de prix de transport, de frais accessoires, d'autres frais ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul:

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 des sommes affranchies à l'aide d'un bulletin d'affranchissement: du jour où le chemin de fer remet à l'expéditeur le compte des frais prévu à l'article 17, § 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) pour les actions du chemin de fer en paiement d'une somme payée par le destinataire aux lieu et place de l'expéditeur, ou vice versa, et que le chemin de fer est tenu de restituer à l'ayant droit: du jour où la demande de restitution a été faite;

e) pour les actions relatives aux remboursements prévus à l'article 19: du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

f) pour les actions en paiement d'un reliquat de vente: du jour de la vente;

g) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou par d'autres autorités administratives: du jour de la réclamation de la douane ou 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 administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 41, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que 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 les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

CHAPITRE III

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux

Article 48

Règlement des comptes entre chemins 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, est tenu de payer aux chemins de fer intéressés la part qui leur revient sur ces frais et créances.

Les modalités de paiement sont fixées dans des accords intervenus entre les chemins de fer.

§ 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'aurait pas encaissés alors que l'expéditeur les avait pris à sa charge en vertu de la lettre de voiture.

§ 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 précédents et les autres intéressés.

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

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

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

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

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

e) bei Ansprüchen wegen Nachnahmen nach Artikel 19 mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist;

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

g) bei Ansprüchen 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 Falle in der Frist inbegriffen.

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

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

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

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

KAPITEL III

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

Artikel 48

Abrechnung unter den Eisenbahnen

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

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

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

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

§ 4. — En cas de carence de paiement de l'un des chemins de fer, constatée par l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à la demande de l'un des chemins de fer créanciers, les conséquences en sont supportées par tous les autres chemins de fer qui ont 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 49

Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

Article 50

Recours en cas d'indemnité pour dépassement du délai de livraison

§ 1. — Les règles énoncées dans l'article 49 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour dépassement du délai de livraison. Si le dépassement du délai de livraison a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

§ 2. — Les délais de livraison déterminés par l'article 11 sont partagés entre les différents chemins de fer qui ont pris part au transport de la manière suivante:

a) entre deux chemins de fer voisins:

1° le délai d'expédition est partagé par moitié;

2° le délai de transport est partagé proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun des deux chemins de fer;

b) entre trois chemins de fer ou plus:

1° le délai d'expédition est partagé par moitié entre le chemin de fer expéditeur et le chemin de fer destinataire;

2° un tiers du délai de transport est partagé par parts égales entre tous les chemins de fer participants;

3° les deux autres tiers du délai de transport sont partagés proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs sur chacun de ces chemins de fer.

§ 3. — Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer a droit sont attribués à ce chemin de fer.

§ 4. — Le temps écoulé entre la remise de la marchandise au chemin de fer et l'origine du délai d'expédition est attribué exclusivement au chemin de fer expéditeur.

§ 5. — Le partage dont il est question ci-dessus n'est pris en considération que dans le cas où le délai de livraison total n'a pas été observé.

§ 4. — Hat das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr auf Verlangen einer der Gläubigereisenbahnen festgestellt, daß eine Eisenbahn nicht zahlt, so haben alle anderen an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen den Ausfall im Verhältnis ihrer Frachtanteile zu tragen. Der Rückgriff gegen die säumige Eisenbahn bleibt vorbehalten.

Artikel 49

Rückgriff bei Entschädigung für Verlust oder für Beschädigung

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

- a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;
- b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter Buchstabe c) bestimmt;
- c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so wird der bezahlte Betrag auf sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen verteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht auf ihren Strecken verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt im Verhältnis der Tarifkilometer.

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

Artikel 50

Rückgriff bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. — Die Bestimmungen des Artikels 49 finden auch bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist Anwendung. Wird die Überschreitung durch Unregelmäßigkeiten verursacht, die bei mehreren Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen im Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken entstandenen Verspätung zu verteilen.

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

- a) im Verkehr zweier Nachbarbahnen:
 1. die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen verteilt;
 2. die Beförderungsfrist wird im Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede der beiden Eisenbahnen entfallen, verteilt;
- b) im Verkehr zwischen drei oder mehr Bahnen:
 1. die Abfertigungsfrist wird zu gleichen Teilen unter die Versandbahn und die Empfangsbahn verteilt;
 2. ein Drittel der Beförderungsfrist wird zu gleichen Teilen unter alle beteiligten Eisenbahnen verteilt;
 3. die beiden anderen Drittel der Beförderungsfrist werden im Verhältnis der Tarifkilometer, die auf jede dieser Eisenbahnen entfallen, verteilt.

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

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

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

Article 51**Procédure de recours**

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 49 et 50 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés 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. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 52**Compétence pour les recours**

§ 1. — Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent 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 juges compétents en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 53**Accords au sujet des recours**

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques définies au chapitre III.

Titre IV**Dispositions diverses****Article 54****Application du droit national**

A défaut de stipulations dans la présente Convention, dans les dispositions spéciales conformes à l'article 60, § 4, dans les dispositions complémentaires conformes à l'article 60, § 5, et dans les tarifs internationaux, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 55**Règles générales de procédure**

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Artikel 51**Rückgriffsverfahren**

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

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

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

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

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

Artikel 52**Zuständigkeit beim Rückgriff**

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

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

Artikel 53**Vereinbarungen über den Rückgriff**

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

Titel IV**Verschiedene Bestimmungen****Artikel 54****Anwendung des Landesrechtes**

Soweit in diesem Übereinkommen, in den Sonderbestimmungen nach Artikel 60 § 4, in den Zusatzbestimmungen nach Artikel 60 § 5 und in den internationalen Tarifen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Bestimmungen der Landesgesetze und -vorschriften Anwendung, die in den einzelnen Staaten für den Frachtverkehr erlassen sind.

Artikel 55**Allgemeine Verfahrensvorschriften**

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

Article 56**Exécution des jugements. Saisies et cautions**

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention, contradictoirement ou par défaut par le juge compétent sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, 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 ce dernier Etat.

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

Article 57**Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères**

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des prix de transport, des autres frais et des remboursements exprimés en unités monétaires étrangères, qui sont payés en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Article 58**Office central des transports internationaux par chemins de fer**

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé :

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer ;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux ;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention ;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention ;

Artikel 56**Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung**

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

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

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

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

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

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

Artikel 57**Währung, Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen**

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

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

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

Artikel 58**Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr**

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

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

b) Nachrichten aller Art, die für den internationalen Verkehr von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;

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

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

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

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 69, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe II à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 59

Liste des lignes soumises à la Convention

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 58 est chargé d'établir, de tenir à jour et de publier la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 60

Dispositions spéciales à certains transports. Dispositions complémentaires

§ 1. — Pour le transport des wagons de particuliers, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe IV.

§ 2. — Pour le transport des containers, des dispositions spéciales sont prévues à l'Annexe V.

§ 3. — Pour le transport des colis express, les chemins de fer peuvent au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs convenir de certaines dispositions spéciales conformes à l'Annexe VI.

§ 4. — Pour les transports énumérés ci-après :

- a)* transports avec document de transport négociable,
- b)* transports à ne livrer que contre remise du duplicata de la lettre de voiture,
- c)* transports de journaux,
- d)* transports de marchandises destinées aux foires ou expositions,
- e)* transports d'agrès de chargement et de moyens de protection contre la chaleur et le froid pour les marchandises transportées,
- f)* transports effectués sous le couvert de lettres de voiture ne servant pas de document de taxation et de facturation,

deux ou plusieurs Etats contractants, par des accords spéciaux, ou les chemins de fer, au moyen de clauses appropriées de leurs tarifs, peuvent convenir de certaines conditions adaptées à ces transports et dérogeant à la présente Convention.

§ 5. — Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

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

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

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

Artikel 59

Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken

§ 1. — Das in Artikel 58 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen, auf dem laufenden zu halten und zu veröffentlichen. Zu diesem Zweck erhält es von den Vertragsstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Löschung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

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

§ 3. — Das Zentralamt löscht eine Strecke, sobald der Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, daß sie gelöscht werden soll.

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

Artikel 60

Sonderbestimmungen für bestimmte Beförderungen. Zusatzbestimmungen

§ 1. — Für die Beförderung von Privatwagen sind in der Anlage IV besondere Vorschriften vorgesehen.

§ 2. — Für die Beförderung von Behältern (Containern) sind in der Anlage V besondere Vorschriften vorgesehen.

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

§ 4. — Für die nachgenannten Arten von Sendungen:

- 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 des beförderten Gutes gegen Wärme und Kälte,
- f) Sendungen, die mit Frachtbriefen ausgeführt werden, welche nicht als Beleg für die Frachtberechnung und Rechnungstellung dienen,

können zwei oder mehr Vertragsstaaten durch besondere Abkommen, ebenso die Eisenbahnen durch entsprechende Vorschriften in ihren Tarifen, bestimmte Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von diesem Übereinkommen abweichen dürfen.

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

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

Ihre Inkraftsetzung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Article 61**Règlement des différends par voie d'arbitrage**

§ 1. — En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application, d'une part, de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires, édictées par certains Etats contractants et, d'autre part, des accords spéciaux prévus à l'article 60, § 4, peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe VII à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe VII ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

- a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,
 - 1° des litiges entre Etats contractants,
 - 2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,
 - 3° des litiges entre Etats non contractants,

pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

- b) des litiges entre entreprises de transport;
- c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;
- d) des litiges entre usagers.

§ 4. — La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

Titre V**Dispositions exceptionnelles****Article 62****Dérogations temporaires**

§ 1. — Si la situation économique et financière d'un Etat est de nature à provoquer de graves difficultés pour l'application des dispositions du titre III, chapitre III, de la Convention, chaque Etat pourra, soit par des dispositions insérées dans les tarifs, soit par des actes de la puissance publique, tels que des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemin de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19 et 21 de la Convention en décidant pour certains trafics:

- a) que les expéditions au départ de cet Etat devront être affranchies:
 - 1° soit jusqu'à ses frontières,
 - 2° soit au moins jusqu'à ses frontières;
- b) que les expéditions à destination de cet Etat devront être affranchies au départ:
 - 1° soit au moins jusqu'à ses frontières, pour autant que l'Etat de départ n'a pas à recourir à la restriction visée sous a) 1°,
 - 2° soit au plus jusqu'à ses frontières;
- c) que les expéditions soit en provenance soit à destination de cet Etat ne pourront être grevées d'aucun remboursement et que les débours ne seront pas admis, ou que les remboursements et les débours ne seront admis que dans certaines limites;
- d) qu'il ne sera pas permis à l'expéditeur de modifier le contrat de transport en ce qui concerne le pays de destination, l'affranchissement et le remboursement.

Artikel 61**Schiedsgerichtliche Beilegung von Streitigkeiten**

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

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

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

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

1. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten,

2. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits,

3. bei Streitigkeiten zwischen Nichtvertragsstaaten,

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

b) bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen;

c) bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen und Kunden;

d) bei Streitigkeiten zwischen Kunden.

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

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

Titel V**Ausnahmebestimmungen****Artikel 62****Vorübergehende Abweichungen**

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

a) daß für Sendungen aus diesem Staat die Kosten

1. bis zu seinen Grenzen,

2. mindestens bis zu seinen Grenzen

vom Absender übernommen werden müssen;

b) daß für Sendungen nach diesem Staat die Kosten

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

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

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

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

§ 2. — Sous les mêmes conditions, les Etats pourront, par des autorisations générales ou particulières données aux administrations de chemins de fer, déroger aux dispositions des articles 17, 19, 21 et 22 de la Convention en décidant, dans leurs relations réciproques:

a) que les règles du paiement des frais seront spécialement fixées après accord entre les chemins de fer intéressés à ces règles.

Ces règles ne pourront pas contenir de modalités non prévues à l'article 17;

b) que certaines demandes de modifications au contrat de transport ne seront pas admises.

§ 3. — Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 2 seront communiquées à l'Office central.

Les mesures énumérées au § 1 entreront 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 aura notifié la mesure aux autres Etats.

Les mesures énumérées au § 2 entreront 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 seront pas affectés par les dites mesures.

Article 63

Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

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 le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

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 du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront 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 aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les envois en cours de route ne seront pas affectés par les dites mesures.

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

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

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

b) daß gewisse nachträgliche Verfügungen nicht zulässig sind.

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

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

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

§ 4. — Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

Artikel 63

Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

Article 64**Responsabilité en cas d'accidents nucléaires**

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant 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.

Titre VI**Dispositions finales****Article 65****Signature**

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

Article 66**Ratifications. Mise en vigueur**

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats ou au plus tard un an après la signature, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 67**Adhésion à la Convention**

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 68**Durée de l'engagement des Etats contractants**

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après:

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

Artikel 64**Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse**

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

Titel VI**Schlußbestimmungen****Artikel 65****Unterzeichnung**

Dieses Übereinkommen, dessen Anlagen einen integrierenden Bestandteil bilden, liegt bis zum 30. April 1970 zur Unterzeichnung durch die bisherigen Vertragsstaaten und diejenigen Staaten auf, die eingeladen wurden, sich an der ordentlichen Revisionskonferenz vertreten zu lassen.

Artikel 66**Ratifikation. Inkraftsetzung**

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

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

Artikel 67**Beitritt zum Übereinkommen**

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

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

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

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

Artikel 68**Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen**

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

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

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

§ 2. — Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 69

Révision de la Convention

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

- a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;
- b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe III sont applicables par analogie à ces Commissions; en ce qui concerne l'article 6 de cette Annexe, c'est la disposition relative à la Commission de révision qui est applicable aux Commissions préliminaires.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une Conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses Annexes même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 3, 4, 5, § 5, les articles 6, 7 (sauf § 1), 8 (sauf § 1), 10 (sauf § 6, deuxième alinéa), 11, 12 (sauf § 4), 13, 14 (sauf § 2, deuxième alinéa), 15 (sauf § 1, premier alinéa), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (sauf § 5) et les Annexes VI et VII peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

§ 4. — En vue de modifier

a) le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (Annexe I),

b) le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (Annexe IV) et

c) le Règlement international concernant le transport des containers (Annexe V),

il est institué des Commissions d'experts, dont l'organisation et le fonctionnement font l'objet d'un statut qui forme l'Annexe III à la présente Convention.

Les décisions des Commissions d'experts sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

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

Artikel 69

Revision des Übereinkommens

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

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

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

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

- a) staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind;
- b) nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen.

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

Im Einverständnis mit der Mehrheit der Regierungen der Vertragsstaaten kann das Zentralamt vor den ordentlichen und außerordentlichen Revisionskonferenzen Ausschüsse zur Vorberatung der Revisionsanträge einberufen. Auf diese Ausschüsse finden die Bestimmungen der Anlage III sinngemäß Anwendung; in bezug auf Artikel 6 dieser Anlage kommen für die vorbereitenden Ausschüsse die Bestimmungen über den Revisionsausschuß zur Anwendung.

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

§ 3. — Im Zeitraum zwischen den Revisionskonferenzen können die Artikel 3, 4, 5 § 5, die Artikel 6, 7 (ohne § 1), 8 (ohne § 1), 10 (ohne § 6 Absatz 2), 11, 12 (ohne § 4), 13, 14 (ohne § 2 Absatz 2), 15 (ohne § 1 Absatz 1), 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 30, 35, 36, 41, 48, 49, 50, 53, 60 (ohne § 5) sowie die Anlagen VI und VII durch einen Revisionsausschuß geändert werden, dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang in der Anlage III zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

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

§ 4. — Zur Änderung

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

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

c) der Internationalen Ordnung für die Beförderung von Behältern (Containern) (Anlage V) werden Fachmännische Ausschüsse eingesetzt, deren Zusammensetzung und Geschäftsgang in einer besonderen Satzung geregelt sind, welche die Anlage III zu diesem Übereinkommen bildet.

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

Article 70**Textes de la Convention. Traductions officielles**

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

(Suivent les signatures)

Artikel 70**Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen**

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

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

Bei Nichtübereinstimmung ist der französische Wortlaut maßgebend.

ZU URKUND DESSEN haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN ZU BERN am siebenten Februar neunzehnhundertsiebzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

(Folgen die Unterschriften)

ANNEXE I
(Articles 3 et 4)

**Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses
par chemins de fer (RID)**

(Texte voir annexe au Bundesgesetzblatt 1967 part II n° 13)

ANLAGE I

(Artikel 3 und 4)

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

(Wortlaut siehe Anlageband zum Bundesgesetzblatt 1967 Teil II Nr. 13)

ANNEXE II

(Article 58)

**Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux
par chemins de fer (OCTI)****Article premier**

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 58 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — *a)* Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — *a)* Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque Conférence diplomatique chargée de déterminer sa composition, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

ANLAGE II

(Artikel 58)

Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI)**Artikel 1**

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

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

Dem Verwaltungsausschuß sind folgende Aufgaben übertragen:

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

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

§ 2. — a) Der Verwaltungsausschuß tagt in Bern. Er besteht aus elf unter den Vertragsstaaten ausgewählten Mitgliedern.

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

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

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

e) Der Verwaltungsausschuß stellt seine Geschäftsordnung auf und konstituiert sich selbst. Er hält jedes Jahr mindestens eine ordentliche Sitzung ab. Überdies hält er außerordentliche Sitzungen ab, wenn mindestens drei Mitgliedstaaten es verlangen.

Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsausschusses werden vom Zentralamt besorgt.

Die Niederschriften der Sitzungen des Verwaltungsausschusses werden allen Vertragsstaaten zugestellt.

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

§ 3. — a) Der Verwaltungsausschuß stellt die Vorschriften über die Organisation, die Tätigkeit und die Rechtsstellung des Personals des Zentralamtes auf.

b) Der Verwaltungsausschuß ernennt den Generaldirektor, den Vizegeneraldirektor, die Räte und die Ratsadjunkten des Zentralamtes; die schweizerische Regierung unterbreitet ihm Vorschläge für die Ernennung des Generaldirektors und des Vizegeneraldirektors. Bei diesen Ernennungen berücksichtigt der Verwaltungsausschuß ganz besonders die Eignung der Bewerber und eine angemessene geographische Verteilung.

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

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

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

d) Der Verwaltungsausschuß unterbreitet jeder mit der Bestimmung seiner Zusammensetzung beauftragten diplomatischen Konferenz mindestens zwei Monate vor ihrer Eröffnung einen Bericht über seine gesamte Tätigkeit seit der vorhergegangenen Konferenz.

Article 2

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2 b), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants 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. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Artikel 2

§ 1. — Die Kosten des Zentralamtes werden von den Vertragsstaaten im Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken und der anderen Strecken getragen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet. Die Schifffahrtslinien sind jedoch nur mit der Hälfte ihrer Länge an den Kosten beteiligt. Der Beitrag jedes Staates darf einen je Kilometer festgesetzten Betrag nicht überschreiten. Dieser Betrag wird von der diplomatischen Konferenz, die nach Artikel 1 § 2 b) dieser Satzung für jeden Zeitraum von fünf Jahren die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses zu bestimmen hat, auf Vorschlag des amtierenden Verwaltungsausschusses für den gleichen Zeitraum festgesetzt. Ausnahmsweise kann der Beitrag nach Vereinbarung zwischen der betreffenden Regierung und dem Zentralamt und nach Genehmigung durch den Verwaltungsausschuß für Strecken, die unter besonderen Bedingungen betrieben werden, um höchstens fünfzig Prozent herabgesetzt werden. Die Höhe des auf den Streckenkilometer entfallenden Jahresbetrages wird für jedes Geschäftsjahr durch den Verwaltungsausschuß nach Anhörung des Zentralamtes festgesetzt. Der Beitrag wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamtes den auf dieser Grundlage berechneten Betrag nicht erreicht haben, wird der nicht ausgegebene Restbetrag einem Reservefonds zugeführt.

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

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

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

Artikel 3

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

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

Artikel 4

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

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe VII).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir 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 décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 61 de la Convention (Annexe VII).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 58, § 1, lettres *d*) à *f*), de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

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

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

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

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

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

Artikel 5

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

Statut relatif à la Commission de révision et aux Commissions d'experts**Article premier**

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets entrant dans la compétence des Commissions, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2

L'Office central invite les Commissions à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions des Commissions deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux des Commissions.

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat des Commissions.

Le Directeur général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances des Commissions avec voix consultative.

Article 5

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances des Commissions, des représentants:

- a) d'Etats non contractants,
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6

La Commission de révision est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés; les Commissions d'experts sont valablement constituées lorsqu'un tiers des Etats contractants sont représentés.

Article 7

Les Commissions désignent pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

ANLAGE III
(Artikel 69 §§ 3 und 4)**Satzung des Revisionsausschusses und der Fachmännischen Ausschüsse****Artikel 1**

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

Artikel 2

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

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

Artikel 3

Alle Vertragsstaaten können sich an den Arbeiten der Ausschüsse beteiligen.

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

Jeder Staat trägt die Kosten für seine Vertreter.

Artikel 4

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

Der Generaldirektor des Zentralamtes oder sein Stellvertreter nehmen an den Sitzungen der Ausschüsse mit beratender Stimme teil.

Artikel 5

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

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

Artikel 6

Der Revisionsausschuß ist verhandlungsfähig, wenn die Hälfte der Vertragsstaaten vertreten ist; die Fachmännischen Ausschüsse sind verhandlungsfähig, wenn ein Drittel der Vertragsstaaten vertreten ist.

Artikel 7

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

Article 8

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

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

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission,
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

Article 10

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11

Pour faciliter les travaux, les Commissions peuvent constituer des sous-commissions; elles peuvent aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

Artikel 8

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

Artikel 9

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

Ein Antrag gilt als angenommen, wenn die Zahl der Ja-Stimmen:

- a) mindestens ein Drittel der im Ausschuß vertretenen Staaten beträgt,
- b) größer ist als die Zahl der Nein-Stimmen.

Artikel 10

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

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

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

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

Artikel 11

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

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

Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP)

Article premier

Objet et portée du règlement

§ 1. — Le présent règlement s'applique à tous les transports de wagons de particuliers, vides ou chargés, admis au service international conformément aux dispositions de l'article 2 et remis au transport aux conditions de la «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)».

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports visés au § 1.

Article 2

Admission des wagons au service international

Pour être admis au service international, les wagons doivent être immatriculés au nom d'un particulier (personne physique ou autre sujet de droit) par un chemin de fer soumis à la CIM et munis par ce chemin de fer de la marque distinctive **P**

Dans le présent règlement, ce particulier, dont le nom doit être inscrit sur le wagon, est dénommé «titulaire».

Article 3

Emploi des wagons

L'expéditeur ne peut employer le wagon que pour le transport des marchandises auxquelles il est approprié selon le contrat d'immatriculation. L'expéditeur est seul responsable des conséquences qui résulteraient de l'inobservation de cette disposition.

Article 4

Aménagements et appareils spéciaux

Si le wagon est muni d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire, dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

Article 5

Remise au transport

§ 1. — Le droit de remettre un wagon au transport appartient au titulaire.

Tout autre expéditeur d'un wagon, vide ou chargé, doit remettre à la gare de départ, en même temps que la lettre de voiture, une autorisation émanant du titulaire, laquelle peut viser plusieurs wagons.

Cette autorisation n'est pas exigible si cet expéditeur est le destinataire du wagon lors du transport précédent et si, avant la conclusion du nouveau contrat de transport, la gare n'a pas reçu du titulaire, par lettre ou par télégramme, l'interdiction d'expédier le ou plusieurs wagons sans son autorisation.

§ 2. — Sauf ordre contraire du titulaire, le chemin de fer est autorisé à renvoyer d'office à sa gare d'attache aux frais du titulaire, sous le couvert d'une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse de ce dernier :

— tout wagon arrivé vide, dont le chargement n'aura pas été commencé dans les quinze jours comptés de sa mise à disposition;

— tout wagon arrivé chargé qui, dans les huit jours comptés de la fin de son déchargement, n'aura pas fait l'objet d'une nouvelle expédition.

S'il n'use pas de cette faculté, le chemin de fer doit, dès l'expiration des délais fixés ci-dessus, aviser le titulaire de la situation de son wagon; dans ce cas, le renvoi d'office du wagon ne peut pas être effectué dans les huit jours qui suivent celui de l'envoi de l'avis au titulaire.

Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP)

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich der Ordnung

§ 1. — Diese Ordnung gilt für alle Beförderungen von leeren oder beladenen Privatwagen, die gemäß den Bestimmungen des Artikels 2 zum internationalen Verkehr zugelassen sind und zu den Bedingungen des «Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)» zur Beförderung aufgegeben werden.

§ 2. — Soweit in dieser Ordnung keine besonderen Vorschriften getroffen sind, finden auf die in § 1 genannten Beförderungen die übrigen Bestimmungen der CIM Anwendung.

Artikel 2

Zulassung der Privatwagen zum internationalen Verkehr

Wagen, die im internationalen Verkehr verwendet werden sollen, sind auf den Namen eines Privaten (physische Person oder anderes Rechtssubjekt) bei einer der CIM unterstehenden Eisenbahn einzustellen und von ihr mit dem besonderen Zeichen **P** zu versehen.

In dieser Ordnung wird der Private, dessen Name auf dem Wagen angeschrieben sein muß, als «Einsteller» bezeichnet.

Artikel 3

Verwendung der Privatwagen

Der Absender darf den Privatwagen nur zur Beförderung derjenigen Güter verwenden, für die der Wagen nach dem Einstellungsvertrag geeignet ist. Der Absender haftet allein für die Folgen der Nichtbeachtung dieser Vorschrift.

Artikel 4

Sondereinrichtungen

Ist der Privatwagen mit Sondereinrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen usw.) versehen, so hat der Absender die Bedienung dieser Einrichtungen zu besorgen oder besorgen zu lassen. Diese Verpflichtung geht auf den Empfänger über, sobald er seine Rechte gemäß Artikel 16 oder 22 CIM geltend gemacht hat.

Artikel 5

Übergabe zur Beförderung

§ 1. — Das Recht, einen Privatwagen zur Beförderung aufzugeben, steht dem Einsteller zu.

Jeder andere Absender eines leeren oder beladenen Privatwagens muß dem Versandbahnhof zugleich mit dem Frachtbrief eine schriftliche Ermächtigung des Einstellers übergeben. Die Ermächtigung kann auch mehrere Wagen umfassen.

Die Ermächtigung ist nicht erforderlich, wenn der Absender des Privatwagens Empfänger der vorhergehenden Sendung war und wenn der Versandbahnhof vor Abschluß des neuen Frachtvertrags keine Weisung des Einstellers mit Brief oder Telegramm erhalten hat, den oder die Privatwagen nicht ohne seine Zustimmung zu versenden.

§ 2. — Sofern der Einsteller nicht anders verfügt, ist die Eisenbahn berechtigt:

— jeden leer angekommenen Privatwagen, mit dessen Verladung binnen 15 Tagen, seitdem er zur Verfügung gestellt worden ist, nicht begonnen wird, sowie

— jeden beladen angekommenen Privatwagen, der binnen 8 Tagen nach Beendigung der Entladung nicht wieder aufgegeben wird,

dem Einsteller auf dessen Kosten und mit einem auf dessen Namen und Adresse lautenden Frachtbrief an den Heimatbahnhof zu senden.

Wenn die Eisenbahn von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch macht, muß sie nach Ablauf der vorstehend angegebenen Fristen den Einsteller davon benachrichtigen und darf dann binnen 8 Tagen nach dem Tage der Absendung der Benachrichtigung an den Einsteller den Wagen nicht zurücksenden.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux wagons se trouvant dans le pays du réseau immatriculateur, ni aux wagons se trouvant sur les embranchements particuliers.

§ 3. — Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

Article 6

Indications sur la lettre de voiture

§ 1. — Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture les indications suivantes:

a) s'il s'agit d'un wagon vide: dans la colonne « Désignation de la marchandise », la mention « wagon de particulier vide », les caractéristiques du wagon étant indiquées dans la rubrique « Wagons »;

b) s'il s'agit d'un wagon chargé: dans la colonne « Désignation de la marchandise », après la nature de la marchandise, les mots « chargée sur wagon de particulier », les caractéristiques du wagon étant inscrites dans la rubrique « Wagons ».

§ 2. — Si l'expéditeur d'un wagon vide désire obtenir une garantie supplémentaire du délai de livraison conformément aux dispositions de l'article 12, il doit inscrire dans la case « Déclarations », la mention « Garantie supplémentaire du délai de livraison ».

Article 7

Remboursements et débours

§ 1. — Les envois de wagons vides ne peuvent être grevés ni de remboursements ni de débours.

§ 2. — Les transports de wagons chargés ne peuvent être grevés d'un remboursement que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise chargée.

Article 8

Déclaration d'intérêt à la livraison

§ 1. — La déclaration d'intérêt à la livraison pour les envois de wagons vides n'est pas admise.

§ 2. — La déclaration d'intérêt à la livraison pour le transport d'un wagon chargé ne produit d'effet qu'en ce qui concerne la marchandise chargée.

Article 9

Suspension du délai de livraison

§ 1. — Le délai de livraison est suspendu non seulement dans les cas prévus à l'article 11, § 7, de la CIM, mais également pendant toute l'interruption du transport entraînée par une avarie du wagon, à moins que le chemin de fer ne soit responsable de cette avarie aux termes de l'article 13.

§ 2. — Lorsque la marchandise chargée sur le wagon avarié est transbordée dans un autre wagon, le délai reprend cours pour la marchandise à partir du moment où, au point de transbordement, elle peut être remise en route.

Article 10

Constatation d'une avarie du wagon ou de perte de pièces

§ 1. — Lorsqu'une avarie du wagon ou une perte de pièces est découverte ou présumée par le chemin de fer ou alléguée par l'ayant droit, le chemin de fer est tenu de dresser, conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM, un procès-verbal constatant la nature de l'avarie ou de la perte et, autant que possible, sa cause et le moment où elle s'est produite.

Ce procès-verbal doit être adressé sans délai au chemin de fer immatriculateur, lequel en transmet copie au titulaire.

§ 2. — Si le wagon est chargé, un procès-verbal distinct doit être, le cas échéant, dressé pour la marchandise, conformément aux dispositions de l'article 45 de la CIM.

Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten nicht für Privatwagen, die sich im Lande der einstellenden Eisenbahn oder auf privaten Anschlußgeleisen befinden.

§ 3. — Der Mieter, dessen Name mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn auf dem Privatwagen angeschrieben ist, tritt in bezug auf die Ausführung der Bestimmungen dieses Artikels von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers.

Artikel 6

Angaben im Frachtbrief

§ 1. — Der Absender hat im Frachtbrief außer den in der CIM vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

a) bei leeren Privatwagen in der Spalte «Bezeichnung des Gutes» den Vermerk «Privatwagen, leer»; die besonderen Merkmale des Wagens sind in der Spalte «Wagen» einzutragen;

b) bei beladenen Privatwagen in der Spalte «Bezeichnung des Gutes», nach den Angaben über die Art des Gutes, die Worte «auf Privatwagen verladen»; die besonderen Merkmale des Wagens sind in der Spalte «Wagen» einzutragen.

§ 2. — Wenn der Absender eines leeren Privatwagens wünscht, daß gemäß Artikel 12 die fristgemäße Ablieferung besonders gewährleistet wird, so hat er in der Spalte «Erklärungen» folgenden Vermerk einzutragen: «Besondere Gewährleistung der fristgemäßen Ablieferung».

Artikel 7

Nachnahmen und Barvorschüsse

§ 1. — Sendungen von leeren Privatwagen dürfen weder mit Nachnahmen noch mit Barvorschüssen belastet werden.

§ 2. — Bei Beförderung von beladenen Privatwagen darf die Nachnahme den Wert des verladene Gutes nicht übersteigen.

Artikel 8

Angabe des Interesses an der Lieferung

§ 1. — Bei Sendungen von leeren Privatwagen ist eine Angabe des Interesses an der Lieferung nicht zulässig.

§ 2. — Bei Beförderung von beladenen Privatwagen ist die Angabe des Interesses an der Lieferung nur für das verladene Gut wirksam.

Artikel 9

Ruhen der Lieferfrist

§ 1. — Außer in den in Artikel 11 § 7 CIM vorgesehenen Fällen ruht die Lieferfrist auch dann, wenn die Beförderung durch eine Beschädigung des Privatwagens unterbrochen wird, sofern die Eisenbahn nicht gemäß den Bestimmungen des Artikels 13 für diese Beschädigung haftbar ist.

§ 2. — Wenn das auf dem beschädigten Privatwagen verladene Gut in einen anderen Wagen umgeladen wird, so beginnt die Lieferfrist für das Gut von dem Zeitpunkt an wieder zu laufen, in dem es nach der Umladung weiterbefördert werden kann.

Artikel 10

Feststellung einer Beschädigung des Privatwagens oder des Verlustes von Wagenbestandteilen

§ 1. — Wird eine Beschädigung des Privatwagens oder der Verlust von Wagenbestandteilen von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn die Art der Beschädigung oder des Verlustes und, soweit dies möglich ist, die Ursache des Schadens und den Zeitpunkt seines Entstehens in einer Niederschrift (Tatbestandsaufnahme) gemäß Artikel 45 CIM festzuhalten.

Die Tatbestandsaufnahme ist unverzüglich der einstellenden Eisenbahn zuzustellen, die dem Einsteller eine Abschrift übermittelt.

§ 2. — Ist der Privatwagen beladen, so ist gegebenenfalls für das Gut eine besondere Tatbestandsaufnahme gemäß Artikel 45 CIM zu erstellen.

*Article 11***Avarie d'un wagon empêchant la continuation du transport**

§ 1. — En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié vide ou mettant ce wagon hors d'état de prendre charge, la gare où l'avarie est constatée doit, sans délai, en aviser, par télégramme, l'expéditeur et le titulaire en indiquant, autant que possible, la nature de l'avarie.

§ 2. — Tout wagon vide retiré de la circulation doit être remis en état de circuler par le chemin de fer sauf si le wagon, en raison de la gravité des avaries, doit être chargé sur un autre wagon.

Pour rendre le wagon utilisable, le chemin de fer peut effectuer d'office des réparations jusqu'à concurrence de 300 francs.

Le chemin de fer informe succinctement le titulaire, par l'entremise du chemin de fer immatriculateur, des travaux importants qui ont été exécutés en vertu des alinéas 1 et 2.

Ces dispositions sont applicables sans qu'il soit préjugé pour autant de la responsabilité.

§ 3. — Lorsque le chemin de fer effectue des travaux de réparation conformément au § 2 et s'il est à prévoir que la durée d'exécution des travaux dépassera quatre jours, le chemin de fer demande par télégramme à l'expéditeur de lui faire connaître si le contrat de transport doit être poursuivi ou modifié après l'exécution des travaux.

A défaut d'instruction de l'expéditeur avant la fin des travaux, le contrat de transport est poursuivi.

§ 4. — Si le chemin de fer n'effectue pas d'office la réparation, la gare où l'avarie est constatée demande, sans délai et directement par télégramme, les instructions de l'expéditeur. Si l'expéditeur n'est pas en même temps le titulaire, copie de cette demande est envoyée sans délai par télégramme au titulaire.

A défaut d'instruction de l'expéditeur dans un délai de huit jours après la date de l'envoi du télégramme, le chemin de fer est autorisé, après avoir, le cas échéant, mis le wagon en état de circuler, à le renvoyer d'office à sa gare d'attache avec une lettre de voiture établie au nom et à l'adresse du titulaire.

Les motifs du renvoi doivent être inscrits sur la lettre de voiture dans la case « Désignation de la marchandise ».

§ 5. — En cas d'avarie empêchant la continuation du transport d'un wagon expédié chargé et si le déchargement est nécessaire, les dispositions du présent article s'appliquent au wagon déchargé.

Lorsque le wagon peut être réparé sans être déchargé, les dispositions prévues aux §§ 1, 2, 3, 6 et 7 du présent article sont applicables.

§ 6. — Les frais de transport et autres frais survenus jusqu'à la gare où le wagon a été arrêté, les frais d'envoi de l'avis à l'expéditeur et au titulaire, ainsi que ceux résultant éventuellement soit de l'exécution des instructions, soit de l'envoi d'office du wagon à sa gare d'attache grèvent l'envoi.

§ 7. — Le locataire dont le nom est inscrit sur le wagon avec l'assentiment du chemin de fer immatriculateur est, en ce qui concerne l'exercice des dispositions prévues au présent article, subrogé de plein droit au titulaire.

*Article 12***Montant de l'indemnité pour dépassement du délai de livraison**

§ 1. — Si le chemin de fer est responsable d'un dépassement du délai de livraison d'un wagon vide ou chargé, il est tenu de payer à l'ayant droit une indemnité forfaitaire de 4 francs par journée indivisible de retard, indépendamment de l'indemnité éventuellement due pour le dépassement du délai de livraison de la marchandise chargée.

§ 2. — L'expéditeur d'un wagon vide peut demander une garantie supplémentaire du délai de livraison. Il est alors perçu une taxe de 1 franc par fraction indivisible de 100 km avec minimum de 10 francs.

Dans ce cas, s'il y a dépassement du délai de livraison, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité forfaitaire de 8 francs par jour avec minimum de 20 francs.

§ 3. — Si le dépassement du délai de livraison a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, le montant de l'indemnité forfaitaire est porté à 8 francs par jour.

Artikel 11

Beschädigung eines Privatwagens, welche die Fortsetzung der Beförderung unmöglich macht

§ 1. — Wird ein leerer Privatwagen derart beschädigt, daß eine Fortsetzung der Beförderung nicht mehr möglich ist oder daß er sich zur Beförderung einer Ladung nicht mehr eignet, so hat der Bahnhof, auf dem die Beschädigung festgestellt wurde, den Absender und den Einsteller unverzüglich durch Telegramm davon zu unterrichten und dabei, soweit möglich, die Art des Schadens mitzuteilen.

§ 2. — Die Eisenbahn hat jeden ausgesetzten leeren Wagen wieder lauffähig zu machen, sofern nicht der Wagen so schwer beschädigt ist, daß er auf einen anderen Wagen verladen werden muß.

Um einen Wagen für die Beförderung einer Ladung wieder verwendbar zu machen, kann die Eisenbahn von sich aus Ausbesserungen bis zum Betrage von 300 Franken vornehmen.

Die Eisenbahn teilt dem Einsteller durch Vermittlung der einstellenden Eisenbahn kurz mit, welche wichtigen Arbeiten nach Absatz 1 und 2 ausgeführt wurden.

Diese Bestimmungen gelten, ohne daß dadurch die Frage der Haftung berührt wird.

§ 3. — Führt die Eisenbahn Ausbesserungen nach § 2 aus und dauern die Arbeiten voraussichtlich mehr als 4 Tage, so ersucht die Eisenbahn den Absender durch Telegramm um Anweisung, ob der Frachtvertrag nach Beendigung der Arbeiten fortgesetzt oder abgeändert werden soll.

Erteilt der Absender bis zur Beendigung der Arbeiten keine Anweisung, so wird der Frachtvertrag fortgesetzt.

§ 4. — Nimmt die Eisenbahn die Ausbesserung nicht von sich aus vor, so hat der Bahnhof, auf dem die Beschädigung festgestellt wurde, den Absender unverzüglich durch Telegramm um Anweisung zu ersuchen. Wenn der Absender nicht zugleich Einsteller ist, wird diesem unverzüglich der Wortlaut dieser Aufforderung telegraphisch mitgeteilt.

Wenn die Eisenbahn binnen 8 Tagen nach Absendung des Telegramms keine Anweisung des Absenders erhält, ist sie ohne weiteres berechtigt, den Privatwagen mit einem auf den Namen und die Adresse des Einstellers lautenden Frachtbrief an den Heimatbahnhof zurückzusenden, nachdem sie den Wagen gegebenenfalls lauffähig gemacht hat.

Die Gründe für die Rücksendung des Wagens sind im Frachtbrief in der Spalte «Bezeichnung des Gutes» zu vermerken.

§ 5. — Wird ein beladener Privatwagen derart beschädigt, daß eine Fortsetzung der Beförderung nicht mehr möglich ist und er entladen werden muß, so finden die Bestimmungen dieses Artikels auf den entladenen Wagen Anwendung.

Kann ein Wagen ausgebessert werden, ohne daß er entladen werden muß, so gelten die §§ 1, 2, 3, 6 und 7 dieses Artikels.

§ 6. — Die Beförderungskosten und die sonstigen bis zum Aussetzungsbahnhof entstandenen Kosten, die Kosten der Benachrichtigung des Absenders und des Einstellers sowie gegebenenfalls die Kosten, die sich aus der Ausführung der Anweisungen oder daraus ergeben, daß die Eisenbahn den Privatwagen von sich aus an den Heimatbahnhof zurücksendet, haften auf der Sendung.

§ 7. — Der Mieter, dessen Name mit Zustimmung der einstellenden Eisenbahn auf dem Privatwagen angeschrieben ist, tritt in bezug auf die Ausführung der Bestimmungen dieses Artikels von Rechts wegen an die Stelle des Einstellers.

Artikel 12

Höhe der Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 1. — Wenn die Eisenbahn für die Überschreitung der Lieferfrist eines leeren oder beladenen Privatwagens haftet, so hat sie, von der allfälligen Entschädigung für Lieferfristüberschreitung für das auf dem Wagen verladene Gut abgesehen, dem Berechtigten eine feste Entschädigung von 4 Franken für jeden auch nur angefangenen Tag Verspätung zu bezahlen.

§ 2. — Der Absender eines leeren Privatwagens kann eine besondere Gewährleistung der fristgemäßen Ablieferung verlangen. Es wird dafür eine Gebühr von 1 Franken für je auch nur angefangene 100 km, jedoch mindestens 10 Franken erhoben.

In diesem Fall hat die Eisenbahn bei Überschreitung der Lieferfrist eine Entschädigung von 8 Franken je Tag, jedoch mindestens 20 Franken, zu zahlen.

§ 3. — Wenn die Lieferfristüberschreitung auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist, wird die feste Entschädigung auf 8 Franken je Tag erhöht.

*Article 13***Responsabilité du chemin de fer en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces**

§ 1. — En cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces survenue à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison, le chemin de fer est responsable s'il ne prouve pas que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2. — En cas de perte du wagon, l'indemnité est limitée à la valeur du wagon; les éléments de cette valeur sont déterminés dans le contrat d'immatriculation.

En cas d'avarie, l'indemnité est calculée suivant les dispositions prévues au contrat d'immatriculation.

§ 3. — En cas de perte ou d'avarie d'accessoires amovibles, le chemin de fer n'est responsable que si ces accessoires sont inscrits sur les deux côtés du wagon. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité pour la perte ou l'avarie d'agrès d'outillage amovibles.

§ 4. — A moins que l'ayant droit ne prouve que les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer, celui-ci n'est responsable

— des dommages survenus aux récipients en grès, verre, terre cuite, etc., que si ces dommages sont en corrélation avec une autre avarie du wagon dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent;

— des dommages survenus aux récipients comportant des revêtements intérieurs (émail, ébène, etc.) que si le récipient présente des traces d'avaries extérieures dont le chemin de fer doit répondre d'après les dispositions qui précèdent.

§ 5. — Le titulaire est de plein droit subrogé à l'expéditeur ou au destinataire en ce qui concerne le droit à indemnité en cas de perte ou d'avarie du wagon ou de ses pièces. Les réclamations administratives ne peuvent être adressées qu'au chemin de fer immatriculateur et les actions ne peuvent être exercées que contre ce chemin de fer, subrogé lui-même de plein droit au chemin de fer responsable.

*Article 14***Présomption de perte de wagon. Cas où il est retrouvé**

§ 1. — Le wagon est considéré comme perdu lorsqu'il ne peut être mis à disposition du destinataire dans les trois mois qui suivent l'expiration du délai de livraison.

Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du wagon pour toute cause non imputable au chemin de fer ou pour avarie.

§ 2. — Si le wagon considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, le titulaire peut exiger, dans un délai de six mois après l'avis qu'il en aura reçu par le chemin de fer immatriculateur, que le wagon lui soit remis, sans frais, à la gare d'attache contre restitution de l'indemnité.

*Artikel 13***Haftung der Eisenbahn für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile**

§ 1. — Die Eisenbahn haftet für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung, sofern sie nicht beweist, daß der Schaden nicht durch ihr Verschulden herbeigeführt worden ist.

§ 2. — Bei Verlust des Privatwagens ist die Entschädigung auf den Wert des Wagens begrenzt, der nach den im Einstellungsvertrag enthaltenen Grundlagen berechnet wird.

Bei Beschädigung wird die Entschädigung nach den im Einstellungsvertrag enthaltenen Bestimmungen berechnet.

§ 3. — Für den Verlust oder die Beschädigung von losen Wagenbestandteilen haftet die Eisenbahn nur, wenn die Bestandteile auf beiden Wagenlängsseiten angeschrieben sind. Die Eisenbahn haftet nicht für den Verlust oder die Beschädigung von losen Geräten.

§ 4. — Sofern der Berechtigte nicht beweist, daß der Schaden auf einem Verschulden der Eisenbahn beruht, haftet die Eisenbahn

— für die Beschädigung von Gefäßen aus Ton, Glas, Terrakotta usw. nur dann, wenn diese Schäden mit einer anderen Beschädigung des Privatwagens zusammenhängen, für die sie nach den vorangehenden Bestimmungen haftet;

— für die Beschädigung von Gefäßen, die im Inneren eine Verkleidung (Email, Ebonit usw.) haben, nur dann, wenn das Gefäß selbst Spuren einer äußeren Beschädigung aufweist, für die sie nach den vorangehenden Bestimmungen haftet.

§ 5. — Bezüglich der Entschädigung für Verlust oder Beschädigung des Privatwagens oder seiner Bestandteile tritt der Einsteller von Rechts wegen in die Rechte des Absenders oder des Empfängers ein. Reklamationen können nur bei der einstellenden Eisenbahn eingereicht werden, und die Ansprüche können nur gegen diese Eisenbahn geltend gemacht werden, die von Rechts wegen in die Rechtsstellung der haftenden Eisenbahn eintritt.

*Artikel 14***Vermutung für den Verlust des Privatwagens. Wiederauffinden des Wagens**

§ 1. — Der Privatwagen wird als verloren betrachtet, wenn er nicht binnen 3 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger zur Verfügung gestellt werden kann.

Diese Frist wird um die Dauer der Stilllegung des Wagens erhöht, die durch einen der Eisenbahn nicht zur Last fallenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.

§ 2. — Wird der als verloren betrachtete Privatwagen nach Bezahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Einsteller binnen 6 Monaten nach Empfang der Nachricht durch die einstellende Eisenbahn verlangen, daß der Wagen ihm gegen Rückzahlung der Entschädigung kostenlos im Heimatbahnhof zur Verfügung gestellt wird.

Règlement international concernant le transport des containers (RICO)**CHAPITRE PREMIER****Généralités***Article premier***Objet et portée du règlement**

§ 1. — Le présent règlement s'applique aux transports des containers, appartenant au chemin de fer ou appartenant à des particuliers (personne physique ou autre sujet de droit) et agréés par le chemin de fer, remis au transport aux conditions de la «Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM)».

§ 2. — Sont considérés comme containers, au sens du présent règlement, les engins (caisses, cadres, citernes, etc.) construits afin de faciliter les transports de marchandises de domicile à domicile soit par chemin de fer seul, soit par transport mixte chemin de fer/autres moyens de locomotion.

*Article 2***Dispositions générales**

§ 1. — Sauf dispositions contraires dans les tarifs, le contenu d'un container ne peut faire l'objet que d'un seul contrat de transport.

§ 2. — A défaut de dispositions spéciales dans le présent règlement, les autres prescriptions de la CIM sont applicables aux transports des containers vides ou chargés.

*Article 3***Transports à domicile**

Pour les envois enlevés ou livrés à domicile par le chemin de fer, le contrat de transport est conclu au domicile de l'expéditeur et terminé au domicile du destinataire.

CHAPITRE II**Containers appartenant au chemin de fer***Article 4***Fourniture. Rémunération**

Les containers sont mis à la disposition des expéditeurs dans la limite des possibilités du chemin de fer. Pour l'utilisation des containers, il peut être perçu une rémunération dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

*Article 5***Indications sur la lettre de voiture**

Outre les mentions prévues par la CIM, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, dans la colonne «Agrès-Containers», la catégorie, les marques, le numéro du container, la tare en kilogrammes et la contenance en m³ ou en litres.

La tare des containers ne doit pas comprendre le poids des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant soit un caractère d'emballage, soit un caractère d'amarrage.

ANLAGE V
(Artikel 60 § 2)

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

KAPITEL I

Allgemeines

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich der Ordnung

§ 1. — Diese Ordnung gilt für die Beförderung von Behältern (Containern) — und zwar von bahneigenen Behältern und von Behältern eines Privaten (physische Person oder anderes Rechtssubjekt), die von der Eisenbahn zugelassen sind (Privatbehälter) —, die zu den Bedingungen des «Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)» zur Beförderung aufgegeben werden.

§ 2. — Behälter im Sinne dieser Ordnung sind technische Hilfsmittel (Kisten, Zisternen usw.), die gebaut sind, um die Beförderung von Gütern im Haus-Haus-Verkehr entweder ausschließlich durch die Eisenbahn oder in Verbindung mit anderen Beförderungsmitteln zu erleichtern.

Artikel 2

Allgemeine Bestimmungen

§ 1. — Sofern in den Tarifen nichts anderes bestimmt ist, darf der Inhalt eines Behälters nur den Gegenstand eines einzigen Frachtvertrages bilden.

§ 2. — Soweit in dieser Ordnung keine besonderen Vorschriften getroffen sind, finden auf die Beförderung von leeren oder beladenen Behältern die übrigen Bestimmungen der CIM Anwendung.

Artikel 3

Haus-Haus-Beförderung

Für Sendungen, die von der Eisenbahn im Haus abgeholt oder ins Haus abgeliefert werden, ist der Frachtvertrag im Hause des Absenders abgeschlossen und im Hause des Empfängers beendet.

KAPITEL II

Bahneigene Behälter

Artikel 4

Zuteilung. Gebühr

Die Behälter werden von der Eisenbahn den Absendern im Rahmen des Möglichen zur Verwendung zugeteilt. Für die Benützung der Behälter kann eine Gebühr erhoben werden, deren Höhe in den Tarifen oder Vorschriften festgelegt wird.

Artikel 5

Angaben im Frachtbrief

Der Absender hat im Frachtbrief außer den in der CIM vorgeschriebenen Eintragungen in der Spalte «Lademittel-Behälter» die Art, das Eigentumsmerkmal, die Nummer des Behälters, dessen Eigengewicht in Kilogramm sowie den Fassungsraum in m³ oder Litern anzugeben.

Das Gewicht der inneren losen Sondervorrichtungen, die zur Verpackung oder Befestigung der Güter dienen, gehört nicht zum Eigengewicht des Behälters.

*Article 6***Mise à disposition, restitution, manutention**

Les tarifs ou les règlements fixent les conditions dans lesquelles les containers sont mis à disposition, le délai dans lequel ils doivent être restitués, les taxes qui sont perçues lorsque ce délai n'est pas respecté ainsi que les conditions dans lesquelles les opérations de chargement et de déchargement doivent être effectuées.

Le chargement comprend non seulement la mise en wagon, mais encore les opérations accessoires notamment l'amarrage des containers.

*Article 7***Nettoyage**

Le destinataire est tenu de nettoyer les containers après déchargement. Lorsque les containers sont restitués au chemin de fer sans être nettoyés, celui-ci est en droit d'exiger le paiement d'une taxe, dont le montant est fixé par les tarifs ou les règlements.

*Article 8***Réutilisation**

Les containers livrés chargés ne peuvent être réutilisés par les destinataires pour de nouveaux transports qu'avec le consentement du chemin de fer destinataire.

*Article 9***Pertes et avaries**

§ 1. — Celui qui accepte du chemin de fer un container vide ou chargé est tenu de vérifier l'état de ce container au moment où il est mis à sa disposition; il est responsable de tous les dommages qui seraient constatés lors de la restitution du container au chemin de fer et qui n'auraient pas été signalés lors de la mise à disposition; à moins qu'il ne prouve que les dommages existaient lorsque le container a été mis à disposition ou qu'ils résultent de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 2. — L'expéditeur est responsable de la perte ou de l'avarie d'un container survenue pendant l'exécution du contrat de transport, lorsque celle-ci provient de son fait ou de celui de ses préposés.

§ 3. — Lorsque le container n'est pas restitué dans les trente jours qui suivent le jour de la mise à disposition, le chemin de fer peut le considérer comme perdu et exiger le paiement de sa valeur.

CHAPITRE III

Containers appartenant à des particuliers*Article 10***Agrément**

Pour être admis au service international, les containers appartenant à des particuliers doivent être agréés par un chemin de fer soumis à la CIM, munis par ce chemin de fer de la marque distinctive **P** et satisfaire, en ce qui concerne leur construction et leurs inscriptions, aux conditions prévues à cet effet.

*Article 11***Aménagements spéciaux**

Si les containers de particuliers sont munis d'appareils spéciaux (appareils réfrigérants, bassins à eau, mécanismes, etc.), il incombe à l'expéditeur d'en assurer ou d'en faire assurer le service. Cette obligation passe au destinataire dès qu'il a fait valoir ses droits conformément à l'article 16 ou à l'article 22 de la CIM.

Artikel 6**Übergabe. Rückgabe. Handhabung**

Die Tarife und Vorschriften enthalten die Bedingungen, unter denen die Behälter zur Verfügung gestellt werden, die Frist, innerhalb welcher sie zurückgegeben werden müssen, die Gebühren, die erhoben werden, wenn diese Frist nicht eingehalten wird, sowie die Bedingungen für die Verladung und die Ausladung.

Die Verladung umfaßt nicht allein das Aufladen auf den Wagen, sondern auch die sonstigen Verrichtungen, besonders das Festmachen der Behälter.

Artikel 7**Reinigung**

Der Empfänger ist verpflichtet, nach dem Ausladen die Behälter zu reinigen. Werden die Behälter der Eisenbahn ungereinigt zurückgegeben, so kann diese die Bezahlung einer Gebühr verlangen, deren Höhe durch die Tarife oder Vorschriften festgelegt wird.

Artikel 8**Wiederverwendung**

Die beladen abgelieferten Behälter dürfen von den Empfängern nur nach Zustimmung der Empfangsbahn für neue Beförderungen benützt werden.

Artikel 9**Verlust und Beschädigung**

§ 1. — Wer von der Eisenbahn einen leeren oder beladenen Behälter übernimmt, ist verpflichtet, den Zustand dieses Behälters in dem Zeitpunkt festzustellen, in welchem ihm dieser übergeben wurde. Der Benützer haftet für alle Schäden, die bei der Rückgabe des Behälters an die Eisenbahn festgestellt und die von ihm bei der Übergabe nicht gemeldet worden sind, es sei denn, daß er nachweist, der Schaden habe schon bei der Übergabe bestanden oder sei durch Umstände herbeigeführt worden, die der Benützer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 2. — Der Absender haftet für den Verlust oder die Beschädigung eines Behälters, die während der Ausführung des Frachtvertrages entstanden sind, wenn der Verlust oder die Beschädigung auf sein Verschulden oder das seiner Leute zurückzuführen sind.

§ 3. — Wird der Behälter nicht binnen 30 Tagen nach dem Tag, an dem er zur Verfügung gestellt wurde, der Eisenbahn zurückgegeben, so kann ihn diese als verloren betrachten und den Ersatz seines Wertes beanspruchen.

KAPITEL III**Privatbehälter****Artikel 10****Zulassung zum Verkehr**

Privatbehälter, die im internationalen Verkehr verwendet werden sollen, sind von einer der CIM unterstehenden Eisenbahn zum Verkehr zuzulassen und von ihr mit dem besonderen Zeichen **P** zu versehen. Ihre Bauart und die Anschriften müssen den zu diesem Zwecke aufgestellten Vorschriften entsprechen.

Artikel 11**Sondereinrichtungen**

Sind die Privatbehälter mit Sondereinrichtungen (Kühlvorrichtungen, Wasserbehältern, maschinellen Einrichtungen usw.) versehen, so hat der Absender die Bedienung dieser Einrichtungen zu besorgen oder besorgen zu lassen. Diese Verpflichtung geht auf den Empfänger über, sobald er seine Rechte gemäß Artikel 16 oder 22 CIM geltend gemacht hat.

*Article 12***Indications sur la lettre de voiture**

§ 1. — Pour les containers chargés, l'expéditeur doit inscrire, dans la colonne «Agrès-Containers» de la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM, la catégorie, les marques, le numéro du container, le signe **P**, la tare en kilogrammes et la contenance en m³ ou en litres.

§ 2. — Pour les containers vides, l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture, outre les mentions prévues par la CIM, les indications suivantes:

a) dans la colonne «Agrès-Containers», la catégorie, les marques, le numéro du container et le signe **P**;

b) dans la colonne «Désignation de la marchandise», la tare en kilogrammes, la mention «Container vide».

*Article 13***Retour à vide ou réutilisation**

Après livraison du container et sauf accords spéciaux, le chemin de fer n'est pas obligé d'intervenir pour la remise au transport du container vide en retour ou du container réutilisé à charge.

*Article 14***Remboursements**

Les envois de containers vides ne peuvent être grevés de remboursements.

*Article 15***Responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison**

Pour la responsabilité en cas de dépassement du délai de livraison, les chemins de fer peuvent, indépendamment des dispositions de la CIM, par accord spécial conclu avec le propriétaire du container, prévoir le paiement au propriétaire d'une indemnité particulière.

*Artikel 12***Angaben im Frachtbrief**

§ 1. — Für beladene Privatbehälter hat der Absender im Frachtbrief außer den in der CIM vorgeschriebenen Eintragungen in der Spalte «Lademittel-Behälter» die Art, das Eigentumsmerkmal, die Nummer des Behälters, das Zeichen **P**, das Eigengewicht in Kilogramm sowie den Fassungsraum in m³ oder Litern anzugeben.

§ 2. — Für leere Privatbehälter hat der Absender im Frachtbrief außer den in der CIM vorgeschriebenen Eintragungen folgende Angaben zu machen:

a) in der Spalte «Lademittel-Behälter» die Art, das Eigentumsmerkmal, die Nummer des Behälters und das Zeichen **P**;

b) in der Spalte «Bezeichnung des Gutes» das Eigengewicht in Kilogramm und den Vermerk «leer».

*Artikel 13***Rücksendung oder Wiederverwendung**

Nach der Ablieferung eines Privatbehälters an den Empfänger ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, die Rücksendung des leeren Behälters oder die Wiederverwendung zu veranlassen. Sonderabmachungen bleiben vorbehalten.

*Artikel 14***Nachnahmen**

Sendungen von leeren Privatbehältern dürfen nicht mit Nachnahmen belastet werden.

*Artikel 15***Haftung für Überschreitung der Lieferfrist**

Die Eisenbahnen können, unabhängig von den Bestimmungen der CIM, durch Sonderabkommen mit dem Eigentümer eines Privatbehälters vorsehen, daß ihm bei Überschreitung der Lieferfrist eine besondere Entschädigung gewährt wird.

Règlement international concernant le transport 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. Toutefois les tarifs peuvent prévoir des dérogations à cette règle.

§ 2. — Sont exclues du transport les marchandises désignées à l'article 3 de la présente Convention. Les matières et objets énumérés dans l'Annexe I à la Convention ou ceux qui sont visés par les accords particuliers conclus en vertu des dispositions de l'article 4, § 2, de la Convention, ne sont admis au transport comme colis express que si ce mode de transport est expressément prévu par ladite Annexe ou par lesdits accords. Les tarifs déterminent si d'autres marchandises peuvent également être exclues du transport ou être admises sous certaines conditions.

§ 3. — Les colis express peuvent être remis au transport avec un document autre que celui qui est fixé en application de l'article 6, § 1, de la présente Convention. Le formulaire à utiliser et les mentions qui doivent ou peuvent y être portées sont déterminés par le tarif. En tout cas ce document doit contenir les indications suivantes:

- a) la désignation des gares expéditrice et destinataire;
- b) le nom et l'adresse de l'expéditeur et du destinataire;
- c) le nombre des colis, la description de l'emballage et la désignation de la nature des marchandises;
- d) la désignation des documents joints pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives.

§ 4. — L'expéditeur est responsable de l'exactitude des mentions et déclarations inscrites soit par lui-même, soit selon ses indications par le chemin de fer, dans le document de transport; il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces mentions ou déclarations seraient irrégulières, inexactes ou incomplètes.

§ 5. — Les colis express doivent être transportés par des moyens rapides dans les délais prévus aux tarifs. Les délais de livraison doivent, en tout cas, être plus réduits que les délais appliqués aux envois de grande vitesse.

§ 6. — Les tarifs peuvent aussi prévoir des dérogations aux dispositions de la présente Convention autres que celles qui sont spécifiées ci-dessus; il ne peut toutefois pas être apporté de dérogations aux dispositions des articles 26, 27, 28, 29, 31, 32, 33 et 37 à 47 inclus de ladite Convention.

En tant que les prescriptions qui précèdent et celles des tarifs ne s'y opposent pas, les dispositions de la présente Convention sont applicables au transport des colis express.

ANLAGE VI

(Artikel 60 § 3)

Internationale Ordnung für die Beförderung von Expreßgut (RIEx)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE VII
(Article 61)**Règlement d'arbitrage****Article premier****Nombre des arbitres**

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2**Choix des arbitres**

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — 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.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de 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.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

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

Article 3**Compromis**

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4**Procédure**

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur 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 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'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

ANLAGE VII
(Artikel 61)**Schiedsgerichtsordnung****Artikel 1****Zahl der Schiedsrichter**

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

Artikel 2**Wahl der Schiedsrichter**

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 3**Schiedsvertrag**

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

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

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

Artikel 4**Verfahren**

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

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

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

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

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

Article 5

Greffe

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6

Frais

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

Artikel 5
Gerichtssekretariat

Das Zentralamt besorgt die Sekretariatsgeschäfte des Schiedsgerichtes.

Artikel 6
Kosten

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

Protocole additionnel

aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV) signées à Berne le 7 février 1970

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS

sont convenus des dispositions ci-après :

I.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

II.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit de l'Irlande, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement d'Irlande, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance d'Irlande, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'en Irlande, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas en Irlande si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir en Irlande y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

Zusatzprotokoll

zu den am 7. Februar 1970 in Bern unterzeichneten Internationalen
Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM)
und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)

DIE UNTERZEICHNETEN BEVOLLMÄCHTIGTEN

haben folgendes vereinbart:

I.

1. Um die Bestimmungen der Übereinkommen von 1970 nach dem Recht des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland für die Kunden auch insoweit verbindlich werden zu lassen, als es sich um die Strecken von Gebietsteilen von Staaten handelt, welche die Übereinkommen weder unterzeichnet haben noch ihnen beigetreten sind, wird die Regierung des Vereinigten Königreichs ermächtigt, in Abweichung von den Bestimmungen der Übereinkommen für den Verkehr aus dem Vereinigten Königreich in das Frachtbriefformular (CIM), in den internationalen Fahrausweis und in den Gepäckschein (CIV) einen Hinweis auf dieses Zusatzprotokoll aufzunehmen.

2. Angesichts des Umstandes, daß die Transportgesetzgebung im Vereinigten Königreich keine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und zu ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsieht, wird als zulässig erklärt:

a) daß die Bestimmungen der CIM, soweit sie eine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsehen, im Vereinigten Königreich nicht gelten;

b) daß Fracht und Nebengebühren, zu deren Erhebung die Eisenbahn im Vereinigten Königreich ermächtigt ist, auch auf den der CIM unterliegenden internationalen Verkehr angewendet werden.

3. Bis zum Abschluß und Inkrafttreten eines besonderen Anhangs zur Anlage I zur CIM, der Sonderbestimmungen für die Eisenbahn-Seebeförderung von gefährlichen Gütern zwischen dem Festland und dem Vereinigten Königreich enthält, müssen die gefährlichen Güter, deren Beförderung nach oder von dem Vereinigten Königreich der CIM unterstellt ist, außer den Bestimmungen der Anlage I auch den Bedingungen des Vereinigten Königreichs über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und zur See entsprechen.

II.

1. Um die Bestimmungen der Übereinkommen von 1970 nach dem Recht Irlands für die Kunden auch insoweit verbindlich werden zu lassen, als es sich um die Strecken von Gebietsteilen von Staaten handelt, welche die Übereinkommen weder unterzeichnet haben noch ihnen beigetreten sind, wird die Regierung Irlands ermächtigt, in Abweichung von den Bestimmungen der Übereinkommen für den Verkehr aus Irland in das Frachtbriefformular (CIM), in den internationalen Fahrausweis und in den Gepäckschein (CIV) einen Hinweis auf dieses Zusatzprotokoll aufzunehmen.

2. Angesichts des Umstandes, daß die Transportgesetzgebung in Irland keine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und zu ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsieht, wird als zulässig erklärt:

a) daß die Bestimmungen der CIM, soweit sie eine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsehen, in Irland nicht gelten;

b) daß Fracht und Nebengebühren, zu deren Erhebung die Eisenbahn in Irland ermächtigt ist, auch auf den der CIM unterliegenden internationalen Verkehr angewendet werden.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et l'Irlande, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance d'Irlande, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions de l'Irlande en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

III.

Les dispositions des Conventions CIM et CIV ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront 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 Economique Européenne.

IV.

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1970, demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 62 de la CIV de 1970 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

(Suivent les signatures)

3. Bis zum Abschluß und Inkrafttreten eines besonderen Anhangs zur Anlage I zur CIM, der Sonderbestimmungen für die Eisenbahn-Seebeförderung von gefährlichen Gütern zwischen dem Festland und Irland enthält, müssen die gefährlichen Güter, deren Beförderung nach oder von Irland der CIM unterstellt ist, außer den Bestimmungen der Anlage I auch den Bedingungen Irlands über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und zur See entsprechen.

III.

Die Bestimmungen der Übereinkommen CIM und CIV 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.

IV.

Dieses Protokoll, das die Übereinkommen von 1970 ergänzt, liegt bis zum 30. April 1970 zur Unterzeichnung auf.

Es bedarf der Ratifikation.

Die Staaten, die dieses Protokoll bis zu diesem Zeitpunkt nicht unterzeichnet haben, und die Staaten, welche sich an den vorerwähnten Übereinkommen gemäß Artikel 67 der CIM und Artikel 62 der CIV von 1970 beteiligen, können diesem Protokoll auf Grund einer Mitteilung beitreten.

Die Ratifikationsurkunde oder die Mitteilung über den Beitritt ist bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

ZU URKUND DESSEN haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorstehende Protokoll unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern am siebenten Februar neunzehnhundertsiebzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

(Folgen die Unterschriften)

Convention internationale

concernant

le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer
(CIV)

du 7 février 1970

Internationales Übereinkommen

über den

Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr
(CIV)

vom 7. Februar 1970

L'entrée en vigueur de cette Convention sera indiquée ultérieurement par l'Office central
Das Datum des Inkrafttretens dieses Übereinkommens wird vom Zentralamt später bekanntgegeben

Convention internationale

concernant

le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV)

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS,

ayant reconnu la nécessité de réviser la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer, signée à Berne le 25 février 1961, ont résolu, en conformité de l'article 68 de ladite Convention, de conclure une nouvelle Convention à cet effet et sont convenus des articles suivants:

Titre premier

Objet et portée de la Convention

Article premier

Chemins de fer et transports auxquels s'applique la Convention

§ 1. — La présente Convention s'applique, sous réserve des exceptions prévues aux paragraphes suivants, à tous les transports de voyageurs et de bagages avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats contractants et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste dressée conformément à l'article 55.

§ 2. — Les transports dont la gare¹⁾ de départ et la gare d'arrivée 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 à la présente Convention:

a) lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit sont exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ;

b) même lorsque les lignes par lesquelles s'effectue le transit ne sont pas exclusivement exploitées par un chemin de fer de l'Etat de départ, si les Etats ou les chemins de fer intéressés ont conclu des accords en vertu desquels ces transports ne sont pas considérés comme internationaux.

¹⁾ Par «gare», on entend également les ports des services de navigation et tout établissement des services automobiles ouverts au public pour l'exécution du contrat de transport.

Internationales Übereinkommen

über den

Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)

DIE UNTERZEICHNETEN BEVOLLMÄCHTIGTEN

haben in der Erkenntnis der Notwendigkeit, das am 25. Februar 1961 in Bern unterzeichnete Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr gemäß Art. 68 des genannten Übereinkommens zu revidieren, beschlossen, zu diesem Zweck ein neues Übereinkommen abzuschließen, und sind über folgende Artikel übereingekommen:

Titel I

Gegenstand und Geltungsbereich des Übereinkommens

Artikel 1

Eisenbahnen und Beförderungen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet

§ 1. — Unter Vorbehalt der in den folgenden Paragraphen vorgesehenen Ausnahmen findet dieses Übereinkommen Anwendung auf alle Personen- und Gepäckbeförderungen mit internationalen Beförderungsausweisen, welche auf einem Wege gelten, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und ausschließlich Strecken umfaßt, die in der nach Artikel 55 aufgestellten Liste verzeichnet sind.

§ 2. — Auf Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungsbahnhof¹⁾ im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, findet dieses Übereinkommen keine Anwendung:

a) wenn die Durchgangsstrecken ausschließlich von einer Eisenbahn des Abgangsstaates betrieben werden;

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

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

§ 3. — Les transports entre gares de deux Etats limitrophes et 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 des chemins 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 droit de l'Etat dont relèvent les chemins de fer qui exploitent les lignes par lesquelles s'effectue le transport.

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

Article 2

Dispositions relatives aux transports mixtes

§ 1. — Peuvent être inscrites sur la liste prévue à l'article premier, en sus des lignes de chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles ou de navigation qui complètent des parcours par voie ferrée et sur lesquelles les transports internationaux sont effectués, sous la réserve que de telles lignes, dans la mesure où elles relient deux Etats contractants au moins, ne peuvent être inscrites sur la liste qu'avec l'assentiment commun de ces Etats.

§ 2. — Les entreprises de ces lignes sont soumises à toutes les obligations imposées et sont investies de tous les droits reconnus aux chemins de fer par la présente Convention, sous réserve des dérogations résultant nécessairement des modalités différentes du transport. Toutefois, les règles de responsabilité établies par la présente Convention ne peuvent faire l'objet de dérogations.

§ 3. — Tout Etat qui désire faire inscrire sur la liste une des lignes désignées au § 1 doit prendre les mesures utiles pour que les dérogations prévues au § 2 soient publiées dans les mêmes formes que les tarifs.

§ 4. — Pour les transports internationaux empruntant à la fois des chemins de fer et des services de transport autres que ceux qui sont définis au § 1, les chemins de fer peuvent établir, en commun avec les entreprises de transport intéressées, des dispositions tarifaires appliquant un régime juridique différent de celui de la présente Convention, afin de tenir compte des particularités de chaque mode de transport. Ils peuvent, dans ce cas, prescrire l'emploi d'un titre de transport autre que celui qui est prévu par la présente Convention.

Article 3

Obligation pour le chemin de fer de transporter

§ 1. — Le chemin de fer est tenu d'effectuer, aux conditions de la présente Convention, tout transport de voyageurs ou de bagages, pourvu que :

- a) le voyageur se conforme aux prescriptions de la présente Convention et des tarifs internationaux;
- b) le transport soit possible avec les moyens ordinaires de transport;
- 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, les mesures prises à cet effet doivent être sans délai portées à la connaissance du public et des chemins de fer, à charge pour ceux-ci d'en informer les chemins de fer des autres Etats en vue de leur publication.

§ 3. — Toute infraction commise par le chemin de fer aux dispositions du présent article peut donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

§ 3. — Auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen zweier Nachbarstaaten sowie auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen zweier Staaten über das Gebiet eines dritten Staates findet, wenn die Beförderungsstrecken ausschließlich von Eisenbahnen eines dieser drei Staaten betrieben werden, das Recht dieses Staates Anwendung, sofern die Gesetze und Vorschriften keines der beteiligten Staaten entgegenstehen.

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

Artikel 2

Bestimmungen über gemischte Beförderungen

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

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

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

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

Artikel 3

Beförderungspflicht der Eisenbahn

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

a) der Reisende den Vorschriften dieses Übereinkommens und der internationalen Tarife nachkommt;

b) die Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln möglich ist;

c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuhelpfen 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 haben sie den Eisenbahnen der andern Staaten zwecks Veröffentlichung mitzuteilen.

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

Titre II**Du contrat de transport****CHAPITRE PREMIER****Transport des voyageurs****Article 4****Droit au transport**

Dès le commencement de son voyage, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable, qu'il est tenu de conserver pendant tout le cours du voyage, de présenter, s'il en est requis, à tout agent chargé du contrôle et de rendre à la fin du voyage.

Article 5**Billets**

§ 1. — Les billets délivrés pour un transport international régi par la présente Convention doivent porter le signe Φ .

§ 2. — Les mentions suivantes sont obligatoires sur les billets, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux:

- a) l'indication des 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 de transport;
- e) le jour où commence la validité;
- f) la durée de validité.

§ 3. — Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la langue dans laquelle les billets doivent être imprimés et remplis, ainsi que leur forme et leur contenu.

§ 4. — Les carnets de coupons délivrés sur la base d'un tarif international constituent un titre de transport unique au sens de la présente Convention.

§ 5. — Un billet n'est cessible, à moins d'exception prévue par les tarifs internationaux, que s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'est pas commencé.

§ 6. — Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du billet, que celui-ci est conforme à ses indications.

Article 6**Réduction de prix pour les enfants**

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

§ 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 qui ne peuvent dépasser la moitié des prix perçus pour les billets d'adultes, sauf en ce qui concerne les suppléments perçus pour l'utilisation de certaines voitures ou de certains trains et sans préjudice de l'arrondissement des sommes effectué conformément aux règles de l'administration d'émission 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. — Les tarifs internationaux peuvent toutefois prévoir des limites d'âge différentes de celles qui figurent aux §§ 1 et 2, en tant que ces limites ne seront inférieures ni à l'âge de 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.

Titel II**Beförderungsvertrag****KAPITEL I****Beförderung der Reisenden****Artikel 4****Berechtigung zur Fahrt**

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

Artikel 5**Fahrausweise**

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6**Fahrpreisermäßigung für Kinder**

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

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

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

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

Article 7**Durée de validité des billets. Arrêts aux gares intermédiaires. Utilisation des places**

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

L'occupation, l'attribution et la location des places dans les trains sont réglées par les tarifs ou les prescriptions des chemins de fer.

Article 8**Changement de classe ou de train**

Le voyageur peut occuper une place d'une classe supérieure ou passer dans un train de catégorie supérieure à celle qui est indiquée sur le billet ou faire modifier l'itinéraire, dans les conditions fixées par les tarifs internationaux.

Article 9**Voyageur sans billet valable**

§ 1. — Le voyageur qui ne peut pas présenter un billet valable est tenu de payer une surtaxe, outre le prix du voyage; cette surtaxe est calculée conformément aux règlements du chemin de fer sur lequel le paiement de la surtaxe est exigé.

§ 2. — Les billets ayant subi une modification illicite seront considérés comme non valables et retirés par le personnel de service.

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

Article 10**Personnes exclues du train ou admises sous conditions**

§ 1. — Ne sont pas admises dans le train 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 des lois et règlements; 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 loué pour elles d'avance ou ne puisse être mis à leur disposition contre paiement; toutefois, les personnes tombées malades en cours 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 sera restitué, dans les conditions fixées à l'article 23, après déduction de la part afférente au parcours effectué; le cas échéant, il en sera 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 en vigueur dans chaque Etat.

Article 11**Introduction de colis à main et d'animaux dans les voitures**

§ 1. — Les voyageurs sont autorisés à prendre gratuitement avec eux 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 au-dessous de la place qu'il occupe.

Cette règle est applicable par analogie lorsque les voitures sont d'un type spécial, notamment lorsqu'elles comportent une soute à bagages.

Artikel 7**Geltungsdauer der Fahrausweise. Fahrtunterbrechung. Benützung der Plätze**

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

Für die Belegung, Anweisung und Bestellung von Plätzen in den Zügen gelten die Tarife oder die Vorschriften der Eisenbahnen.

Artikel 8**Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung**

Der Übergang in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung, als der Fahrausweis angibt, sowie die Änderung des Beförderungsweges sind dem Reisenden unter den in den internationalen Tarifen enthaltenen Bedingungen gestattet.

Artikel 9**Reisende ohne gültigen Fahrausweis**

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

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

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

Artikel 10**Von der Fahrt ausgeschlossene oder nur bedingt zugelassene Personen**

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

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

b) Personen, die wegen einer Krankheit oder aus anderen Gründen den Mitreisenden offensichtlich lästig fallen würden, wenn für sie nicht im voraus ein besonderes Abteil gemietet ist oder ihnen gegen Bezahlung angewiesen werden kann. Unterwegs erkrankte Personen sind jedoch wenigstens bis zum nächsten geeigneten Bahnhof zu befördern, wo sie die nötige Pflege finden können. Der bezahlte Fahrpreis ist abzüglich des Betrages für die durchfahrene Strecke nach den Vorschriften des Artikels 23 zu erstatten; das gleiche gilt gegebenenfalls für die Gepäckfracht.

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

Artikel 11**Mitnahme von Handgepäck und Tieren in die Personenwagen**

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

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

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

a) les matières et objets exclus du transport comme bagages en vertu de l'article 15, lettre c), sauf exceptions prévues dans les tarifs; toutefois, les voyageurs qui, dans l'exercice d'un service public ou moyennant une autorisation légale ou administrative, portent une arme à feu, sont autorisés à prendre avec eux des munitions sans dépasser la plus faible des limites fixées par les règlements en vigueur sur les territoires empruntés; il est permis aux gardes accompagnant des prisonniers et voyageant avec ceux-ci dans des voitures ou compartiments spéciaux de prendre avec eux des armes à feu chargées;

b) les objets de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage;

c) les objets que les prescriptions de douane ou d'autres autorités administratives ne permettent pas d'introduire dans les voitures;

d) les animaux vivants. Les chiens sont cependant admis, s'ils sont portés sur les genoux ou tenus de près en laisse sur le plancher de la voiture et muselés de manière à ne pouvoir mettre en danger leur entourage; sont, en outre, admis d'autres petits animaux, s'ils sont enfermés dans des cages, caisses, paniers ou autres emballages appropriés, qui doivent être conçus de manière à exclure toute blessure ou souillure des voyageurs ainsi que tout dommage ou salissure de la voiture et des colis à main qui s'y trouvent, et si ces emballages peuvent être portés sur les genoux ou placés comme les colis à main. Les chiens et les autres petits animaux ne sont en outre admis que s'ils ne peuvent incommoder les voyageurs par leur odeur ou leur bruit, que les lois et règlements des différents États ne s'y opposent pas et qu'aucun voyageur n'y fasse objection. Les tarifs et les horaires peuvent interdire ou autoriser l'admission d'animaux dans certaines catégories de voitures ou de trains. Les tarifs indiquent si et pour quels animaux le prix de transport doit être payé.

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

§ 4. — Les employés du chemin de fer ont le droit de s'assurer, en présence du voyageur, de la nature des objets introduits dans les voitures, quand il existe des motifs sérieux de présumer une contravention aux dispositions du § 2, à l'exception de celles qui concernent le § 2, lettre c). S'il n'est pas possible de déterminer quelle est la personne qui a pris avec elle 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.

Il 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 les dommages ont été causés par une faute du chemin de fer.

Article 12

Trains. Horaires

§ 1. — Sont affectés au transport les trains réguliers prévus aux horaires et les trains mis en marche suivant les besoins.

§ 2. — Les chemins de fer doivent porter de manière appropriée l'horaire des trains à la connaissance du public.

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

§ 2. — In Personenwagen dürfen nicht mitgenommen werden:

a) die nach Artikel 15 c) von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände, soweit die Tarife keine Ausnahmen zulassen. Reisende, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes oder auf Grund gesetzlicher oder verwaltungsbehördlicher Genehmigung eine Schußwaffe führen, dürfen jedoch Munition mitnehmen, und zwar bis zur geringsten der in den Vorschriften der berührten Gebiete festgesetzten Höchstmengen. Begleiter von Gefangenen, die mit diesen in besonderen Wagen oder Wagenabteilen fahren, dürfen geladene Schußwaffen mitführen;

b) Gegenstände, die den Reisenden lästig fallen oder Schaden verursachen können;

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

d) lebende Tiere. Zugelassen sind jedoch Hunde, wenn sie auf dem Schoße getragen oder am Wagenboden kurz an der Leine gehalten werden und mit bißsicheren Maulkörben so versehen sind, daß sie ihre Umgebung nicht gefährden; zugelassen sind ferner andere Kleintiere, wenn sie in Käfigen, Kisten, Körben oder andern geeigneten Behältnissen untergebracht sind, die so beschaffen sein müssen, daß eine Verletzung oder Beschmutzung von Personen sowie eine Beschädigung oder Verunreinigung des Wagens und des mitgebrachten Handgepäcks ausgeschlossen sind, und wenn diese Behältnisse auf dem Schoße getragen oder wie Handgepäck untergebracht werden können. Die Hunde und die anderen Kleintiere sind ferner nur zugelassen, wenn sie weder durch Geruch noch durch Lärm den Reisenden lästig fallen können, die Gesetze und Vorschriften der einzelnen Staaten nicht entgegenstehen und kein Mitreisender widerspricht. Die Tarife und Fahrpläne können die Mitnahme von Tieren für bestimmte Gattungen von Personenwagen und Zügen verbieten oder zulassen. Die Tarife bestimmen, ob und für welche Tiere ein Beförderungspreis zu zahlen ist.

§ 3. — Die internationalen Tarife können vorschreiben, unter welchen Bedingungen Gegenstände, die entgegen den Bestimmungen des § 1 und des § 2 b) in Personenwagen mitgenommen worden sind, gleichwohl als Handgepäck oder Reisegepäck weiterbefördert werden können.

§ 4. — Die Eisenbahnbediensteten sind berechtigt, sich von der Beschaffenheit der in Personenwagen mitgenommenen Gegenstände in Gegenwart des Reisenden zu überzeugen, wenn triftige Gründe eine Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen des § 2 vermuten lassen. Diese Bestimmung gilt nicht für die in § 2 c) aufgeführten Gegenstände. Kann die Person, welche die der Nachprüfung unterliegenden Gegenstände mitführt, nicht festgestellt werden, so führt die Eisenbahn die Nachprüfung in Gegenwart zweier bahnfremder Zeugen durch.

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

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

Artikel 12

Züge. Fahrpläne

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

§ 2. — Die Eisenbahnen haben dem Publikum die Fahrpläne der Züge in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen.

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

Article 13**Correspondances manquées. Suppressions de trains**

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 est tenu de l'acheminer, avec ses bagages, dans la mesure du possible et sans aucune surtaxe, par un train se dirigeant vers la même destination par la même ligne ou par une autre route appartenant aux administrations qui participent à l'itinéraire du transport primitif, de façon à lui permettre d'arriver à sa destination avec moins de retard. Le chef de gare doit, s'il y a lieu, certifier sur le billet que la correspondance a été manquée ou le train supprimé, prolonger dans la mesure nécessaire sa durée de validité, et le rendre valable pour la nouvelle route, pour une classe supérieure ou pour un train à taxes plus élevées. Le chemin de fer est, toutefois, en droit de refuser l'utilisation de certains trains par voie de tarif ou d'horaire.

CHAPITRE II**Transport des bagages****Article 14****Objets admis au transport**

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

§ 2. — Les tarifs internationaux peuvent autoriser sous certaines conditions le transport comme bagages d'autres objets et d'animaux.

§ 3. — Le chemin de fer est en droit de ne pas admettre ou de limiter le transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains.

Article 15**Objets exclus du transport**

Sont exclus du transport comme bagages:

a) 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;

b) les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

c) les matières et objets dangereux, notamment les armes chargées, les matières et objets explosibles et inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives, corrosives ainsi que les matières répugnantes ou susceptibles de produire une infection.

Les tarifs internationaux peuvent admettre au transport comme bagages, dans des conditions déterminées, certaines matières et certains objets qui en sont exclus sous lettre c).

Article 16**Responsabilité du voyageur en ce qui concerne ses bagages. Surtaxes**

§ 1. — Le détenteur du bulletin de bagages est responsable de l'observation des prescriptions des articles 14 et 15; il supporte toutes les conséquences d'une infraction à ces prescriptions.

Artikel 13**Versäumung des Anschlusses. Ausfall von Zügen**

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

KAPITEL II**Beförderung von Reisegepäck****Artikel 14****Zur Beförderung zugelassene Gegenstände**

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

§ 2. — Die internationalen Tarife können unter bestimmten Bedingungen die Beförderung von anderen Gegenständen und von Tieren als Reisegepäck zulassen.

§ 3. — Die Eisenbahn ist berechtigt, die Beförderung von Reisegepäck in bestimmten Zügen oder Zuggattungen auszuschließen oder zu beschränken.

Artikel 15**Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände**

Von der Beförderung als Reisegepäck sind ausgeschlossen:

a) Gegenstände, für die auch nur in einem der an der Beförderung des Reisegepäcks beteiligten Staaten die Post das alleinige Recht zur Beförderung hat;

b) Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der an der Beförderung des Reisegepäcks beteiligten Staaten verboten ist;

c) gefährliche Stoffe und Gegenstände, insbesondere geladene Schußwaffen, explosive und entzündbare Stoffe und Gegenstände, entzündend wirkende, giftige, radioaktive und ätzende Stoffe sowie ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe.

Die internationalen Tarife können gewisse unter Buchstabe c) ausgeschlossene Stoffe und Gegenstände unter bestimmten Bedingungen zur Beförderung zulassen.

Artikel 16**Verantwortlichkeit des Reisenden für sein Reisegepäck. Zuschläge**

§ 1. — Der Inhaber des Gepäckscheins ist für die Beachtung der Vorschriften der Artikel 14 und 15 verantwortlich und trägt alle Folgen einer Zuwiderhandlung gegen diese Vorschriften.

§ 2. — Si les lois ou règlements de l'Etat sur le territoire duquel le fait se produit ne l'interdisent pas, le chemin de fer a le droit, en cas de présomption grave de contravention, de vérifier si le contenu des bagages répond aux prescriptions. Le détenteur du bulletin est appelé à assister à la vérification; s'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint et à défaut d'autres lois ou règlements en vigueur dans l'Etat où la vérification a lieu, celle-ci doit se faire en présence de deux témoins étrangers au chemin de fer. Si une infraction est constatée, les frais occasionnés par la vérification doivent être payés par le détenteur du bulletin de bagages.

§ 3. — En cas d'infraction aux dispositions des articles 14 et 15, le détenteur du bulletin de bagages doit payer une surtaxe à fixer par les tarifs internationaux, sans préjudice du supplément de prix de transport et, s'il y a lieu, des indemnités pour le dommage.

Article 17

Conditionnement, emballage et marquage des bagages

§ 1. — Les bagages 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 aura le droit d'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 est tenu d'indiquer sur chaque colis, en un endroit bien visible, son nom, son adresse, la gare de destination et le pays de destination, dans des conditions de fixité suffisantes, d'une manière claire, indélébile et ne permettant aucune confusion. Le chemin de fer a le droit de refuser les colis ne portant pas les indications prescrites. Les indications périmées doivent être enlevées ou rendues illisibles par le voyageur.

Article 18

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 par l'itinéraire indiqué 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 désigner 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 prescription par le voyageur.

Si les tarifs le prévoient, le voyageur peut, pendant la durée de validité de son billet, faire enregistrer des bagages ou bien directement pour le parcours total de la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, ou bien pour des fractions quelconques du parcours total.

Les tarifs déterminent si et dans quelles conditions des bagages peuvent être admis au transport par un itinéraire autre que celui qui est indiqué sur le billet présenté ou sans présentation de billets. Lorsque les tarifs prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation de billets, les dispositions de la présente Convention fixant les droits et obligations du voyageur que ses bagages accompagnent s'appliquent à l'expéditeur de bagages enregistrés sans présentation de billets.

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

§ 3. — Pour le surplus, les formalités d'enregistrement des bagages sont déterminées par les lois et règlements en vigueur à la gare de départ.

§ 4. — Le voyageur peut indiquer, sous les conditions en vigueur à la gare de départ, le train par lequel ses bagages doivent être expédiés. S'il n'use pas de cette faculté, l'acheminement a lieu par le premier train approprié.

Si les bagages doivent changer de train dans une gare de correspondance, le transport doit avoir lieu par le premier train qui doit assurer, dans les conditions fixées par les règlements nationaux, le service normal des 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 par d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas.

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

§ 3. — Bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der Artikel 14 und 15 hat der Inhaber des Gepäckscheins einen durch die internationalen Tarife festzusetzenden Zuschlag zu entrichten, unbeschadet seiner Pflicht, den Unterschied der Gepäckfracht nachzuzahlen und einen etwaigen Schaden zu vergüten.

Artikel 17

Beschaffenheit, Verpackung und Kennzeichnung des Reisegepäcks

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

§ 2. — Der Reisende hat auf jedem Gepäckstück an gut sichtbarer Stelle seinen Namen, seine Adresse, das Bestimmungsland und den Bestimmungsbahnhof haltbar, deutlich, unauslöschbar und in einer Verwechslungen ausschließenden Weise anzugeben. Die Eisenbahn ist berechtigt, die Annahme von Gepäckstücken ohne die vorgeschriebene Kennzeichnung zu verweigern. Der Reisende hat nicht mehr zutreffende Kennzeichnungen zu entfernen oder unleserlich zu machen.

Artikel 18

Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks

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

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

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

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

§ 2. — Die Gepäckfracht muß bei der Aufgabe bezahlt werden.

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

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

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

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

Article 19**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 régi par la présente Convention doivent porter le signe C et, sauf exceptions prévues dans les tarifs internationaux, comporter les mentions suivantes :

- a) l'indication des gares de départ et de destination;
- b) l'itinéraire;
- c) le jour de la remise et le train pour lequel cette remise a été effectuée;
- d) le nombre des billets, sauf si les bagages ont été remis au transport sans présentation d'un billet;
- e) le nombre et le poids des colis;
- f) le montant du prix de transport et des autres frais.

§ 3. — Les tarifs internationaux ou les accords entre chemins de fer déterminent la forme et la langue dans laquelle les bulletins de bagage doivent être imprimés et remplis.

§ 4. — Le voyageur est tenu de s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été établi conformément à ses indications.

Article 20**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 n'est pas tenu de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

Sont assimilés à la livraison des bagages au détenteur du bulletin, la remise de ceux-ci, effectuée conformément aux dispositions en vigueur, 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, ainsi que le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 2. — Le détenteur du bulletin de bagages est en droit de demander au service de livraison de la gare destinataire la délivrance 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 requises par les douanes et autres autorités administratives.

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

§ 4. — 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 le tarif l'exige, contre présentation du billet.

§ 5. — Le détenteur du bulletin auquel le bagage n'est pas livré dans les conditions indiquées au § 2 peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a réclamé la livraison.

§ 6. — S'il en est requis par le détenteur du bulletin de bagages et en sa présence, le chemin de fer est tenu de procéder à la vérification des bagages, en vue de constater un dommage allégué. Le détenteur du bulletin de bagages a le droit de refuser la réception des bagages, si le chemin de fer ne donne pas suite à sa demande.

§ 7. — Pour le surplus, la livraison est soumise aux lois et règlements en vigueur sur le chemin de fer chargé de la livraison.

Artikel 19**Gepäckschein**

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

§ 2. — Die für eine internationale Beförderung nach diesem Übereinkommen ausgegebenen Gepäckscheine müssen das Zeichen C tragen und – soweit in den internationalen Tarifen keine Ausnahmen vorgesehen sind – die folgenden Angaben enthalten:

- a) den Aufgabe- und den Bestimmungsbahnhof;
- b) den Beförderungsweg;
- c) den Tag der Aufgabe und den Zug, zu dem das Reisegepäck aufgegeben wird;
- d) die Anzahl der Fahrausweise, soweit das Reisegepäck nicht ohne Fahrausweise aufgegeben wird;
- e) die Anzahl und das Gewicht der Gepäckstücke;
- f) die Gepäckfracht und sonstige Kosten.

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

§ 4. — Der Reisende hat sich beim Empfang des Gepäckscheines zu vergewissern, ob dieser seinen Angaben entsprechend ausgefertigt ist.

Artikel 20**Auslieferung**

§ 1. — Das Reisegepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheins und gegen Entrichtung der gegebenenfalls auf der Sendung lastenden Kosten ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet nachzuprüfen, ob der Gepäckscheininhaber berechtigt ist, das Gepäck in Empfang zu nehmen.

Der Auslieferung des Reisegepäcks an den Inhaber des Gepäckscheines stehen gleich eine nach den maßgebenden Bestimmungen erfolgte Übergabe des Reisegepäcks an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungsräumen oder Niederlagen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen, sowie die Übergabe von lebenden Tieren an einen Dritten zur Verwahrung.

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

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

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

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

§ 6. — Auf Antrag des Inhabers des Gepäckscheines ist die Eisenbahn verpflichtet, das Reisegepäck in seiner Gegenwart nachzuprüfen, um den von ihm behaupteten Schaden festzustellen. Gibt die Eisenbahn seinem Antrag nicht statt, so ist der Inhaber des Gepäckscheins berechtigt, die Annahme des Reisegepäcks zu verweigern.

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

CHAPITRE III

Dispositions communes au transport des voyageurs et des bagages**Article 21****Tarifs. Accords particuliers**

§ 1. — Les tarifs internationaux que les chemins de fer établissent doivent contenir toutes les conditions spéciales faisant règle pour le transport et toutes les indications nécessaires au calcul des prix de transport et des frais accessoires et spécifier, le cas échéant, les conditions dans lesquelles il sera tenu compte du change.

§ 2. — La publication des tarifs internationaux n'est obligatoire que dans les Etats dont les chemins de fer participent à ces tarifs comme réseaux de départ ou d'arrivée. 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 n'entrent en vigueur que six jours au plus tôt après leur publication.

Les modifications apportées aux prix 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.

§ 3. — 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.

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

Les chemins de fer peuvent conclure des accords particuliers comportant des réductions de prix ou d'autres avantages, sous réserve de l'assentiment de leurs Gouvernements, en tant que 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 soit pour le service du chemin de fer, soit pour le service des administrations publiques, soit aux œuvres de bienfaisance, d'éducation et d'instruction.

La publication des mesures prises en vertu des deuxième et troisième alinéas n'est pas obligatoire.

Article 22**Formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives**

Le voyageur est tenu de se conformer aux prescriptions édictées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, tant en ce qui concerne sa personne qu'en ce qui concerne la visite de ses bagages et de ses colis à main. Il doit assister à cette visite, sauf exceptions admises par les lois et règlements. Le chemin de fer n'assume aucune responsabilité, à l'égard du voyageur, pour le cas où celui-ci ne tiendrait pas compte de ces obligations.

Article 23**Restitutions et paiements supplémentaires**

§ 1. — Les prix de transport sont remboursés 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 une catégorie de train inférieure à celle pour laquelle il a été délivré,
- c) les bagages ont été retirés, soit à la gare expéditrice, soit à une gare intermédiaire.

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 sommes exclues de la restitution.

§ 2. — Toutefois, ces tarifs peuvent exclure, dans des cas déterminés, le remboursement du prix de transport ou le subordonner à certaines conditions.

KAPITEL III

Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck**Artikel 21****Tarife. Sonderabmachungen**

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

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

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

§ 3. — Auf den dem internationalen Verkehr dienenden 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.

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

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

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

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

Artikel 22**Zoll- und sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften**

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

Artikel 23**Erstattungen und Nachzahlungen**

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

- a) der Fahrausweis nicht oder nur teilweise benützt worden ist,
- b) der Fahrausweis wegen Platzmangels in einer niedrigeren als der darauf angegebenen Klasse oder Zuggattung benützt worden ist,
- c) Reisegepäck auf dem Aufgabe- oder einem Unterwegsbahnhof zurückgenommen worden ist.

Die internationalen Tarife bestimmen die zur Begründung des Erstattungsantrages vorzulegenden Unterlagen und Bescheinigungen, die Erstattungsbeträge sowie die von der Erstattung ausgeschlossenen Beträge.

§ 2. — Diese Tarife können jedoch in bestimmten Fällen die Erstattung ausschließen oder an Bedingungen knüpfen.

§ 3. — Toute demande de restitution fondée sur les dispositions du présent article, ainsi que sur celles de l'article 10, lettre b), est irrecevable si elle n'a pas été présentée au chemin de fer dans un délai de six mois, compté, pour les billets, à partir de l'expiration de leur validité, pour les bulletins de bagages, à partir du jour de leur émission.

§ 4. — En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur dans la détermination des frais de transport et des frais divers, le trop-perçu doit être remboursé par le chemin de fer, le moins-perçu versé par le voyageur, lorsqu'il dépasse deux francs 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 a lieu ce paiement.

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

Article 24

Contestations

Les contestations entre voyageurs ou entre ceux-ci et les agents sont provisoirement tranchées, dans les gares, par le chef de service et, en cours de route, par le chef de train.

Titre III

Responsabilité. Actions

CHAPITRE PREMIER

Responsabilité

Article 25

Responsabilité consécutive au transport des voyageurs, des colis à main et des animaux

§ 1. — La responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés 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. — Le chemin de fer n'est responsable, en ce qui concerne les colis à main et les animaux dont la surveillance incombe au voyageur en vertu de l'article 11, § 5, que des dommages causés par sa faute.

§ 3. — Les articles ci-après du présent Titre ne sont pas applicables aux cas des §§ 1 et 2.

Article 26

Responsabilité collective des chemins de fer pour les bagages

§ 1. — Le chemin de fer qui a accepté des bagages au transport en délivrant un bulletin de bagages international 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 39, § 2, concernant le chemin de fer destinataire.

§ 3. — Jeder Anspruch auf Erstattung nach den Bestimmungen dieses Artikels sowie nach den Bestimmungen des Artikels 10 b) ist verwirkt, wenn er bei der Eisenbahn nicht binnen einer Frist von sechs Monaten geltend gemacht worden ist; diese Frist beginnt bei Fahrausweisen mit dem Ablauf ihrer Geltungsdauer, bei Gepäckscheinen mit dem Tag ihrer Ausfertigung.

§ 4. — Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung der Beförderungspreise und sonstigen Kosten Fehler vorgekommen, so muß der zuviel oder zuwenig bezahlte Betrag von der Eisenbahn erstattet oder vom Reisenden nachbezahlt werden, wenn er je Fahrausweis oder Gepäckschein zwei Franken übersteigt.

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

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

Artikel 24

Meinungsverschiedenheiten

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

Titel III

Haftung. Ansprüche

KAPITEL I

Haftung

Artikel 25

Haftung aus der Beförderung von Reisenden, Handgepäck und Tieren

§ 1. — Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden sowie für Schäden, die durch Verspätung oder Ausfall eines Zuges oder durch Anschlußversäumnis entstehen, richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist.

§ 2. — Für Handgepäck und Tiere, deren Überwachung dem Reisenden nach Artikel 11 § 5 obliegt, haftet die Eisenbahn nur insoweit, als der Schaden auf ihr Verschulden zurückzuführen ist.

§ 3. — Die nachstehenden Artikel dieses Titels finden in den Fällen der §§ 1 und 2 keine Anwendung.

Artikel 26

Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen für Reisegepäck

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

§ 2. — Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, daß sie das Reisegepäck übernimmt, in den Beförderungsvertrag ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen; die die Bestimmungsbahn betreffende Bestimmung des Artikels 39 § 2 bleibt unberührt.

Article 27**Etendue de la responsabilité**

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

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le retard à la livraison, la perte ou l'avarie 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 la nature spéciale du bagage, à l'absence ou à la défectuosité de l'emballage ou du fait que des objets exclus du transport ont été néanmoins expédiés comme bagages.

Article 28**Charge de la preuve**

§ 1. — La preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus à l'article 27, § 2, incombe au chemin de fer.

§ 2. — Lorsque le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 27, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de faire la preuve que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 29**Présomption de perte des bagages. Cas où ils sont retrouvés**

§ 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 mis à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 20, § 2.

§ 2. — Si un colis réputé perdu est retrouvé dans l'année qui suit la demande de livraison, le chemin de fer est tenu d'en donner avis à l'ayant droit, lorsque son domicile est connu ou peut être découvert.

Dans le délai de trente jours qui suit la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que le bagage lui soit livré à l'une des gares du parcours, contre paiement des frais afférents au transport depuis la gare de départ jusqu'à celle où a lieu la livraison et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard prévue à l'article 32.

Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai de trente jours prévu ou si le colis n'est retrouvé que 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 30**Montant de l'indemnité en cas de perte des bagages**

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de bagages est mise à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé:

a) si le montant du dommage est prouvé:
une somme égale à ce montant sans qu'elle puisse toutefois excéder 40 francs par kilogramme de poids brut manquant;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé:
une somme calculée à forfait à raison de 20 francs par kilogramme de poids brut manquant.

Sont en outre restitués le prix de transport, les droits de douane et les autres sommes déboursées à l'occasion du transport du bagage perdu, sans autres dommages-intérêts.

Artikel 27**Umfang der Haftung**

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

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

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

Artikel 28**Beweislast**

§ 1. — Der Beweis, daß die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung des Reisegepäcks durch eine der in Artikel 27 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn.

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

Artikel 29**Vermutung für den Verlust des Reisegepäcks. Wiederauffinden 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 20 § 2 verlangt wurde, ausgeliefert oder zur Auslieferung bereitgestellt worden ist.

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

Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, daß ihm das Gepäckstück auf einem Bahnhof der Beförderungsstrecke ausgeliefert wird; er hat dann die Kosten für die Beförderung des Gepäckstückes vom Aufgabebahnhof bis zu dem Bahnhof zu bezahlen, auf dem das Gepäckstück ausgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm etwa erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen; seine Ansprüche auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung nach Artikel 32 bleiben vorbehalten.

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

Artikel 30**Höhe der Entschädigung bei Verlust des Reisegepäcks**

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

- a) wenn der Betrag des Schadens nachgewiesen ist:
der Ersatz dieses Schadens bis zur Höhe von 40 Franken je fehlendes Kilogramm Rohgewicht;
- b) wenn der Betrag des Schadens nicht nachgewiesen ist:
ein Pauschalbetrag von 20 Franken je fehlendes Kilogramm Rohgewicht.

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

Article 31**Montant de l'indemnité en cas d'avarie des bagages**

En cas d'avarie, le chemin de fer doit payer le montant de la dépréciation subie par les bagages, sans autres dommages-intérêts.

Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser:

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 32**Montant de l'indemnité pour retard à la livraison des bagages**

§ 1. — En cas de retard à la livraison et si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, le chemin de fer est tenu de payer une indemnité fixée à vingt centimes par kilogramme de poids brut des bagages livrés en retard et par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, avec maximum de quatorze jours.

§ 2. — Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté du retard, il est payé, pour ce dommage, une indemnité qui ne peut pas dépasser le quadruple de l'indemnité forfaitaire déterminée au § 1.

§ 3. — Les indemnités prévues aux §§ 1 et 2 ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale des bagages.

En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue.

En cas d'avarie, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 31.

Dans tous les cas, le cumul des indemnités prévues aux §§ 1 et 2 avec celles prévues aux articles 30 et 31 ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité totale supérieure à celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

§ 4. — En cas de retard à la livraison d'automobiles, de remorques et de motocyclettes avec side-car transportées comme bagages, le chemin de fer n'est tenu de payer une indemnité que si un dommage a été prouvé; le prix de transport constitue l'indemnité maximum.

Article 33**Montant de l'indemnité en cas de dol ou de faute lourde imputable au chemin de fer**

Dans tous les cas où le retard à la livraison, la perte totale ou partielle ou l'avarie des bagages ont pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer, celui-ci doit complètement indemniser l'ayant droit pour le préjudice prouvé. En cas de faute lourde, la responsabilité est, toutefois, limitée au double des maxima prévus aux articles 30, 31 et 32.

Article 34**Intérêts de l'indemnité. Restitution des indemnités**

§ 1. — L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, ne sont dus que si l'indemnité dépasse dix francs par bulletin de bagages; ils courent du jour de la réclamation administrative prévue à l'article 37 ou, s'il n'y a pas eu de 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.

§ 2. — Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Artikel 31**Höhe der Entschädigung bei Beschädigung des Reisegepäcks**

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

Die Entschädigung darf jedoch nicht übersteigen:

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

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

Artikel 32**Höhe der Entschädigung für verspätete Auslieferung des Reisegepäcks**

§ 1. — Ist das Reisegepäck verspätet ausgeliefert worden und weist der Berechtigte nicht nach, daß ein Schaden daraus entstanden ist, so hat die Eisenbahn für je angefangene 24 Stunden seit der Abforderung, höchstens aber für 14 Tage, eine Entschädigung zu zahlen, die 0,20 Franken je Kilogramm Rohgewicht des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks beträgt.

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

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

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

Bei Beschädigung treten sie gegebenenfalls neben die in Artikel 31 vorgesehene Entschädigung.

In keinem Falle darf die Gesamtentschädigung nach den Bestimmungen der §§ 1 und 2 zuzüglich derjenigen nach den Bestimmungen der Artikel 30 und 31 höher sein als die Entschädigung bei ganzlichem Verlust des Reisegepäcks.

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

Artikel 33**Höhe der Entschädigung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn**

Ist die verspätete Auslieferung, der ganzliche oder teilweise Verlust oder die Beschädigung des Reisegepäcks auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen, so hat sie dem Berechtigten den nachgewiesenen vollen Schaden zu ersetzen. Im Falle grober Fahrlässigkeit ist die Haftung jedoch auf das Doppelte der in den Artikeln 30, 31 und 32 vorgesehenen Höchstbeträge beschränkt.

Artikel 34**Verzinsung der Entschädigung. Rückzahlung der Entschädigung**

§ 1. — Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von 5% jährlich verlangen, sofern die Entschädigung zehn Franken je Gepäckschein übersteigt. Die Zinsen laufen vom Tage der Klageerhebung an.

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

§ 2. — Eine zu Unrecht empfangene Entschädigung ist zurückzuzahlen.

Article 35**Responsabilité du chemin de fer pour ses agents**

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ces services.

Article 36**Exercice d'actions extracontractuelles**

Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 35.

CHAPITRE II**Réclamations administratives. Actions judiciaires. Procédure et prescription****Article 37****Réclamations administratives**

§ 1. — Les réclamations administratives relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 39.

§ 2. — Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le chemin de fer en vertu de l'article 38.

§ 3. — Les billets, bulletins de bagages et autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa 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 pourra exiger la restitution des billets ou des bulletins de bagages.

Article 38**Personnes qui peuvent exercer l'action judiciaire contre le chemin de fer**

L'action judiciaire contre le chemin de fer qui naît du contrat de transport n'appartient qu'à la personne qui produit le billet ou le bulletin de bagages, suivant le cas, ou qui, à défaut, justifie de son droit.

Article 39**Chemins de fer contre lesquels l'action judiciaire peut être exercée**

§ 1. — L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée soit contre le chemin de fer qui a perçu cette somme, soit contre le chemin de fer au profit duquel la somme a été perçue.

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

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

Artikel 35**Haftung der Eisenbahn für ihre Leute**

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

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

Artikel 36**Geltendmachung außervertraglicher Ansprüche**

In allen Fällen, auf die dieses Übereinkommen Anwendung findet, 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 Personen, für welche die Eisenbahn nach Artikel 35 haftet.

KAPITEL II**Reklamationen. Klagen. Verfahren und Verjährung****Artikel 37****Reklamationen**

§ 1. — Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 39 bezeichneten Eisenbahn einzureichen.

§ 2. — Zur Einreichung einer Reklamation sind die nach Artikel 38 zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt.

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

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

Artikel 38**Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnete Personen**

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag gegen die Eisenbahn ist nur befugt, wer den Fahrausweis oder den Gepäckschein vorlegt oder seine Berechnung auf andere Weise nachweist.

Artikel 39**Eisenbahnen, gegen welche Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können**

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

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

Die Bestimmungsbahn kann jedoch auch dann gerichtlich in Anspruch genommen werden, wenn sie das Reisegepäck nicht erhalten hat.

§ 3. — 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.

§ 4. — L'action judiciaire peut être exercée contre un chemin de fer autre que ceux qui sont désignés aux §§ 1 et 2, 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 40

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat duquel 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'une entreprise exploite des réseaux autonomes dans divers Etats, chacun de ces réseaux est considéré comme un chemin de fer distinct au point de vue de l'application du présent article.

Article 41

Constatation de la perte partielle ou d'une avarie subie par les bagages

§ 1. — Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le chemin de fer ou lorsque l'ayant droit en allègue l'existence, le chemin de fer est tenu de dresser, sans délai et si possible en présence de cet ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état des bagages, leur poids 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 la constatation judiciaire de l'état et du poids des bagages ainsi que des causes et du montant du dommage; la procédure est soumise aux lois et règlements de l'Etat où la constatation judiciaire a lieu.

§ 3. — Dans le cas de perte de colis, l'ayant droit est tenu, pour faciliter les recherches du chemin de fer, de donner la description aussi exacte que possible des colis perdus.

Article 42

Extinction de l'action contre le chemin de fer 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 pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie.

§ 2. — Toutefois, l'action n'est pas éteinte:

a) si l'ayant droit fournit la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute lourde imputable au chemin de fer;

b) en cas de réclamation pour retard, lorsqu'elle est faite à l'un des chemins de fer désignés par l'article 39, § 2, dans un délai ne dépassant pas vingt et un jours non compris celui de la réception des bagages par l'ayant droit;

c) en cas de réclamation pour perte partielle ou pour avarie:

1^o si la perte ou l'avarie a été constatée avant la réception des bagages par l'ayant droit conformément à l'article 41;

2^o si la constatation, qui aurait dû être faite conformément à l'article 41, n'a été omise que par la faute du chemin de fer;

d) en cas de réclamation pour dommages non apparents dont l'existence est constatée après la réception des bagages par l'ayant droit, à la double condition:

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

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

Artikel 40

Zuständigkeit

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

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

Artikel 41

Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung des Reisegepäcks

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

Dem Berechtigten ist eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 2. — Erkennt der Berechtigte die Feststellungen der Tatbestandsaufnahme nicht an, so kann er verlangen, daß der Zustand und das Gewicht des Reisegepäcks, die Schadensursache sowie der Betrag des Schadens gerichtlich festgestellt werden; das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die gerichtliche Feststellung erfolgt.

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

Artikel 42

Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Gepäckbeförderungsvertrag

§ 1. — Mit der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrag wegen verspäteter Auslieferung, teilweisen Verlustes oder Beschädigung erloschen.

§ 2. — Jedoch erlöschen nicht:

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

b) Entschädigungsansprüche wegen verspäteter Auslieferung, wenn sie bei einer der in Artikel 39 § 2 genannten Eisenbahnen binnen 21 Tagen, den Tag der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten nicht mitgerechnet, geltend gemacht werden;

c) Entschädigungsansprüche wegen teilweisen Verlustes oder wegen Beschädigung:

1. wenn der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten nach Artikel 41 festgestellt worden ist;

2. wenn die Feststellung, die nach Artikel 41 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

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

1° qu'immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, la demande de constatation conforme à l'article 41 soit faite par l'ayant droit; lorsque ce délai doit prendre fin un dimanche ou un jour férié légal, son expiration est reportée au premier jour ouvrable suivant;

2° que l'ayant droit prouve que le dommage s'est produit entre l'acceptation au transport et la livraison.

Article 43

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:

- a) de l'action fondée sur un dommage ayant pour cause un dol;
- b) de l'action fondée sur un cas de fraude.

§ 2. — La prescription court:

a) pour les actions en indemnité pour retard à la livraison, perte partielle ou avarie: du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les actions en indemnité pour perte totale: du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 20, § 2;

c) pour les actions en paiement ou en restitution du prix de transport, de frais accessoires ou de surtaxes, ou pour les actions en rectification en cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreur de calcul: du jour du paiement, ou, s'il n'y a pas eu paiement, du jour où le paiement aurait dû être effectué;

d) pour les actions en paiement d'un supplément de droit réclamé par la douane ou d'autres autorités administratives: du jour de la réclamation de la douane ou de ces autorités;

e) pour les autres actions 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.

§ 3. — En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 37, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que 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 les lois et règlements de l'Etat où l'action est intentée.

CHAPITRE III

Règlement des comptes. Recours des chemins de fer entre eux

Article 44

Règlement des comptes entre chemins de fer

Tout chemin de fer est tenu de 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.

1. die Feststellung nach Artikel 41 muß sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten verlangt werden; wenn diese Frist an einem Sonntag oder gesetzlichen Feiertag ablaufen würde, endet sie erst am darauffolgenden Werktag;

2. der Berechtigte muß beweisen, daß der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Auslieferung entstanden ist.

Artikel 43

Verjährung der Ansprüche

§ 1. — Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahre.

Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre:

- a) bei Ansprüchen wegen eines durch Vorsatz verursachten Schadens;
- b) bei Ansprüchen im Falle eines Betruges.

§ 2. — Die Verjährung beginnt:

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

b) bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes mit dem vierzehnten Tag nach Ablauf der in Artikel 20 § 2 vorgesehenen Frist;

c) bei Ansprüchen auf Zahlung oder Erstattung von Beförderungspreisen, Nebengebühren oder Zuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung oder bei Rechenfehlern mit dem Tage der Zahlung oder, wenn keine Zahlung erfolgte, mit dem Tage, an dem sie hätte erfolgen sollen;

d) bei Ansprüchen auf eine von der Zoll- oder einer sonstigen Verwaltungsbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die betreffende Behörde das Verlangen gestellt hat;

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

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

§ 3. — Wird eine Reklamation nach Artikel 37 eingereicht, so ist der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die der Reklamation beigefügten Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation, auf die Erteilung eines Bescheides oder auf die Rückgabe von Belegen beruft, hat dies zu beweisen.

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

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

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

KAPITEL III

Abrechnung. Rückgriff der Eisenbahnen gegeneinander

Artikel 44

Abrechnung unter den Eisenbahnen

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

Article 45**Recours en cas d'indemnité pour perte ou pour avarie**

§ 1. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité pour perte totale ou partielle ou pour avarie de bagages, en vertu des dispositions de la présente Convention, a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont participé au transport, conformément aux dispositions suivantes:

a) le chemin de fer par le fait duquel le dommage a été causé en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé. Si la distinction est impossible dans l'espèce, la charge de l'indemnité est répartie entre eux d'après les principes énoncés sous lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par le fait d'un ou de plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité due est répartie entre tous les chemins de fer ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouveraient que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes. La répartition est faite proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

§ 2. — Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres chemins de fer qui ont participé au transport, proportionnellement au nombre de kilomètres de distance d'application des tarifs.

Article 46**Recours en cas d'indemnité pour retard à la livraison**

Les règles énoncées dans l'article 45 sont appliquées en cas d'indemnité payée pour retard. Si le retard a eu pour cause des irrégularités constatées sur plusieurs chemins de fer, la charge de l'indemnité est répartie entre ces chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Article 47**Procédure de recours**

§ 1. — Le chemin de fer contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 45 et 46 n'est jamais habilité à contester le bien-fondé du paiement effectué par l'administration exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par l'autorité de justice après que l'assignation lui avait été dûment signifiée et qu'il avait été mis à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixe, selon les circonstances de fait, les délais impartis pour la signification et pour l'intervention.

§ 2. — Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés 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. — Il n'est pas permis d'introduire les recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Article 48**Compétence pour les recours**

§ 1. — Le juge du siège du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent 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 juges compétents, en vertu du § 1, celui devant lequel il porte sa demande.

Article 49**Accords au sujet des recours**

Les chemins de fer peuvent déroger par des accords aux règles de recours réciproques, définies au chapitre III.

Artikel 45**Rückgriff bei Entschädigung für Verlust oder für Beschädigung**

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

- a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür;
- b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden. Ist eine Ausscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Anteile der Eisenbahnen an der Entschädigung nach den Grundsätzen unter Buchstabe c) bestimmt;
- c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, daß eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, so wird der bezahlte Betrag auf sämtliche an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen verteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, daß der Schaden nicht auf ihren Strecken verursacht worden ist. Die Verteilung erfolgt im Verhältnis der Tarifkilometer.

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

Artikel 46**Rückgriff bei Entschädigung für verspätete Auslieferung**

Die Bestimmungen des Artikels 45 finden auch bei Entschädigung für verspätete Auslieferung Anwendung. Wird die Verspätung durch Unregelmäßigkeiten verursacht, die bei mehreren Eisenbahnen festgestellt worden sind, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen im Verhältnis der Dauer der auf ihren Strecken entstandenen Verspätung zu verteilen.

Artikel 47**Rückgriffsverfahren**

§ 1. — Eine Eisenbahn, gegen die nach Artikel 45 oder 46 Rückgriff genommen wird, ist nicht befugt, die Rechtmäßigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung zu bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem der Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt nach den Umständen des Falles die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt.

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

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

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

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

Artikel 48**Zuständigkeit beim Rückgriff**

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

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

Artikel 49**Vereinbarungen über den Rückgriff**

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

Titre IV

Dispositions diverses

Article 50

Application du droit national

A défaut de stipulations dans la présente Convention, dans les dispositions complémentaires et dans les tarifs internationaux, les dispositions des lois et règlements nationaux relatifs au transport dans chaque Etat sont applicables.

Article 51

Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans la Convention.

Article 52

Exécution des jugements. Saisies et cautions

§ 1. — Lorsque les jugements prononcés, en vertu des dispositions de la présente Convention, contradictoirement ou par défaut par le juge compétent sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

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

§ 2. — Les créances engendrées par un transport international, au profit d'un chemin de fer sur un chemin de fer qui ne relève pas du même Etat que le premier, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat duquel relève le chemin de fer titulaire des créances saisies.

§ 3. — Le matériel roulant du chemin de fer, ainsi que les objets de toute nature servant au transport et appartenant au chemin de fer, tels que containers, agrès de chargement, bâches, etc., ne peuvent faire l'objet d'une saisie, sur un territoire autre que celui de l'Etat duquel relève le chemin de fer propriétaire, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de ce dernier Etat.

Les wagons de particuliers ainsi que les objets de toute nature servant au transport, contenus dans ce matériel et appartenant au propriétaire du wagon, ne peuvent faire l'objet d'une saisie, 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 ce dernier Etat.

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

Article 53

Unité monétaire. Cours de conversion ou d'acceptation des monnaies étrangères

§ 1. — Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention ou ses annexes sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

§ 2. — Le chemin de fer est tenu de publier les cours auxquels il effectue la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, qui sont payées en monnaie du pays (cours de conversion).

§ 3. — De même un chemin de fer qui accepte en paiement des monnaies étrangères est tenu de publier les cours auxquels il les accepte (cours d'acceptation).

Titel IV

Verschiedene Bestimmungen

Artikel 50

Anwendung des Landesrechtes

Soweit in diesem Übereinkommen, in den Zusatzbestimmungen und in den internationalen Tarifen keine Bestimmungen getroffen sind, finden die Bestimmungen der Landesgesetze und -vorschriften Anwendung, die in den einzelnen Staaten für den Personen- und Gepäckverkehr erlassen sind.

Artikel 51

Allgemeine Verfahrensvorschriften

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

Artikel 52

Vollstreckbarkeit der Urteile. Beschlagnahme und Sicherheitsleistung

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

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

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

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

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

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

Artikel 53

Währung. Umrechnungs- und Annahmekurse für fremde Währungen

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

§ 2. — Die Eisenbahn hat die Kurse bekanntzugeben, zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in inländischer Währung bezahlt werden (Umrechnungskurse).

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

Article 54**Office central des transports internationaux par chemins de fer**

§ 1. — Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il est institué un Office central des transports internationaux par chemins de fer chargé :

a) de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacun des chemins de fer intéressés et de les notifier aux autres Etats et chemins de fer ;

b) de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux ;

c) de faciliter, entre les divers chemins de fer, les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux ;

d) de tenter, à la demande d'un des Etats contractants ou d'une des entreprises de transport dont les lignes sont inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 55, la conciliation, soit en prêtant ses bons offices ou sa médiation, soit de toute autre manière, en vue de régler les différends entre lesdits Etats ou entreprises ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention ;

e) d'émettre, à la demande des parties en cause — Etats, entreprises de transport ou usagers —, un avis consultatif sur des différends ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention ;

f) de collaborer au règlement de litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention par voie d'arbitrage ;

g) d'instruire les demandes de modifications à la présente Convention et de proposer la réunion des Conférences prévues à l'article 64, quand il y a lieu.

§ 2. — Un règlement spécial constituant l'Annexe I à la présente Convention détermine le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action. Il en détermine en outre les conditions de fonctionnement et de surveillance.

Article 55**Liste des lignes soumises à la Convention**

§ 1. — L'Office central prévu à l'article 54 est chargé d'établir, de tenir à jour et de publier la liste des lignes soumises à la présente Convention. A cet effet, il reçoit les notifications des Etats contractants relatives à l'inscription sur cette liste ou à la radiation des lignes d'un chemin de fer ou d'une des entreprises mentionnées à l'article 2.

§ 2. — L'entrée d'une ligne nouvelle dans le service des transports internationaux n'a lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office central notifiant l'inscription de cette ligne aux autres Etats.

§ 3. — La radiation d'une ligne est effectuée par l'Office central, dès que celui des Etats contractants à la demande duquel cette ligne a été portée sur la liste lui a notifié qu'elle doit être radiée.

§ 4. — La simple réception de l'avis émanant de l'Office central donne immédiatement à chaque chemin de fer le droit de cesser, avec la ligne radiée, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Article 56**Dispositions complémentaires**

Les dispositions complémentaires que certains Etats contractants ou certains chemins de fer participants publient pour l'exécution de la Convention sont communiquées par eux à l'Office central.

Ces dispositions complémentaires peuvent être mises en vigueur sur les chemins de fer qui y ont adhéré, dans les formes prévues par les lois et règlements de chaque Etat, sans pouvoir porter dérogation à la présente Convention.

Leur mise en vigueur est notifiée à l'Office central.

Artikel 54**Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr**

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

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

b) Nachrichten aller Art, die für den internationalen Verkehr von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;

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

d) auf Verlangen eines Vertragsstaates oder eines Beförderungsunternehmens, dessen Strecken in die in Artikel 55 vorgesehene Liste eingetragen sind, durch Anbieten seiner guten Dienste oder seiner Vermittlung oder auf andere Weise eine Schlichtung zu versuchen, um Streitigkeiten zwischen den genannten Staaten oder Beförderungsunternehmen über die Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens beizulegen;

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

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

g) die geschäftliche Behandlung der Anträge zur Abänderung dieses Übereinkommens vorzubereiten und gegebenenfalls den Zusammtritt von Konferenzen nach Artikel 64 vorzuschlagen.

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

Artikel 55**Liste der dem Übereinkommen unterstehenden Strecken**

§ 1. — Das in Artikel 51 bezeichnete Zentralamt hat die Liste der diesem Übereinkommen unterstehenden Strecken aufzustellen, auf dem laufenden zu halten und zu veröffentlichen. Zu diesem Zweck erhält es von den Vertragsstaaten die Mitteilungen über die Eintragung oder Löschung von Strecken einer Eisenbahn oder eines der in Artikel 2 bezeichneten Unternehmen.

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

§ 3. — Das Zentralamt löscht eine Strecke, sobald der Vertragsstaat, auf dessen Ersuchen diese Strecke in die Liste aufgenommen worden ist, ihm mitgeteilt hat, daß sie gelöscht werden soll.

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

Artikel 56**Zusatzbestimmungen**

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

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

Ihre Inkraftsetzung ist dem Zentralamt mitzuteilen.

Article 57**Règlement des différends par voie d'arbitrage**

§ 1. — En tant qu'ils ne peuvent être réglés par les parties elles-mêmes, les litiges ayant pour objet l'interprétation ou l'application de la Convention, valable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel, et des dispositions complémentaires édictées par certains Etats contractants peuvent, à la demande des parties, être soumis à des tribunaux arbitraux dont la composition et la procédure font l'objet de l'Annexe III à la présente Convention.

§ 2. — Toutefois, en cas de litige entre Etats, les dispositions de l'Annexe III ne lient pas les parties, qui peuvent déterminer librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3. — A la demande des parties, la juridiction arbitrale peut être saisie:

a) sans préjudice du règlement de différends en vertu d'autres dispositions légales,

1° des litiges entre Etats contractants,

2° des litiges entre Etats contractants d'une part et Etats non contractants d'autre part,

3° des litiges entre Etats non contractants,

pourvu que, dans les deux derniers cas, la Convention soit applicable comme loi nationale ou à titre de droit conventionnel;

b) des litiges entre entreprises de transport;

c) des litiges entre entreprises de transport et usagers;

d) des litiges entre usagers.

§ 4. — La mise en œuvre de la procédure arbitrale a, quant à la suspension et à l'interruption de la prescription de la créance litigieuse, le même effet que l'ouverture de l'action devant le tribunal ordinaire.

§ 5. — Les sentences rendues par les tribunaux arbitraux envers des entreprises de transport ou des usagers sont exécutoires dans chacun des Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu.

Titre V**Dispositions exceptionnelles****Article 58****Responsabilité en trafic fer-mer**

§ 1. — Dans les transports fer-mer empruntant les lignes visées à l'article 2, § 1, chaque Etat peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises à la Convention, ajouter l'ensemble des causes d'exonération énoncées ci-après à celles qui sont prévues à l'article 27.

Le transporteur ne peut s'en prévaloir que s'il fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement des bagages à bord du navire jusqu'à leur 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;

Artikel 57**Schiedsgerichtliche Beilegung von Streitigkeiten**

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

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

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

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

1. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten,

2. bei Streitigkeiten zwischen Vertragsstaaten einerseits und Nichtvertragsstaaten andererseits,

3. bei Streitigkeiten zwischen Nichtvertragsstaaten,

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

b) bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen;

c) bei Streitigkeiten zwischen Beförderungsunternehmen und Kunden;

d) bei Streitigkeiten zwischen Kunden.

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

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

Titel V**Ausnahmebestimmungen****Artikel 58****Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr**

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

Der Beförderungsunternehmer kann sich auf diese Gründe nur berufen, wenn er beweist, daß die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung auf der Seestrecke vom Beginn des Einladens des Reisegepäcks in das Schiff bis zu seiner Ausladung aus dem Schiff entstanden ist.

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

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

b) 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 les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages;

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.

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 les bagages sont chargés, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des bagages.

Lorsque le transporteur fait valoir les causes d'exonération qui précèdent, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que le retard à la livraison, la perte ou l'avarie est dû à une faute du transporteur, du capitaine, marin, pilote ou de ses préposés, faute autre que celle qui est prévue sous lettre a).

§ 2. — Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste mentionnée à l'article premier, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises.

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 du présent article sont communiquées à l'Office central. Elles entreront 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 aura notifié ces mesures aux autres Etats.

Les bagages en cours de transport ne seront pas affectés par lesdites mesures.

Article 59

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant 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.

Titre VI

Dispositions finales

Article 60

Signature

La présente Convention, dont les Annexes font partie intégrante, demeure ouverte jusqu'au 30 avril 1970 à la signature des Etats précédemment contractants et de ceux qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence ordinaire de révision.

b) Seeuntüchtigkeit des Schiffes, sofern der Beförderungsunternehmer beweist, daß sie nicht auf einem Mangel an gehöriger Sorgfalt seinerseits beruht, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Reisegepäck verladen wird, für dessen Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instand zu setzen;

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

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

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

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

Der Beförderungsunternehmer ist jedoch auch in den vorerwähnten Fällen haftbar, wenn der Berechtigte beweist, daß die verspätete Auslieferung, der Verlust oder die Beschädigung auf einem Verschulden des Beförderungsunternehmers, des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Beförderungsunternehmers stehenden Personen beruht, das nicht unter Buchstabe a) vorgesehen ist.

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

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

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

Unterwegs befindliches Reisegepäck wird von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

Artikel 59

Haftung für die Folgen nuklearer Ereignisse

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

Titel VI

Schlußbestimmungen

Artikel 60

Unterzeichnung

Dieses Übereinkommen, dessen Anlagen einen integrierenden Bestandteil bilden, liegt bis zum 30. April 1970 zur Unterzeichnung durch die bisherigen Vertragsstaaten und diejenigen Staaten auf, die eingeladen wurden, sich an der ordentlichen Revisionskonferenz vertreten zu lassen.

Article 61**Ratifications. Mise en vigueur**

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats ou au plus tard un an après la signature, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet d'examiner avec eux la possibilité de mettre la Convention en vigueur.

Article 62**Adhésion à la Convention**

§ 1. — Tout Etat non signataire qui veut adhérer à la présente Convention adresse sa demande au Gouvernement suisse, qui la communique à tous les Etats contractants avec une note de l'Office central sur la situation des chemins de fer de l'Etat demandeur au point de vue des transports internationaux.

§ 2. — A moins que dans les six mois à compter de la date de cet avis, deux Etats au moins n'aient notifié leur opposition au Gouvernement suisse, la demande est admise de plein droit et avis en est donné par le Gouvernement suisse à l'Etat demandeur et à tous les Etats contractants.

Dans le cas contraire, le Gouvernement suisse notifie à tous les Etats contractants et à l'Etat demandeur que l'examen de la demande est ajourné.

§ 3. — Toute admission produit ses effets un mois après la date de l'avis envoyé par le Gouvernement suisse, ou si, à l'expiration de ce délai, la Convention n'est pas encore en vigueur, à la date de la mise en vigueur de celle-ci.

Article 63**Durée de l'engagement des Etats contractants**

§ 1. — La durée de la présente Convention est illimitée. Toutefois, chaque Etat contractant peut se dégager dans les conditions ci-après:

La Convention est valable, pour tout Etat contractant, jusqu'au 31 décembre de la cinquième année qui suivra sa mise en vigueur. Tout Etat qui voudrait se dégager pour l'expiration de cette période devra notifier son intention au moins un an à l'avance au Gouvernement suisse, qui en informera tous les Etats contractants.

A défaut de notification dans le délai indiqué, l'engagement sera prolongé de plein droit pour une période de trois années, et ainsi de suite, de trois ans en trois ans, à défaut de dénonciation un an au moins avant le 31 décembre de la dernière année de l'une des périodes triennales.

§ 2. — Les Etats admis à participer à la Convention au cours de la période quinquennale ou d'une des périodes triennales sont engagés jusqu'à la fin de cette période, puis jusqu'à la fin de chacune des périodes suivantes, tant qu'ils n'auront pas dénoncé leur engagement un an au moins avant l'expiration de l'une d'entre elles.

Article 64**Révision de la Convention**

§ 1. — Les Délégués des Etats contractants se réunissent pour la révision de la Convention, sur la convocation du Gouvernement suisse, au plus tard cinq ans après la mise en vigueur de la présente Convention.

Une Conférence est convoquée avant cette époque, si la demande en est faite par le tiers au moins des Etats contractants.

Artikel 61**Ratifikation. Inkraftsetzung**

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

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

Artikel 62**Beitritt zum Übereinkommen**

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

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

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

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

Artikel 63**Dauer der durch die Vertragsstaaten eingegangenen Verpflichtungen**

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

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

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

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

Artikel 64**Revision des Übereinkommens**

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

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

D'entente avec la majorité des Etats contractants, le Gouvernement suisse invite aussi des Etats non contractants.

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister à la Conférence des représentants:

a) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport;

b) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport.

La participation aux débats de délégations des Etats non contractants ainsi que des organisations internationales mentionnées au quatrième alinéa sera réglée pour chaque Conférence dans le règlement des délibérations.

D'entente avec la majorité des Gouvernements des Etats contractants, l'Office central peut, avant les Conférences de révision ordinaires et extraordinaires, convoquer des Commissions pour l'examen préliminaire des propositions de révision. Les dispositions de l'Annexe II sont applicables par analogie à ces Commissions.

§ 2. — La mise en vigueur de la Convention nouvelle à laquelle aboutit une conférence de révision emporte abrogation de la Convention antérieure et de ses Annexes même à l'égard des Etats contractants qui ne ratifieraient pas la Convention nouvelle.

§ 3. — Dans l'intervalle des conférences de révision, les articles 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 et l'Annexe III peuvent être modifiés par une Commission de révision. L'organisation et le fonctionnement de cette Commission font l'objet de l'Annexe II à la présente Convention.

Les décisions de la Commission de révision sont notifiées sans délai aux Gouvernements des Etats contractants par l'intermédiaire de l'Office central. Elles sont tenues pour acceptées, à moins que, dans les quatre mois comptés à partir du jour de la notification, cinq au moins des Gouvernements n'aient formulé des objections. Ces décisions entrent en vigueur le premier jour du huitième mois qui suit le mois au cours duquel l'Office central a porté leur acceptation à la connaissance des Gouvernements des Etats contractants. L'Office central désigne ce jour lors de la notification de l'acceptation des décisions.

Article 65

Textes de la Convention. Traductions officielles

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise, un texte en langue italienne et un texte en langue arabe, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

(Suivent les signatures)

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

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

- a) staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind;
- b) nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen.

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

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

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

§ 3. — Im Zeitraum zwischen den Revisionskonferenzen können die Artikel 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 24, 29, 37, 44, 45, 46, 49 und die Anlage III durch einen Revisionsausschuß geändert werden, dessen Zusammensetzung und Geschäftsgang in der Anlage II zu diesem Übereinkommen geregelt sind.

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

Artikel 65

Wortlaut des Übereinkommens. Amtliche Übersetzungen

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

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

Bei Nichtübereinstimmung ist der französische Wortlaut maßgebend.

ZU URKUND DESSEN haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorliegende Übereinkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern am siebenten Februar neunzehnhundertsiebzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

(Folgen die Unterschriften)

Règlement relatif à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI)

Article premier

§ 1. — L'Office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) siège à Berne, sous les auspices du Gouvernement suisse.

Le contrôle de son activité, tant sur le plan administratif que sur le plan financier, s'exerce dans le cadre établi par les dispositions de l'article 54 de la Convention et est confié à un Comité administratif.

A cet effet, le Comité administratif

a) veille à la bonne application par l'Office central des Conventions ainsi que des autres textes issus des conférences de révision et préconise, s'il y a lieu, les mesures propres à faciliter l'application de ces Conventions et textes;

b) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Office central et qui lui sont soumises par un Etat contractant ou par le directeur de l'Office.

§ 2. — *a)* Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants.

b) La Confédération suisse dispose d'un siège permanent dans le Comité, dont elle assume la présidence. Les autres Etats membres sont nommés pour cinq ans. Pour chaque période quinquennale, une Conférence diplomatique détermine, sur proposition du Comité administratif en fonction, la composition du Comité administratif, en tenant compte d'une équitable répartition géographique.

c) Si une vacance se produit parmi les Etats membres, le Comité administratif désigne lui-même un autre Etat contractant pour occuper le siège vacant.

d) Chaque Etat membre désigne, comme délégué au Comité administratif, une personne qualifiée en raison de son expérience des questions de transports internationaux.

e) Le Comité administratif établit son règlement intérieur et se constitue lui-même.

Il tient au moins une réunion ordinaire chaque année; il tient, en outre, des réunions extraordinaires lorsque trois Etats membres au moins en font la demande.

Le secrétariat du Comité administratif est assuré par l'Office central.

Les procès-verbaux des séances du Comité administratif sont envoyés à tous les Etats contractants.

f) Les fonctions de délégué d'un Etat membre sont gratuites et les frais de déplacement qu'elles entraînent sont à la charge de cet Etat.

§ 3. — *a)* Le Comité administratif établit le règlement concernant l'organisation, le fonctionnement et le statut du personnel de l'Office central.

b) Le Comité administratif nomme le directeur général, le vice-directeur général, les conseillers et les conseillers-adjoints de l'Office central; le Gouvernement suisse lui présente des propositions pour la nomination du directeur général et du vice-directeur général. Pour ces nominations, le Comité administratif tient compte plus particulièrement de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique.

c) Le Comité administratif approuve le budget annuel de l'Office central, en tenant compte des dispositions de l'article 2 ci-après, ainsi que le rapport annuel de gestion.

La vérification des comptes de l'Office central, qui a trait uniquement à la concordance des écritures et des pièces comptables, dans le cadre du budget, est exercée par le Gouvernement suisse. Celui-ci transmet ces comptes, avec un rapport, au Comité administratif.

Le Comité administratif communique aux Etats contractants, avec le rapport de gestion de l'Office central et le relevé des comptes annuels de celui-ci, les décisions, résolutions et recommandations qu'il est appelé à formuler.

d) Le Comité administratif adresse à chaque Conférence diplomatique chargée de déterminer sa composition, au moins deux mois avant l'ouverture de celle-ci, un rapport sur l'ensemble de son activité depuis la conférence précédente.

ANLAGE I
(Artikel 54)**Satzung des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI)****Artikel 1**

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

Die Aufsicht über seine Tätigkeit auf administrativem und finanziellem Gebiet wird im Rahmen der Bestimmungen des Artikels 54 des Übereinkommens ausgeübt und einem Verwaltungsausschuß anvertraut.

Dem Verwaltungsausschuß sind folgende Aufgaben übertragen:

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

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

§ 2. — a) Der Verwaltungsausschuß tagt in Bern. Er besteht aus elf unter den Vertragsstaaten ausgewählten Mitgliedern.

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

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

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

e) Der Verwaltungsausschuß stellt seine Geschäftsordnung auf und konstituiert sich selbst. Er hält jedes Jahr mindestens eine ordentliche Sitzung ab. Überdies hält er außerordentliche Sitzungen ab, wenn mindestens drei Mitgliedstaaten es verlangen.

Die Sekretariatsgeschäfte des Verwaltungsausschusses werden vom Zentralamt besorgt.

Die Niederschriften der Sitzungen des Verwaltungsausschusses werden allen Vertragsstaaten zugestellt.

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

§ 3. — a) Der Verwaltungsausschuß stellt die Vorschriften über die Organisation, die Tätigkeit und die Rechtsstellung des Personals des Zentralamtes auf.

b) Der Verwaltungsausschuß ernennt den Generaldirektor, den Vizegeneraldirektor, die Räte und die Ratsadjunkten des Zentralamtes; die schweizerische Regierung unterbreitet ihm Vorschläge für die Ernennung des Generaldirektors und des Vizegeneraldirektors. Bei diesen Ernennungen berücksichtigt der Verwaltungsausschuß ganz besonders die Eignung der Bewerber und eine angemessene geographische Verteilung.

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

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

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

d) Der Verwaltungsausschuß unterbreitet jeder mit der Bestimmung seiner Zusammensetzung beauftragten diplomatischen Konferenz mindestens zwei Monate vor ihrer Eröffnung einen Bericht über seine gesamte Tätigkeit seit der vorhergegangenen Konferenz.

Article 2

§ 1. — Les frais de l'Office central sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer ou des parcours auxquels s'applique la Convention. Toutefois, les lignes de navigation participent aux dépenses proportionnellement à la moitié seulement de leurs parcours. Pour chaque Etat, la contribution ne peut dépasser un montant fixé par kilomètre. Sur proposition du Comité administratif en fonction, ce montant est arrêté pour chaque période quinquennale par la Conférence diplomatique chargée selon les dispositions de l'article premier, § 2 b), du présent Règlement de déterminer la composition du Comité administratif pour cette même période. Exceptionnellement, cette contribution peut, après accord entre le Gouvernement intéressé et l'Office central, et approbation du Comité administratif, être réduite de cinquante pour cent au maximum pour des lignes exploitées dans des conditions particulières. Le montant du crédit annuel afférent au kilomètre est fixé, pour chaque exercice, par le Comité administratif, l'Office central entendu. Il est toujours perçu en totalité. Lorsque les dépenses effectives de l'Office central n'ont pas atteint le montant du crédit calculé sur cette base, le solde non dépensé est versé à un fonds de réserve.

§ 2. — A l'occasion de la remise aux Etats contractants 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. L'Etat qui, à la date du 1^{er} octobre, n'aurait pas versé sa part est, une deuxième fois, invité à le faire. Si ce rappel n'est pas suivi d'effet, l'Office central le renouvelle au début de l'année suivante, à l'occasion de l'envoi de son rapport de gestion pour l'exercice écoulé. Si, à la date du 1^{er} juillet suivant, aucun compte n'a été tenu de ce rappel, une quatrième démarche est faite auprès de l'Etat retardataire pour l'amener à payer les deux annuités échues. En cas d'insuccès, l'Office central l'avise, trois mois plus tard, que, si le versement attendu n'a pas été effectué avant la fin de l'année, son abstention sera interprétée comme une manifestation tacite de sa volonté de se retirer de la Convention. A défaut d'une suite donnée à cette dernière démarche avant le 31 décembre, l'Office central, prenant acte de la volonté, tacitement exprimée par l'Etat défaillant, de se retirer de la Convention, procède à la radiation des lignes de cet Etat de la liste des lignes admises au service des transports internationaux.

§ 3. — Les montants non recouverts doivent, autant que possible, être couverts au moyen des crédits ordinaires dont dispose l'Office central et peuvent être répartis sur quatre exercices. La partie du déficit qui n'aurait pas pu être comblée de la sorte est portée, dans un compte spécial, au débit des autres Etats contractants dans la proportion du nombre de kilomètres de lignes soumises à la Convention à l'époque de la mise en compte et, pour chacun, dans la mesure où il a déjà, pendant la période de deux ans qui s'est terminée par la retraite de l'Etat défaillant, été partie avec lui à la Convention.

§ 4. — L'Etat dont les lignes ont été radiées dans les conditions indiquées au § 2 ci-dessus ne peut les faire réadmettre au service des transports internationaux qu'en payant, au préalable, les sommes dont il est resté débiteur, pour les années entrant en considération et ce avec intérêt de cinq pour cent à compter de la fin du sixième mois écoulé depuis le jour où l'Office central l'a invité la première fois à payer les parts contributives lui incombant.

Article 3

§ 1. — L'Office central publie un bulletin mensuel contenant les renseignements nécessaires à l'application de la Convention, notamment les communications relatives à la liste des lignes de chemins de fer et d'autres entreprises et aux objets exclus du transport ou admis sous certaines conditions, ainsi que les études qu'il jugerait utile d'y insérer.

§ 2. — Le bulletin est rédigé en français et en allemand. Un exemplaire est envoyé gratuitement à chaque Etat contractant et à chacune des administrations intéressées. Les autres exemplaires demandés sont payés à un prix fixé par l'Office central.

Article 4

§ 1. — Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés peuvent être adressés par l'entreprise créancière à l'Office central pour qu'il en facilite le recouvrement. A cet effet, l'Office central met l'entreprise de transport débitrice en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Artikel 2

§ 1. — Die Kosten des Zentralamtes werden von den Vertragsstaaten im Verhältnis der Länge der Eisenbahnstrecken und der anderen Strecken getragen, auf die das Übereinkommen Anwendung findet. Die Schifffahrtslinien sind jedoch nur mit der Hälfte ihrer Länge an den Kosten beteiligt. Der Beitrag jedes Staates darf einen je Kilometer festgesetzten Betrag nicht überschreiten. Dieser Betrag wird von der diplomatischen Konferenz, die nach Artikel 1 § 2 b) dieser Satzung für jeden Zeitraum von fünf Jahren die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses zu bestimmen hat, auf Vorschlag des amtierenden Verwaltungsausschusses für den gleichen Zeitraum festgesetzt. Ausnahmsweise kann der Beitrag nach Vereinbarung zwischen der betreffenden Regierung und dem Zentralamt und nach Genehmigung durch den Verwaltungsausschuß für Strecken, die unter besonderen Bedingungen betrieben werden, um höchstens fünfzig Prozent herabgesetzt werden. Die Höhe des auf den Streckenkilometer entfallenden Jahresbetrages wird für jedes Geschäftsjahr durch den Verwaltungsausschuß nach Anhörung des Zentralamtes festgesetzt. Der Beitrag wird stets in ganzer Höhe erhoben. Wenn die tatsächlichen Ausgaben des Zentralamtes den auf dieser Grundlage berechneten Betrag nicht erreicht haben, wird der nicht ausgegebene Restbetrag einem Reservefonds zugeführt.

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

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

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

Artikel 3

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

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

Artikel 4

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

§ 2. — Si l'Office central estime que les motifs de refus allégués sont suffisamment fondés, il renvoie les parties à se poursuivre devant le juge compétent ou, si les parties en font la demande, devant le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

§ 3. — Lorsque l'Office central estime que la totalité ou une partie de la somme est réellement due, il peut, après avoir 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 décision au fond par le juge compétent ou par le tribunal arbitral prévu à l'article 57 de la Convention (Annexe III).

§ 4. — Dans le cas où une entreprise de transport n'a pas donné suite, dans la quinzaine, aux injonctions de l'Office central, il lui est adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

§ 5. — Dix jours après cette nouvelle mise en demeure, si elle est restée infructueuse, l'Office central adresse à l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et notamment à examiner s'il doit maintenir sur la liste les lignes de l'entreprise de transport débitrice.

§ 6. — Si l'Etat contractant dont dépend l'entreprise de transport débitrice déclare que, malgré le non-paiement, il ne croit pas devoir faire rayer de la liste cette entreprise, ou s'il laisse sans réponse pendant six semaines la communication de l'Office central, il est réputé de plein droit accepter la garantie de la solvabilité de ladite entreprise, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

Article 5

Il est perçu une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant de l'activité prévue à l'article 54, § 1, lettres *d)* à *f)*, de la Convention. Le montant de cette rémunération est fixé par le Comité administratif, sur proposition de l'Office central.

§ 2. — Ist das Zentralamt der Ansicht, daß die angeführten Gründe die Weigerung rechtfertigen, so verweist es die Parteien an das zuständige Gericht oder, falls sie es verlangen, an das in Artikel 57 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage III).

§ 3. — Ist das Zentralamt der Ansicht, daß der Betrag ganz oder teilweise tatsächlich geschuldet ist, so kann es nach Anhörung eines Sachverständigen erklären, daß das schuldnerische Beförderungsunternehmen den Schuldbetrag ganz oder teilweise beim Zentralamt einzuzahlen hat; der daraufhin eingezahlte Betrag bleibt bis zur endgültigen Entscheidung durch das zuständige Gericht oder durch das in Artikel 57 des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht (Anlage III) hinterlegt.

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

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

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

Artikel 5

Zur Deckung der aus der Tätigkeit nach Artikel 54 § 1 *d)* bis *f)* des Übereinkommens erwachsenden besonderen Kosten wird eine Entschädigung erhoben. Die Höhe dieser Entschädigung wird auf Antrag des Zentralamtes durch den Verwaltungsausschuß festgesetzt.

Statut relatif à la Commission de révision

Article premier

Les Gouvernements des Etats contractants communiquent leurs propositions concernant les objets rentrant dans la compétence de la Commission, à l'Office central des transports internationaux par chemins de fer, qui les porte immédiatement à la connaissance des autres Etats contractants.

Article 2

L'Office central invite la Commission à siéger chaque fois que la nécessité s'en fait sentir ou sur la demande d'au moins cinq Etats contractants.

Tous les Etats contractants sont avisés des sessions de la Commission deux mois à l'avance. L'avis doit indiquer exactement les questions dont l'inscription à l'ordre du jour est demandée.

Article 3

Tous les Etats contractants peuvent prendre part aux travaux de la Commission.

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

Chaque Etat supporte les frais de ses représentants.

Article 4

L'Office central instruit les questions à traiter et assume le service du secrétariat de la Commission.

Le Directeur général de l'Office central ou son représentant prend part aux séances de la Commission avec voix consultative.

Article 5

D'entente avec la majorité des Etats contractants, l'Office central invite à assister, avec voix consultative, aux séances de la Commission, des représentants:

- a) d'Etats non contractants,
- b) d'organisations internationales gouvernementales ayant compétence en matière de transport, sous condition de réciprocité,
- c) d'organisations internationales non gouvernementales s'occupant de transport, sous condition de réciprocité.

Article 6

La Commission est valablement constituée lorsque la moitié des Etats contractants sont représentés.

Article 7

La Commission désigne pour chaque session un président et un ou deux vice-présidents.

Satzung des Revisionsausschusses

Artikel 1

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

Artikel 2

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

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

Artikel 3

Alle Vertragsstaaten können sich an den Arbeiten des Ausschusses beteiligen.
Ein Staat kann sich durch einen anderen Staat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als zwei andere Staaten vertreten.
Jeder Staat trägt die Kosten für seine Vertreter.

Artikel 4

Das Zentralamt bildet die Geschäftsstelle des Ausschusses und besorgt die Sekretariatsgeschäfte. Der Generaldirektor des Zentralamtes oder sein Stellvertreter nimmt an den Sitzungen des Ausschusses mit beratender Stimme teil.

Artikel 5

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

- a) Nichtvertragsstaaten,
- b) staatlichen internationalen Organisationen, die für Beförderungsfragen zuständig sind (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),
- c) nichtstaatlichen internationalen Organisationen, die sich mit Beförderungsfragen befassen (unter Vorbehalt der Gegenseitigkeit),

mit beratender Stimme an den Tagungen des Ausschusses teilzunehmen.

Artikel 6

Der Ausschuß ist verhandlungsfähig, wenn die Hälfte der Vertragsstaaten vertreten ist.

Artikel 7

Der Ausschuß bezeichnet für jede Tagung einen Präsidenten sowie einen oder zwei Vizepräsidenten.

Article 8

Les délibérations ont lieu en français et en allemand. Les exposés des membres de la Commission sont traduits immédiatement de vive voix et en substance. Le texte des propositions et les communications du président sont traduits in extenso.

Article 9

Le vote a lieu par délégation et, sur demande, à l'appel nominal; chaque délégation d'un Etat contractant représenté à la séance a droit à une voix.

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

- a) au moins égal au tiers du nombre des Etats représentés à la Commission,
- b) supérieur au nombre des voix négatives.

Article 10

Les procès-verbaux des séances résument les délibérations dans les deux langues.

Les propositions et les décisions doivent y être insérées textuellement dans les deux langues. En cas de divergences entre le texte français et le texte allemand du procès-verbal en ce qui concerne les décisions, le texte français fait foi.

Les procès-verbaux sont distribués aux membres aussitôt que possible.

Si leur approbation ne peut avoir lieu au cours de la session, les membres remettront au secrétariat dans un délai approprié les corrections éventuelles.

Article 11

Pour faciliter les travaux, la Commission peut constituer des sous-commissions; elle peut aussi constituer des sous-commissions chargées de préparer pour une session ultérieure des questions déterminées.

Chaque sous-commission désigne un président, un vice-président et, si le besoin s'en fait sentir, un rapporteur. Pour le reste, les dispositions des articles 1 à 5 et 8 à 10 sont applicables par analogie aux sous-commissions.

Artikel 8

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

Artikel 9

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

Ein Antrag gilt als angenommen, wenn die Zahl der Ja-Stimmen:

- a) mindestens ein Drittel der im Ausschuß vertretenen Staaten beträgt,
- b) größer ist als die Zahl der Nein-Stimmen.

Artikel 10

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

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

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

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

Artikel 11

Zur Erleichterung der Arbeiten kann der Ausschuß Unterausschüsse einsetzen; er kann auch Unterausschüsse einsetzen, die bestimmte Fragen für eine spätere Tagung vorzubereiten haben.

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

ANNEXE III

(Article 57)

Règlement d'arbitrage**Article premier****Nombre des arbitres**

Les tribunaux arbitraux constitués pour connaître des litiges autres que ceux entre Etats se composeront d'un, de trois ou de cinq arbitres, suivant les stipulations du compromis.

Article 2**Choix des arbitres**

§ 1. — Une liste d'arbitres est préétablie. Chaque Etat contractant peut désigner au plus deux de ses ressortissants, spécialistes du droit international des transports, pour être inscrits sur la liste d'arbitres, établie et tenue à jour par le Gouvernement suisse.

§ 2. — 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.

Les arbitres choisis conformément à l'alinéa précédent désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, selon le cas, lequel préside le tribunal arbitral.

Si les parties sont en désaccord sur le choix de l'arbitre unique ou si les arbitres choisis par les parties sont en désaccord sur la désignation du troisième ou du cinquième arbitre, selon le cas, le tribunal arbitral est complété par un arbitre désigné par le Président du Tribunal fédéral suisse, à la requête de l'Office central.

Le tribunal arbitral est composé de 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.

§ 3. — L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties.

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

Article 3**Compromis**

Les parties qui recourent à l'arbitrage concluent un compromis, lequel spécifie en particulier:

- a) l'objet du différend, déterminé d'une façon aussi précise et claire que possible;
- b) la composition du tribunal et les délais utiles pour la nomination du ou des arbitres;
- c) le lieu du tribunal.

Pour l'ouverture de la procédure arbitrale, le compromis doit être communiqué à l'Office central.

Article 4**Procédure**

Le tribunal arbitral décide lui-même de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après:

a) le tribunal arbitral instruit et juge les causes dont il est saisi sur 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 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'intermédiaire de l'Office central;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, la sentence arbitrale n'est pas susceptible de recours, exception faite toutefois de la révision ou de la nullité.

ANLAGE III
(Artikel 57)**Schiedsgerichtsordnung****Artikel 1****Zahl der Schiedsrichter**

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

Artikel 2**Wahl der Schiedsrichter**

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 3**Schiedsvertrag**

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

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

Zwecks Eröffnung des Schiedsverfahrens muß der Schiedsvertrag dem Zentralamt mitgeteilt werden.

Artikel 4**Verfahren**

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

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

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

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

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

Article 5

Greffe

L'Office central fonctionne comme greffe du tribunal arbitral.

Article 6

Frais

La sentence arbitrale fixe les frais et dépens, y compris les honoraires des arbitres, et décide à laquelle des parties le paiement en incombe ou dans quelle proportion ils sont partagés entre elles.

Artikel 5

Gerichtssekretariat

Das Zentralamt besorgt die Sekretariatsgeschäfte des Schiedsgerichtes.

Artikel 6

Kosten

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

Protocole additionnel

aux Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer
des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV)
signées à Berne le 7 février 1970

LES PLÉNIPOTENTIAIRES SOUSSIGNÉS

sont convenus des dispositions ci-après:

I.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement du Royaume-Uni, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance du Royaume-Uni, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'au Royaume-Uni, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas dans le Royaume-Uni si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir au Royaume-Uni y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et le Royaume-Uni, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance du Royaume-Uni, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions du Royaume-Uni en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

II.

1° Afin de rendre obligatoires pour l'usager, selon le droit de l'Irlande, les prescriptions des Conventions de 1970 en ce qui concerne les lignes des parties territoriales d'Etats non signataires ou non adhérents, le Gouvernement d'Irlande, par dérogation aux dispositions de ces Conventions, est habilité à insérer, pour le trafic en provenance d'Irlande, une référence au présent Protocole additionnel dans les formules imprimées de la lettre de voiture (CIM), du billet international et du bulletin de bagages (CIV).

2° Compte tenu du fait qu'en Irlande, la législation relative aux transports ne comporte aucune obligation de publier les tarifs, ni de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme, il est admis que

a) les dispositions de la CIM ne s'appliquent pas en Irlande si elles comportent une obligation de publier des tarifs et de les appliquer aux usagers d'une manière uniforme,

b) les prix de transport et les frais accessoires que le chemin de fer est autorisé à percevoir en Irlande y sont applicables au trafic international soumis à la CIM.

Zusatzprotokoll

zu den am 7. Februar 1970 in Bern unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV)

DIE UNTERZEICHNETEN BEVOLLMÄCHTIGTEN

haben folgendes vereinbart:

I.

1. Um die Bestimmungen der Übereinkommen von 1970 nach dem Recht des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland für die Kunden auch insoweit verbindlich werden zu lassen, als es sich um die Strecken von Gebietsteilen von Staaten handelt, welche die Übereinkommen weder unterzeichnet haben noch ihnen beigetreten sind, wird die Regierung des Vereinigten Königreichs ermächtigt, in Abweichung von den Bestimmungen der Übereinkommen für den Verkehr aus dem Vereinigten Königreich in das Frachtbriefformular (CIM), in den internationalen Fahrausweis und in den Gepäckschein (CIV) einen Hinweis auf dieses Zusatzprotokoll aufzunehmen.

2. Angesichts des Umstandes, daß die Transportgesetzgebung im Vereinigten Königreich keine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und zu ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsieht, wird als zulässig erklärt:

a) daß die Bestimmungen der CIM, soweit sie eine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsehen, im Vereinigten Königreich nicht gelten;

b) daß Fracht und Nebengebühren, zu deren Erhebung die Eisenbahn im Vereinigten Königreich ermächtigt ist, auch auf den der CIM unterliegenden internationalen Verkehr angewendet werden.

3. Bis zum Abschluß und Inkrafttreten eines besonderen Anhangs zur Anlage I zur CIM, der Sonderbestimmungen für die Eisenbahn-Seebeförderung von gefährlichen Gütern zwischen dem Festland und dem Vereinigten Königreich enthält, müssen die gefährlichen Güter, deren Beförderung nach oder von dem Vereinigten Königreich der CIM unterstellt ist, außer den Bestimmungen der Anlage I auch den Bedingungen des Vereinigten Königreichs über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und zur See entsprechen.

II.

1. Um die Bestimmungen der Übereinkommen von 1970 nach dem Recht Irlands für die Kunden auch insoweit verbindlich werden zu lassen, als es sich um die Strecken von Gebietsteilen von Staaten handelt, welche die Übereinkommen weder unterzeichnet haben noch ihnen beigetreten sind, wird die Regierung Irlands ermächtigt, in Abweichung von den Bestimmungen der Übereinkommen für den Verkehr aus Irland in das Frachtbriefformular (CIM), in den internationalen Fahrausweis und in den Gepäckschein (CIV) einen Hinweis auf dieses Zusatzprotokoll aufzunehmen.

2. Angesichts des Umstandes, daß die Transportgesetzgebung in Irland keine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und zu ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsieht, wird als zulässig erklärt:

a) daß die Bestimmungen der CIM, soweit sie eine Verpflichtung zur Veröffentlichung der Tarife und ihrer gleichmäßigen Anwendung den Kunden gegenüber vorsehen, in Irland nicht gelten;

b) daß Fracht und Nebengebühren, zu deren Erhebung die Eisenbahn in Irland ermächtigt ist, auch auf den der CIM unterliegenden internationalen Verkehr angewendet werden.

3° Jusqu'à la conclusion et l'entrée en vigueur d'un appendice spécial à l'Annexe I à la CIM contenant les prescriptions dérogatoires relatives au trafic fer-mer des matières dangereuses entre le Continent et l'Irlande, les matières dangereuses qui seront transportées sous le régime de la CIM, à destination ou en provenance d'Irlande, doivent satisfaire aux prescriptions de l'Annexe I et, en outre, aux conditions de l'Irlande en ce qui concerne ses réglementations ferroviaires et maritimes du transport des matières dangereuses.

III.

Les dispositions des Conventions CIM et CIV ne pourront prévaloir contre celles que certains Etats seront 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 Economique Européenne.

IV.

Ce Protocole, complétant les Conventions de 1970, demeure ouvert à la signature jusqu'au 30 avril 1970.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant aux Conventions susvisées en application de l'article 67 de la CIM et de l'article 62 de la CIV de 1970 peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de la ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le sept février mil neuf cent soixante-dix, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

(Suivent les signatures)

3. Bis zum Abschluß und Inkrafttreten eines besonderen Anhangs zur Anlage I zur CIM, der Sonderbestimmungen für die Eisenbahn-Seebeförderung von gefährlichen Gütern zwischen dem Festland und Irland enthält, müssen die gefährlichen Güter, deren Beförderung nach oder von Irland der CIM unterstellt ist, außer den Bestimmungen der Anlage I auch den Bedingungen Irlands über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und zur See entsprechen.

III.

Die Bestimmungen der Übereinkommen CIM und CIV 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.

IV.

Dieses Protokoll, das die Übereinkommen von 1970 ergänzt, liegt bis zum 30. April 1970 zur Unterzeichnung auf.

Es bedarf der Ratifikation.

Die Staaten, die dieses Protokoll bis zu diesem Zeitpunkt nicht unterzeichnet haben, und die Staaten, welche sich an den vorerwähnten Übereinkommen gemäß Artikel 67 der CIM und Artikel 62 der CIV von 1970 beteiligen, können diesem Protokoll auf Grund einer Mitteilung beitreten.

Die Ratifikationsurkunde oder die Mitteilung über den Beitritt ist bei der schweizerischen Regierung zu hinterlegen.

ZU URKUND DESSEN haben die nachstehenden Bevollmächtigten, deren Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden wurden, das vorstehende Protokoll unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Bern am siebenten Februar neunzehnhundertsiebzig in einer Urschrift, die im Archiv der Schweizerischen Eidgenossenschaft hinterlegt und von der jedem Vertragsstaat eine amtliche Ausfertigung zugestellt wird.

(Folgen die Unterschriften)

Denkschrift

1. Zum Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden;
2. zum Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM);
3. zum Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV);
4. zum Zusatzprotokoll zu den am 7. Februar 1970 in Bern unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) und den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV).

A.**Allgemeine Bemerkungen**

1. Die Rechtsvereinheitlichung auf dem Gebiet des internationalen Eisenbahnverkehrs reicht bis ins vorige Jahrhundert zurück. Die erste Fassung des „Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr“ (in Abkürzung seines französischen Titels*) kurz „CIM“ genannt) wurde am 14. Oktober 1890 von neun europäischen Staaten unterzeichnet. Am 8. Juni 1923 folgte die Unterzeichnung des ersten „Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr“ (CIV)**). Beide Übereinkommen sind seitdem wiederholt revidiert worden. Die gegenwärtig geltenden Fassungen tragen das Datum des 25. Februar 1961 und sind am 1. Januar 1965 in Kraft getreten. In einem Zusatzprotokoll zu diesen Übereinkommen sind Sonderregelungen für einzelne Mitgliedstaaten getroffen.
2. Das Deutsche Reich war von Anfang an Mitgliedstaat der Übereinkommen CIM und CIV. Zur ersten Revisionskonferenz nach dem Zweiten Weltkrieg, die für den Oktober 1952 nach Bern einberufen wurde, lud die Eidgenössische Regierung seinerzeit sowohl die Regierung der Bundesrepublik Deutschland als auch diejenige der Deutschen Demokratischen Republik ein. Es wurde dann eine Sonderregelung geschaffen, die es den „Gebietsteilen Deutschlands“ ermöglichte, ohne eine Unterzeichnung der Übereinkommen von 1952 oder einen Beitritt zu diesen die Rechte und Pflichten von Mitgliedern zu erwerben. Von diesem Angebot haben die beiden deutschen Staaten damals Gebrauch gemacht, und zwar die Bundesrepublik Deutschland durch das Gesetz vom 15. Februar 1956 (BGBl. II, S. 33), das die Bestimmungen der Übereinkommen durch einen ausschließlich innerstaatlichen Rechtsakt in Kraft

setzte. Die gleiche Sonderregelung wurde in dem Zusatzprotokoll zu den gegenwärtig geltenden Übereinkommen vom 25. Februar 1961 getroffen. Dazu ist in der Bundesrepublik Deutschland das „Gesetz über die Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland an den Internationalen Übereinkommen vom 25. Februar 1961 über den Eisenbahnfrachtverkehr und über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr“ vom 21. Dezember 1964 (BGBl. II S. 1517) ergangen, mit dem die Bestimmungen der Übereinkommen CIM und CIV in der Fassung von 1961 sowie das Zusatzprotokoll zu diesen Übereinkommen als innerstaatliches Recht übernommen wurden.

3. Die oben erläuterte Sonderregelung benachteiligte die Bundesrepublik Deutschland (und die Deutsche Demokratische Republik) insofern, als die Vertreter der Bundesregierung auf den Revisionskonferenzen und an Tagungen der in Artikel 69 §§ 3, 4 der CIM sowie Artikel 68 § 3 genannten Ausschüsse nur als Beobachter teilnehmen konnten, demgemäß nicht über ein Stimmrecht verfügten, ferner insoweit, als die Bundesregierung gegen die Beschlüsse der erwähnten Ausschüsse keinen Widerspruch erheben konnte.

Besondere Schwierigkeiten erwachsen aber aus der Tatsache, daß die Übereinkommen CIM und CIV bislang nicht für den Eisenbahnverkehr zwischen den beiden deutschen Staaten galten. Die für den nationalen Bereich maßgebende „Eisenbahn-Verkehrsordnung“ hatte sich nach dem Waffenstillstand von 1945 in den beiden deutschen Gebietsteilen sehr unterschiedlich weiterentwickelt. Der Mangel eines einheitlichen Beförderungsrechts war nach der „Berliner Blockade“ durch einen Interzontentarif überbrückt worden, dessen allgemeiner Teil einige Rechtsvorschriften enthielt, die als „Allgemeine Geschäftsbedingungen“ in die Beförderungsverträge eingingen. Dieser interzonale Tarif war jedoch von der Deutschen Reichsbahn zum 1. Juli 1965 aufgekündigt worden. Seitdem herrschte ein unregelmäßiger Zustand, der zu den bekannten Schwierigkeiten an der Grenze zur Deutschen Demokratischen Republik führte. Eine Abstellung dieser Mängel und ein geordneter Eisenbahnverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik sowie nach und von Berlin (West) waren nur durch den Beitritt beider deutscher Staaten zu CIM und CIV zu erreichen. Eine entsprechende Vereinbarung ist unter dem 26. Mai 1972 in einem Briefwechsel zwischen dem Staatssekretär im Bundeskanzleramt der Bundesrepublik Deutschland, Bahr, und dem Staatssekretär beim Ministerrat der Deutschen Demokratischen Republik, Dr. Kohl, getroffen worden. Dieser Abrede entsprechend hat die Bundesregierung dem Schweizerischen Bundesrat ein auf die Übereinkommen CIM und CIV vom 25. Februar 1961 bezügliches Beitritts-gesuch zugeleitet, das, da keiner der bisherigen Mitgliedstaaten Widerspruch eingelegt

*) Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer.

***) Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer.

hat, als rechtsverbindlich angenommen gilt. Der Beitritt ist am 1. April 1973 rechtswirksam geworden.

Der Beitritt gilt auch für Berlin (West). Die Alliierte Kommandantura Berlin hat dem durch BK/O (72) 10 vom 25. September 1972 mit der Maßgabe zugestimmt, daß die Anwendung der Übereinkommen auf Berlin den durch diese Anwendung nicht betroffenen Rechten und Befugnissen der Alliierten über den Betrieb der Eisenbahn in den Westsektoren von Berlin unterworfen ist.

4. Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) enthält keine eigene Regelung für die Haftung der Eisenbahn bei Personenschäden, sondern verweist insoweit auf das Recht der einzelnen Vertragsstaaten. Über eine Rechtsvereinheitlichung in diesem in den nationalen Rechten sehr unterschiedlich geregelten Punkt konnte in dem großen Kreis der Mitglieder der bestehenden Übereinkommen keine Einigung erzielt werden. Eine Reihe von Staaten hat jedoch am 26. Februar 1966 ein Zusatzübereinkommen zur CIV unterzeichnet, das die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden regelt. Mit diesem Zusatzübereinkommen, an dessen Ausarbeitung die Bundesrepublik Deutschland maßgeblich beteiligt war, wird ein weiterer Beitrag von großer Bedeutung zur Vereinheitlichung des Eisenbahntransportrechts geleistet. Für die Staaten, die das Zusatzübereinkommen unterzeichnet haben, ist es am 1. Januar 1973 in Kraft getreten. Der Bundesrepublik Deutschland war es bisher nicht möglich, das Zusatzübereinkommen zu unterzeichnen. Nachdem der Beitritt zur CIV vom 25. Februar 1961 wirksam geworden ist, besteht auch für die Bundesrepublik Deutschland die Möglichkeit, dem Zusatzübereinkommen beizutreten.
5. Auf Einladung der schweizerischen Regierung sind im Februar 1970 in Bern die Vertreter der Vertragsstaaten zur 7. Ordentlichen Revisionskonferenz für CIM und CIV zusammengekommen. Die aus der Konferenz hervorgegangenen neuen Übereinkommen konnten bislang nicht in Kraft gesetzt werden, weil noch nicht — wie vorgesehen — 15 Mitgliedstaaten Ratifikationsurkunden bei der schweizerischen Regierung hinterlegt haben. Dieses Ziel wird jedoch im Laufe des Jahres 1973 erreicht werden. Die Konferenz zur Bestimmung des Zeitpunktes des Inkrafttretens der Konvention vom 7. Februar 1970 wird danach gegen Ende des Jahres 1973 zusammentreten. Bei dieser Sachlage ist damit zu rechnen, daß die geltenden Übereinkommen, die zum 1. Januar 1965 in Kraft gesetzt wurden, am 1. Januar 1975 durch die Neufassungen abgelöst werden.
6. Aus den bereits erwähnten Gründen hält es die Bundesregierung für wünschenswert, daß die Bundesrepublik Deutschland sowohl dem Zusatzübereinkommen von 1966 zur CIV von 1961 wie

auch den im Jahre 1970 neugefaßten Übereinkommen CIM und CIV sowie dem Zusatzprotokoll zu diesen Übereinkommen beitritt.

B.

Zu dem Zusatzübereinkommen von 1966 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung der Reisenden

I. Allgemeines

1. Die Haftungsbestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) von 1961 finden nach Artikel 28 § 1 keine Anwendung auf Schäden, die durch die Tötung oder die Verletzung von Reisenden entstanden sind. Die Haftung regelt sich insoweit nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem das schädigende Ereignis eingetreten ist. Eine entsprechende Bestimmung findet sich in Artikel 25 § 1 der noch nicht in Kraft getretenen CIV 1970.

Für die interessierten Mitgliedstaaten der CIV sollen die nationalen Bestimmungen, auf die die CIV verweist, durch einheitliche internationale Haftungsbestimmungen ersetzt werden. Vorgehen ist im wesentlichen folgende Regelung:

- a) Das Zusatzübereinkommen findet wie die CIV nur auf internationale Beförderungen Anwendung (Art. 1 § 1 in Verbindung mit Art. 1 CIV 1961). Für dabei auftretende Schäden, die durch Tötung oder Verletzung von Reisenden oder durch die Beschädigung oder den Verlust mitgeführter Sachen entstehen, haftet die Eisenbahn, sofern nicht bestimmte Entlastungsgründe vorliegen (Art. 2). Der Schadenersatz umfaßt bei Verletzung des Reisenden die notwendigen Kosten (insbesondere für die Heilung, die Pflege und den Transport) sowie den Vermögensnachteil, den der Reisende dadurch erleidet, daß seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist (Art. 4). Bei Tötung des Reisenden hat die Eisenbahn den Personen, denen der Reisende kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder künftig unterhaltspflichtig geworden wäre, den durch den Verlust des Unterhaltsanspruchs entstehenden Schaden zu ersetzen (Art. 3 § 2). Außerdem sind die Bestattungskosten und, wenn der Tod nicht sofort eingetreten ist, die Kosten einer versuchten Heilung sowie der Vermögensnachteil zu ersetzen, den der Reisende bis zu seinem Tode infolge Minderung seiner Erwerbsfähigkeit oder Vermehrung seiner Bedürfnisse erlitten hat (Art. 3 § 1).

Ob und wie weit die Eisenbahn zur Leistung von Schmerzensgeld verpflichtet ist, richtet sich nach dem Landesrecht (Art. 5). Unter Landesrecht im Sinne des Zusatzübereinkommens ist das Recht des Staates zu verstehen, auf dessen Gebiet sich der Unfall des Reisenden ereignet hat (Art. 18 § 2).

- b) Die Höhe des wegen Minderung der Erwerbsfähigkeit, wegen vermehrter Bedürfnisse sowie wegen Entziehung des Unterhalts zu leistenden Schadenersatzes bestimmt sich grundsätzlich nach Landesrecht; sieht jedoch das Landesrecht Höchstbeträge vor, dürfen diese für jeden Reisenden nicht niedriger sein als 200 000 Franken bei Kapitalabfindung oder als eine diesem Kapital entsprechende Rente (Art. 6 § 2). Für die Beschädigung oder den Verlust von Sachen, die der Reisende an sich trägt oder mit sich führt, kann Ersatz bis zum Höchstbetrag von 2 000 Franken beansprucht werden (Art. 7). Als Franken im Sinne des Übereinkommens gelten Goldfranken im Gewicht vom $\frac{10}{31}$ Gramm und 0,900 Feingehalt (Art. 21); 200 000 Franken entsprechen hiernach etwa 210 376 DM. Ist die Tötung oder Verletzung des Reisenden oder die Beschädigung oder der Verlust von Sachen auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn oder ihrer Leute (Art. 11) zurückzuführen, so kann die Eisenbahn sich weder auf die in dem Zusatzübereinkommen noch auf die im Landesrecht vorgesehenen Beschränkungen der Höhe des Schadenersatzes berufen (Art. 8).
- c) Tarifbestimmungen und sonstige Abmachungen zwischen der Eisenbahn und dem Reisenden, durch welche die Haftung der Eisenbahn im voraus ganz oder teilweise ausgeschlossen, die der Eisenbahn obliegende Beweislast umgekehrt oder die Haftungshöchstbeträge herabgesetzt werden sollen, sind nichtig (Art. 10).
- d) Das Zusatzübereinkommen enthält im übrigen Bestimmungen über Reklamationen (Art. 13), über die Verjährung und das Erlöschen von Ansprüchen (Art. 16, 17), über die gerichtliche Zuständigkeit sowie über die Vollstreckbarkeit von Urteilen (Art. 14, 19, 20), ferner Bestimmungen über gemischte Beförderungen (Art. 22: Eisenbahn/Kraftwagen-Verkehr; Eisenbahn/See-Verkehr) und über die Haftung für Folgen nuklearer Ereignisse (Art. 23). Gegen die Eisenbahn und ihre Leute kann ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die in dem Zusatzübereinkommen vorgesehen sind (Art. 12).
3. Die im Zusatzübereinkommen vorgesehene Haftungsregelung stimmt mit den entsprechenden Haftungsgrundsätzen des deutschen Rechts weitgehend überein. Abweichungen in einzelnen Punkten dürften im Ergebnis nicht zu nennenswerten Unterschieden in der Schadensregulierung führen. Im einzelnen ist hierzu zu bemerken:
- a) Nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, das die Haftung der Eisenbahn bei innerstaatlichen Beförderungen regelt, haftet der Betriebsunternehmer für den bei dem Betrieb der Eisenbahn entstandenen Schaden, sofern — abgesehen von dem ebenfalls entlastenden Einwand des Mitverschuldens des Getöteten oder Verletzten — er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden ist. Die ständige Rechtsprechung (BGHZ 7, 338; RGZ 101, 94) fordert für den Begriff „höhere Gewalt“ drei Voraussetzungen, die kumulativ erfüllt sein müssen (Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 14. Aufl., 1969, 22. Kap. RN 23):
- es muß sich um ein **betriebsfremdes** Ereignis handeln, d. h. das Ereignis darf nicht im Zusammenhang mit Vorgängen des Betriebs stehen (Wussow, Das Unfallhaftpflichtrecht, 9. Aufl., 1967, RN 643);
 - es muß sich um ein Ereignis handeln, das auch durch die äußerste Sorgfalt mit zumutbaren Mitteln **nicht abwendbar** war;
 - es muß sich um ein **außergewöhnliches** Ereignis handeln, mit dem der Betriebsunternehmer nicht zu rechnen brauchte; daran fehlt es, wenn das Ereignis „wegen seiner Häufigkeit vom Betriebsunternehmer in Rechnung zu ziehen oder mit in den Kauf zu nehmen ist“ (RGZ 101, 94, 95).
- Hinsichtlich der Merkmale des betriebsfremden und des nicht abwendbaren Ereignisses stimmt diese Regelung im Grundsatz mit der in Art. 2 § 2 des Zusatzübereinkommens vorgesehenen Entlastungsmöglichkeit überein. Dagegen fordert die letztgenannte Vorschrift — jedenfalls dem Wortlaut nach — nicht, daß der Unfall auf ein außergewöhnliches Ereignis zurückzuführen ist.
- Verfolgt man die Rechtsprechung zu § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes zurück, so erscheint es allerdings zweifelhaft, ob dem Merkmal der „Außergewöhnlichkeit“ selbständige Bedeutung zukommt. Das Reichsgericht hat zwar schon früh die Auffassung vertreten, daß als höhere Gewalt nicht solche Ereignisse anzusehen sind, die bei dem Betrieb einer Eisenbahn mit einer gewissen Häufigkeit einzutreten pflegen, und mit denen der Unternehmer von vornherein zu rechnen hat (RGZ 50, 92, 94; Zusammenstoß mit einem Kraftfahrzeug, das kurz vor dem herankommenden Straßenbahnwagen auf die Gleise gelangt war; RGZ 54, 404, 406: Unvermeidbares Hineinlaufen von Kindern in die Straßenbahn). Das Reichsgericht hat jedoch insoweit darauf abgestellt, daß derartige Ereignisse, „die bei dem Betrieb mit einer gewissen Häufigkeit vorzukommen pflegen und durch die Natur des Betriebs einer Straßenbahn von selbst gegeben seien, vom Betriebsunternehmer von vornherein in Aussicht zu nehmen und demgemäß als mit diesem Betrieb und seinen Gefahren im Zusammenhang stehend zu erachten seien“; sie könnten daher nicht als „von außen“ in den Betrieb eingreifende Ereignisse angesehen werden (RGZ 54, 404, 406). Das Reichsgericht hat also bei derartigen Ereignissen das Vorlie-

gen höherer Gewalt schon deswegen verneint, weil der Unfall nicht auf ein betriebsfremdes, von außen einwirkendes Ereignis zurückzuführen sei. Legt man diese Auffassung zugrunde, so dürfte zwischen dem Begriff der höheren Gewalt im Sinne des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes und der Entlastungsformel des Art. 2 § 2 des Zusatzübereinkommens kein wesentlicher Unterschied bestehen. Selbst wenn man aber dieser Auslegung nicht folgen sollte, würde der Unterschied zwischen den verschiedenen Entlastungsformeln ersichtlich nur in Grenzfällen erheblich werden können. Man wird daher davon ausgehen können, daß der Schutz des Reisenden bei einem Unfall in der Bundesrepublik bei Anwendung des Art. 2 § 2 des Zusatzübereinkommens jedenfalls nicht in nennenswertem Umfang hinter dem Schutz nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes zurückbleibt.

- b) Die Höhe des Schadenersatzes richtet sich gemäß Art. 6 § 2 Satz 1 nach Landesrecht. Nach Satz 2 dieser Vorschrift gilt jedoch hinsichtlich des Betrages, der wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, der Vermehrung der Bedürfnisse sowie zur Befriedigung von Unterhaltsansprüchen dritter Personen zu zahlen ist, für jeden Reisenden eine Höchstgrenze von 200 000 Franken für den Kapitalbetrag oder eine diesem Betrag entsprechende Jahresrente, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht. Geht man von der Neufestsetzung der Parität der DM nach dem Stand vom 27. Oktober 1969 (1 DM = 0,242806 g Feingold, Bundesanzeiger Nr. 201 vom 28. Oktober 1969) aus, so entsprechen 200 000 Franken etwa 232 200 DM. Dagegen begrenzt § 7 a des Reichshaftpflichtgesetzes den Ersatz für die oben aufgeführten Schäden auf eine Jahresrente von 15 000 DM, ohne daß ein Gesamthaftungshöchstbetrag vorgesehen ist.

Ein Vergleich zwischen diesen beiden Regelungen läßt sich nicht allgemein, sondern nur für den Einzelfall ziehen. Wenn Art. 6 § 2 von einer „diesem Betrag entsprechenden Rente“ spricht, so wird dies dahin zu verstehen sein, daß im konkreten Fall zu errechnen ist, welche Rente bei Zugrundelegung des Alters des Geschädigten bei Anwendung der üblichen Kapitalisierungstabelle dem Kapitalbetrag von 200 000 Franken entspricht. Bei geringer Lebenserwartung des Geschädigten und unter der Voraussetzung, daß keine oder nur geringe Unterhaltsansprüche dritter Personen zu erwarten sind, kann daher unter Umständen eine nach Art. 6 zu zahlende Rente die in § 7 a des Reichshaftpflichtgesetzes vorgesehene Haftungshöchstgrenze übersteigen. Umgekehrt kann nach § 7 a des Reichshaftpflichtgesetzes eine Jahresrente bis 15 000 DM auch dann verlangt werden, wenn im konkreten Fall der Kapitalisierungsbetrag höher als 200 000 Franken (etwa 232 200 DM) ist. Der

Geschädigte, der Ansprüche auf Grund des Zusatzübereinkommens erhebt, würde in einem solchen Fall aber keine Nachteile erleiden, da die im Zusatzübereinkommen vorgesehene Haftungshöchstgrenze eine Mindestgrenze ist und deshalb nicht eingreift, wenn das innerstaatliche Recht eine höhere Entschädigung vorsieht.

Soweit der Eisenbahn oder ihren Leuten ein Verschulden zur Last fällt, sieht das deutsche Recht einen Haftungshöchstbetrag nicht vor. Art. 6 § 2 Satz 2 ist daher insoweit nicht anwendbar. Diese Bestimmung ist nicht etwa dahin zu verstehen, daß der darin festgesetzte (Mindest-) Höchstbetrag selbst dann maßgebend sein soll, wenn nach dem nach Art. 6 § 2 Satz 1 anzuwendenden Landesrecht die Begrenzung der Höhe des Schadenersatzes bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen entfällt. Art. 6 § 2 Satz 2 soll lediglich gewährleisten, daß, soweit das Landesrecht einen Höchstbetrag vorsieht, dieser Betrag bei Anwendung des Zusatzübereinkommens die in Art. 6 § 2 Satz 2 festgesetzte Höhe erreicht. Soweit nach Art. 6 § 2 Satz 1 deutsches Recht anzuwenden ist, bestimmt sich daher die Höhe des Schadenersatzes, wenn ein Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute nachgewiesen ist, ausschließlich nach deutschem Recht. Die Eisenbahn haftet daher insoweit unbeschränkt.

Dieser Auffassung steht auch die Vorschrift des Art. 8 nicht entgegen. Danach finden die Bestimmungen des Zusatzübereinkommens und des Landesrechts, die den Schadenersatz auf einen bestimmten Betrag begrenzen, keine Anwendung, wenn der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zurückzuführen ist. Aus dieser Vorschrift kann nicht der Schluß gezogen werden, daß bei Vorliegen eines geringeren Verschuldensgrades die Bestimmungen über die Haftungshöchstgrenze anwendbar bleiben. Art. 8 soll lediglich solche Regelungen ausschließen, nach denen Haftungshöchstgrenzen auch dann eingreifen, wenn der Schädiger vorsätzlich oder grob fahrlässig gehandelt hat. Soweit — wie im deutschen Recht — das Landesrecht vorsieht, daß auch bei einem geringeren Verschuldensgrad unbeschränkt gehaftet wird, bleibt Art. 6 § 2 Satz 1 anwendbar.

- c) Eine Besonderheit besteht hinsichtlich der Verjährung von Schadenersatzansprüchen nach dem Zusatzübereinkommen gegenüber der Regelung des innerstaatlichen Rechts. Nach Art. 17 verjähren die Ansprüche
- des Reisenden in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Unfall,
 - der anderen Anspruchsberechtigten in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Ableben des Reisenden, spätestens aber in fünf Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Unfall.

Dagegen verjähren nach § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes die Ansprüche nach diesem Gesetz in zwei Jahren von dem Unfall an; gegenüber demjenigen, welchem der Getötete Unterhalt zu gewähren hatte, beginnt die Verjährung jedoch erst mit dem Tode des Reisenden. Nach dem Zusatzübereinkommen wäre daher — im Gegensatz zum Reichshaftpflichtgesetz — der Anspruch eines Unterhaltsberechtigten wegen des Todes des Reisenden dann ausgeschlossen, wenn dieser erst fünf Jahre nach dem Unfall an dessen Folgen verstirbt.

Dieser Fall dürfte sich jedoch befriedigend lösen lassen. Art. 17 § 4 erklärt für die Verjährung das Landesrecht für anwendbar, sofern nicht die Bestimmungen des Zusatzübereinkommens entgegenstehen. Diese allgemeine Verweisung auf das Landesrecht umfaßt nicht nur die Vorschriften über die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung, sondern auch die Vorschrift des § 218 BGB, nach der ein rechtskräftig festgestellter Anspruch in dreißig Jahren verjährt, auch wenn er an sich einer kürzeren Verjährung unterliegt.

Als prozessuale Möglichkeit, die Ersatzpflicht der Eisenbahn schon im voraus für den Fall feststellen zu lassen, daß der Reisende infolge einer bei dem Unfall erlittenen Verletzung stirbt und daß den anspruchsberechtigten Personen infolge des Todes der Unterhalt entzogen wird, kommt die Feststellungsklage nach § 256 ZPO in Betracht. Voraussetzung ist hierfür zunächst, daß zwischen der Eisenbahn und den anspruchsberechtigten Personen auf Grund des Unfalls des Reisenden ein Rechtsverhältnis im Sinne des § 256 ZPO besteht. Die Rechtsprechung (BGHZ 4, 133 mit weiteren Nachweisen) hat ein Rechtsverhältnis im Sinne dieser Vorschrift auch dann angenommen, wenn „eine Verbindlichkeit noch nicht entstanden, aber für den späteren Eintritt derselben der Grund in der Art gelegt ist, daß die Entstehung einer Verbindlichkeit nur von dem Eintritt weiterer Umstände oder dem Zeitablauf abhängt ... Es ist nur erforderlich, daß für die Entstehung eines Anspruchs der Grund in der Art gelegt ist, daß schon eine Rechtsbeziehung besteht, dagegen nicht, daß alle Umstände, von denen die Entstehung des Anspruchs abhängt, bereits eingetreten sind.“ Bei Anwendung dieser Grundsätze spricht vieles dafür, das Bestehen eines Rechtsverhältnisses im Sinne des § 256 ZPO zwischen der Eisenbahn und den anspruchsberechtigten Personen jedenfalls dann zu bejahen, wenn eine „nicht eben entfernt liegende Möglichkeit“ (BGH LM Nr. 7 zu § 256 ZPO) besteht, daß eine Verletzung, die der Reisende bei dem Unfall erlitten hat, zu seinem Tode führen wird. Zu der weiteren Voraussetzung, nämlich daß ein rechtliches Interesse an alsbaldiger Feststellung besteht, ist zu bemerken,

daß nach der Rechtsprechung des BGH in Haftpflichtfällen ein Feststellungsinteresse grundsätzlich zu bejahen ist, wenn der Beklagte die Ersatzpflicht bestreitet und die kurzfristige Verjährung des Anspruchs droht (BGH LM Nr. 7 zu § 256 ZPO für den Fall des § 852 BGB).

4. Nach Art. 1 § 2 kann sich ein Vertragsstaat das Recht vorbehalten, das Zusatzübereinkommen nicht anzuwenden, wenn sich der Unfall auf seinem Gebiet ereignet hat und der Reisende Angehörige dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

Es wird vorgeschlagen, daß die Bundesrepublik Deutschland von diesem Vorbehalt keinen Gebrauch macht. Eine solche Regelung würde die mit dem Zusatzübereinkommen angestrebte Rechtsvereinheitlichung im internationalen Reiseverkehr teilweise einschränken, weil ein Teil der internationalen Beförderungen abweichend vom Grundsatz des Art. 1 § 1 dem nationalen Recht unterworfen würde. Die Erklärung eines Vorbehalts hätte zwar den Vorzug, daß inländische Reisende ohne Rücksicht auf die Art ihres Fahrausweises haftungsrechtlich nur nach innerstaatlichem Recht behandelt würden. Jedoch sind Nachteile aus der Unterschiedlichkeit des anzuwendenden Rechts für deutsche Staatsbürger, die auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu Schaden kommen, nicht zu erwarten, weil die Deutsche Bundesbahn in der Praxis jeweils das für den Reisenden günstigere Recht anwendet.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Die Vorschrift grenzt den persönlichen Anwendungsbereich des Zusatzübereinkommens ab. Abweichend von § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes ist es nicht auf jede beim Betrieb der Eisenbahn geschädigte Person anwendbar, sondern nur auf Reisende und auf Begleiter von Frachtsendungen, soweit diese Personen auf Grund der Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr — CIV — (Bundesgesetzbl. 1964 II S. 1517, 1899) und über den Eisenbahnfrachtverkehr — CIM — (Bundesgesetzbl. 1964 II S. 1517, 1521) befördert werden. Voraussetzung hierfür ist im wesentlichen, daß die Beförderung die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt und für den Reisenden ein internationaler Beförderungsausweis, für die begleiteten Sendungen ein durchgehender Frachtbrief, ausgestellt ist.

Wegen der durch § 2 eingeräumten Möglichkeit, bei Unfällen von Reisenden in einem Vertragsstaat das Zusatzübereinkommen nicht anzuwenden, wenn sie diesem Staat angehören oder dort ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben, wird auf die Bemerkungen zu I 4 hingewiesen.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift bestimmt, unter welchen Voraussetzungen die Eisenbahn für Personen- und Sach-

schäden haftet, die ein Reisender durch Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthalts in dem Fahrzeug oder beim Ein- oder Aussteigen erleidet.

Nach § 1 ist eine Kausalhaftung vorgesehen, von der die Eisenbahn bei Vorliegen bestimmter Gründe (§ 2 bis § 4) befreit ist. Das Haftungssystem entspricht im wesentlichen der im Reichshaftpflichtgesetz vorgesehenen Gefährdungshaftung. Ebensovienig wie dort ist für die Haftung der Eisenbahn Voraussetzung, daß sie ein Verschulden an dem Unfall trifft.

§ 2 stellt klar, daß die Eisenbahn von der Haftung befreit ist, wenn der Unfall durch ein betriebsfremdes und nicht abwendbares Ereignis verursacht ist. Wegen der Einzelheiten hierzu sowie zu der Frage, ob im Ergebnis ein sachlicher Unterschied zu der nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vorgesehenen Entlastungsmöglichkeit besteht, wird auf die Bemerkungen zu I 3 a Bezug genommen.

Nach § 3 ist die Eisenbahn ganz oder teilweise von der Haftung befreit, wenn der Unfall auf ein mitwirkendes Verschulden des Reisenden oder auf ein Verhalten zurückzuführen ist, das nicht dem normalen Verhalten von Reisenden entspricht. Durch die zweite Alternative wird zum Ausdruck gebracht, daß nicht nur — wie nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes — ein Verschulden des Reisenden zur Haftungsentlastung führt. Andererseits reicht auch nicht jedes für den Schaden ursächliche Verhalten eines Reisenden aus. Die Eisenbahn wird sich daher z. B. nicht auf die Haftungsbefreiung berufen können, wenn ein Reisender infolge eines plötzlichen Bremsrucks nach einem Halt greift, dabei ein Gepäckstück herabreißt und so zu Schaden kommt (Edlbacher, Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im Rahmen der CIV, Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr 1966, S. 146, 152). Eine Haftungsbefreiung könnte aber z. B. in Betracht kommen, wenn ein in seinem Bewußtsein gestörter Reisender — etwa ein Schlaftrunkener — die Wagentür öffnet und aus dem Zug fällt oder wenn ein Verschulden nur mangels Schuldfähigkeit des Betroffenen nicht angenommen werden kann.

Abweichend von § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes regelt § 4 den Fall besonders, daß der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist. Dies ist deshalb geschehen, weil bei der Beratung zum Zusatzübereinkommen keine Einigung darüber erzielt werden konnte, ob die Einwirkung eines Dritten nicht schon durch § 2 geregelt wird. Sachlich dürfte es sich jedoch nur um einen besonderen Anwendungsfall des § 2 handeln. Daraus folgt, daß die Eisenbahn von der Haftung nicht befreit ist, wenn außer dem Verhalten des Dritten „betriebsinterne“ Umstände den Unfall mitverursacht haben, sei es, daß das Verhalten des Dritten auf betriebsbedingte Umstände zurückzuführen ist, sei es, daß das Verhalten des Dritten und betriebsbedingte Umstände in sonstiger Weise bei der Verursachung des Unfalls zusammengewirkt haben. In früheren Entwürfen zum Zusatzübereinkommen war dieser

Gedanke dadurch besonders zum Ausdruck gebracht worden, daß darauf abgestellt war, der Unfall müßte „ausschließlich“ auf das Verhalten des Dritten zurückzuführen sein. Von dieser Fassung ist man später abgegangen, ohne daß jedoch eine sachliche Änderung hiermit beabsichtigt war (vgl. Bericht A des Eisenbahnzentralamtes, Februar 1957, Nr. 10). Bei der Auslegung des § 4 wird namentlich auch die Rechtsprechung des schweizerischen Bundesgerichts zu Art. 1 des schweizerischen Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu berücksichtigen sein. Nach dieser Vorschrift haftet der Betriebsinhaber für einen bei dem Betrieb der Eisenbahn entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, „daß der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist“. Diese Vorschrift wird vom schweizerischen Bundesgericht in ständiger Rechtsprechung dahin interpretiert, daß der Unfall von dem Dritten oder dem Verletzten in der Weise verursacht worden sein muß, daß der Eisenbahnbetrieb vernünftigerweise als Ursache des Unfalls außer Betracht bleiben kann. Das Verschulden des Dritten oder des Verletzten muß den rechtlich relevanten Kausalzusammenhang zwischen dem Betrieb und dem Unfall unterbrechen, es muß als einzige Ursache des Schadens erscheinen (Oftinger, Schweizerisches Haftpflichtrecht, 1960, Band II/1 S. 340).

Auch soweit der Unfall hiernach allein auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist, ohne daß die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren zur Entstehung des Unfalls beigetragen haben, muß nach § 4 hinzukommen, daß die Eisenbahn die nach der Lage des Falles erforderliche Sorgfalt angewendet hat. Dies entspricht der Regelung des § 2, nach der ebenfalls zu dem Erfordernis, daß der Unfall durch außerhalb des Betriebs gelegene, „betriebsfremde“ Umstände verursacht worden ist, hinzukommen muß, daß die Eisenbahn diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte.

§ 5 stellt klar, daß eine etwaige Haftung der Eisenbahn in anderen als den nach § 1 geregelten Fällen durch das Zusatzübereinkommen nicht berührt wird.

§ 6 definiert den im Zusatzübereinkommen mehrfach verwendeten (Art. 13, 14) Begriff der „haftbaren Eisenbahn“.

Zu Artikel 3 bis 5

Die Vorschriften regeln den Umfang des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung des Reisenden. Entsprechend §§ 3, 3 a des Reichshaftpflichtgesetzes umfaßt der Schadenersatz die Kosten der Heilbehandlung sowie die Vermögensnachteile, die der Betroffene durch die Aufhebung der Erwerbsfähigkeit oder die Vermehrung seiner Bedürfnisse erleidet. Darüber hinaus hat die Eisenbahn im Falle der Tötung des Reisenden die Kosten der Bestattung zu ersetzen sowie für die Unterhaltsansprüche der Personen einzustehen, denen gegenüber der Getötete kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder künftig unterhaltspflichtig geworden wäre. Für

Unterhaltsansprüche, die nicht auf einer gesetzlichen Verpflichtung beruhen, wird auf das Landesrecht verwiesen. Ebenso richtet sich die Geltendmachung sonstiger Ansprüche, z. B. auf Zahlung von Schmerzensgeld, nach Landesrecht.

Zu Artikel 6

Nach § 1 ist abweichend von § 7 des Reichshaftpflichtgesetzes der Ersatz bei Personenschäden grundsätzlich in Form eines Kapitalbetrages zu leisten. Für den Geschädigten kann dies den Vorteil haben, daß seine Ansprüche aus dem Unfall schnell abgewickelt und etwaige Schwierigkeiten, die bei der Geltendmachung eines langjährigen Rentenanspruchs gegen einen ausländischen Schuldner im Laufe der Zeit entstehen können, vermieden werden. Der Berechtigte kann aber auch die Zahlung einer Rente verlangen, wenn dies nach Landesrecht zulässig ist. § 2 schreibt vor, daß sich die Höhe des Schadenersatzes der wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit des Reisenden, wegen Vermehrung seiner Bedürfnisse oder wegen des Verlustes des Unterhaltsanspruchs der unterhaltsberechtigten Personen zu leisten ist, grundsätzlich nach Landesrecht bemißt. Um sicherzustellen, daß dem Geschädigten ein gewisses Mindestmaß an Entschädigung zuteil wird, wird bestimmt, daß eine etwa nach Landesrecht vorgesehene Höchstgrenze für den Ersatz der genannten Schäden mindestens 200 000 Franken (etwa 210 376 DM) beträgt. Die Kosten der Heilung sowie die Kosten der Bestattung sind in diesem Betrag nicht eingeschlossen. Diese Kosten sind — ebenso wie nach § 3 Abs. 1, §§ 3 a, 7 Abs. 1, § 7 a des Reichshaftpflichtgesetzes — stets in voller Höhe zu ersetzen.

Zu Artikel 7

Die Vorschrift begrenzt den Schadenersatz, der auf Grund des Zusatzübereinkommens zu zahlen ist, für die Beschädigung oder den Verlust von Handgepäck oder sonstigen Sachen, die der Reisende an sich trägt, auf 2 000 Franken (etwa 2 103 DM) je Reisenden. Nach dem Zusatzübereinkommen wird Ersatz für Schäden an Handgepäck oder sonstigen Sachen nur geleistet, wenn der Reisende, der die Gegenstände mit sich geführt oder an sich getragen hat, bei dem Unfall getötet oder verletzt worden ist. In anderen Fällen richten sich die Ansprüche nach Landesrecht.

Zu Artikel 8

Die Haftungsbegrenzungen der Art. 6 und 7 sowie die Vorschriften des Landesrechts, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag beschränken, finden nach Artikel 8 keine Anwendung, wenn der Schaden durch die Eisenbahn vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht worden ist. Das deutsche Recht geht über diese Regelung insoweit hinaus, als die summenmäßige Haftungsbegrenzung nur bei der reinen Gefährdungshaftung eingreift. Bei Personenschäden wird daher wegen Art. 6 § 2 Satz 1 auch bei leichter Fahrlässigkeit der Höhe nach unbeschränkt gehaftet. Dagegen gilt bei Sachschäden, selbst wenn sie leicht fahrlässig verursacht sind, die Haftungsbe-

grenzung des Art. 7, die nach Art. 12 § 1 auch gegenüber Ansprüchen aus anderen Rechtsgründen geltend gemacht werden kann.

Zu Artikel 9

In Anlehnung an Art. 38 CIV bestimmt § 1 Satz 1, daß der Berechtigte auf die zu zahlende Entschädigung Zinsen in Höhe von 5% jährlich verlangen kann. In den Sätzen 2 und 3 wird der Zeitpunkt festgelegt, von dem an Zinsen zu zahlen sind.

Das Nähere über die nach § 2 vorgesehene Verpflichtung zur Rückzahlung einer zu Unrecht empfangenen Entschädigung richtet sich nach Landesrecht (Art. 18).

Zu Artikel 10

Die Vorschrift stellt klar, daß die in dem Zusatzübereinkommen vorgesehene Haftungsregelung nicht durch vorherige Vereinbarung zum Nachteil des Geschädigten geändert werden kann. Etwa gleichwohl getroffene Vereinbarungen sind nichtig, haben aber auf die Wirksamkeit des Beförderungsvertrages keinen Einfluß. Eine ähnliche Regelung sieht Art. 23 des Warschauer Abkommens über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vor (Bundesgesetzbl. 1958 Teil II S. 312).

Zu Artikel 11

Die Vorschrift, die mit Art. 39 CIV übereinstimmt, stellt klar, daß die Eisenbahn für ihre Leute haftet. Zu unterscheiden ist zwischen der Haftung für die Bediensteten und der Haftung für andere Personen. Für Letztgenannte hat die Eisenbahn nur einzustehen, wenn sie sich dieser Personen bei der Ausführung der Beförderung bedient. Bei dem Bediensteten wird dagegen nicht gefordert, daß er in Ausführung der Beförderung tätig gewesen ist. Eine Ausnahme sieht Absatz 2 für den Fall vor, daß ein Bediensteter auf Verlangen eines Reisenden eine der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtung besorgt. Der Bedienstete gilt insoweit als Beauftragter des Reisenden mit der Folge, daß die Eisenbahn für sein Verhalten nicht einzustehen hat.

Zu Artikel 12

Nach § 1 können in Anlehnung an die in Art. 40 CIV getroffene Regelung Ansprüche auf Ersatz von Personen- und Sachschäden, und zwar unabhängig davon, auf welchem Rechtsgrund sie beruhen, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen des Zusatzübereinkommens geltend gemacht werden. Würde sich z. B. die Eisenbahn zur Führung des Entlastungsbeweises nach Art. 2 § 3 darauf berufen, daß der Unfall zwar nicht auf ein Verschulden, wohl aber auf ein nicht dem normalen Verhalten entsprechendes Verhalten des Reisenden zurückzuführen ist, so würde sie diese Einschränkung ihrer Haftung auch einem etwaigen Anspruch aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes entgegengehalten können, obwohl nach dieser Vorschrift nur ein mitwirkendes Verschulden die Haftung ausschließt oder begrenzt. Ferner gehen z. B. die Verjährungsvorschriften des Art. 17 den Verjährungsbestimmungen in anderen, die Haftung der Eisenbahn regelnden Vorschriften vor.

§ 2 geht davon aus, daß das Zusatzübereinkommen die Haftung der Bediensteten der Eisenbahn und der Personen, derer sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, an sich nicht regelt. Eine etwaige Haftung der für die Eisenbahn tätigen Leute würde sich daher nach Landesrecht richten. § 2 schränkt diese Folge aber insoweit ein, als Ansprüche gegen diesen Personenkreis nur unter den gleichen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden können wie gegen die Eisenbahn selbst.

Zu Artikel 13 bis 15

Die Vorschriften enthalten nähere Bestimmungen über die Geltendmachung von Ansprüchen.

Der Berechtigte muß, um ein Erlöschen seines Anspruchs zu vermeiden (Art. 16 § 1), diesen durch Reklamation fristgerecht geltend machen. Um die Reklamation möglichst zu erleichtern, läßt das Zusatzübereinkommen zu, daß die Ansprüche bei der haftbaren Eisenbahn, der Abgangsbahn, der Bestimmungsbahn sowie bei der Eisenbahn am Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthaltsort des Geschädigten angemeldet werden können, sofern diese Eisenbahn ihren Sitz auf dem Gebiet eines Vertragsstaats hat. Haftbare Eisenbahn im Sinne dieser Vorschrift ist gemäß Art. 2 § 6 diejenige Eisenbahn, die nach der in Art. 59 CIV vorgesehenen Streckenliste die Strecke betreibt, auf der sich der Unfall ereignet hat.

Die gerichtliche Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen ist nach Art. 14 nur gegen die haftbare Eisenbahn möglich. Für Klagen auf Grund des Zusatzübereinkommens sind, sofern in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt ist, nur die Gerichte des Staates zuständig, auf dessen Gebiet sich der Unfall ereignet hat (Art. 15).

Zu Artikel 16

Nach Art. 16 muß der Berechtigte seine Ansprüche spätestens drei Monate nach dem Zeitpunkt, nach dem er von dem Schaden Kenntnis erlangt hat, bei einer zur Entgegennahme von Reklamationen vorgesehenen Eisenbahn anmelden. Wird die Frist versäumt, erlöschen die Ansprüche. Dies gilt nicht, wenn der Berechtigte zur Anzeige nicht in der Lage war, ein Verschulden der Eisenbahn vorliegt oder diese auf andere Weise von dem Unfall des Reisenden Kenntnis erhalten hat.

Zu Artikel 17

Die Vorschrift trifft einige Bestimmungen über die Verjährung, erklärt im übrigen jedoch das Landesrecht für anwendbar. Hervorzuheben ist, daß Ansprüche des Reisenden in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tage nach dem Unfall, Ansprüche der anderen Berechtigten in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Tode des Reisenden, spätestens jedoch in fünf Jahren von dem Unfall an verjähren. Nach § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes beginnt dagegen die Verjährung der Ansprüche unterhaltsberechtigter Personen stets erst mit dem Tode des Reisenden. Diese Vorschrift würde die unterhaltsberechtigten Personen also insofern besser stellen,

als etwaige Ansprüche wegen Verlusts des Unterhalts auch noch nach der in Art. 17 vorgesehenen Fünfjahresfrist geltend gemacht werden könnten; die Anwendung der dem Unterhaltsberechtigten insoweit günstigeren Verjährungsvorschrift des § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes wird jedoch durch Art. 12 des Zusatzübereinkommens ausgeschlossen. Zur Frage, wie der Berechtigte in derartigen Fällen die drohende Verjährung vermeiden kann, wird auf die Bemerkungen zu I 3 c Bezug genommen.

Zu Artikel 18 bis 20

Die Vorschriften enthalten Bestimmungen über die subsidiäre Geltung des Landesrechts einschließlich des Verfahrensrechts sowie die Vollstreckbarkeit von Urteilen in anderen Vertragsstaaten. Sie entsprechen im wesentlichen den in Art. 54 bis 56 CIV getroffenen Regelungen. Abweichend von Art. 56 CIV wird jedoch vorgesehen, daß gerichtliche Vergleiche hinsichtlich der Vollstreckbarkeit in anderen Staaten vollstreckbaren Urteilen gleichstehen.

Zu Artikel 21

Die Vorschrift enthält in Übereinstimmung mit Art. 57 CIV eine Begriffsbestimmung der dem Zusatzübereinkommen zugrunde liegenden Währungseinheit.

Zu Artikel 22

Die Vorschrift regelt den Fall, daß die Beförderung ganz oder teilweise mit einem anderen Beförderungsmittel als der Eisenbahn erfolgt.

Nach § 1 ist das Zusatzübereinkommen auf Beförderungen, die auf den von der Eisenbahn selbst betriebenen Kraftwagen- oder Schifffahrtslinien vorgenommen werden, grundsätzlich nicht anzuwenden. Die Herausnahme dieser Beförderungen aus dem Anwendungsbereich des Zusatzübereinkommens erklärt sich daraus, daß dabei auftretende Schäden mit dem eigentlichen Eisenbahnbetrieb nicht in Verbindung stehen und dem Reisenden bei Antritt der Reise bekannt ist, daß er sich einem anderen Beförderungsmittel als der Eisenbahn anvertraut. Eine Ausnahme gilt nach § 2 jedoch für den Fall, daß Eisenbahnwagen mit einem Fährschiff befördert werden; auf Personen- und Sachschäden, die dabei während des Aufenthalts im Eisenbahnwagen oder beim Betreten oder Verlassen des Wagens entstehen, ist das Zusatzübereinkommen anwendbar.

Muß die Eisenbahn infolge außerordentlicher Umstände ihren Betrieb vorübergehend unterbrechen und befördert sie den Reisenden mit einem anderen Transportmittel, so haftet sie gemäß § 3 Satz 1 nach dem für dieses Beförderungsmittel geltende Recht. Die Vorschrift soll gewährleisten, daß der Reisende auch in den Fällen, in denen eine Haftung der Eisenbahn nach Art. 2 des Zusatzübereinkommens deswegen entfällt, weil der Unfall nicht „im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb“, sondern im Zusammenhang mit der von der Eisenbahn veranlaßten Ersatzbeförderung eingetreten ist, sich wegen des Ersatzes seines Schadens stets — unbeschadet einer etwaigen Haftung des anderen Beförderers — an die Eisenbahn halten kann. Der Reisende, der sich der

Eisenbahn anvertraut hat, wird daher nicht mit dem Risiko belastet, seine Ersatzansprüche gegen den ihm möglicherweise unbekanntem und unter Umständen nicht hinreichend zahlungskräftigen anderen Beförderer durchsetzen zu müssen. § 3 Satz 2 erklärt für diesen Fall jedoch bestimmte verfahrensrechtliche Vorschriften des Zusatzübereinkommens, z. B. über Reklamationen, Erlöschen des Anspruchs und Verjährung, für anwendbar.

Zu Artikel 23

Die Vorschrift befreit in Übereinstimmung mit Art. 63 CIV die Eisenbahn von der Haftung, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht ist und nach den besonderen, in einem Vertragsstaat geltenden Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie die Haftung des Inhabers einer Atomanlage oder einer ihm gleichgestellten Person vorgesehen ist. In der Bundesrepublik Deutschland sieht § 25 des Atomgesetzes eine Haftung des Inhabers einer Atomanlage für nukleare Schäden vor.

Zu Artikel 24 bis 28

Die Vorschriften enthalten Bestimmungen über die Unterzeichnung, Ratifikation, Inkraftsetzung und Geltungsdauer des Zusatzübereinkommens.

C.

Zu den Internationalen Übereinkommen vom 7. Februar 1970 über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM), über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) und zu dem Zusatzprotokoll zu diesen Übereinkommen

I. Allgemeines

Die geltenden Übereinkommen CIM und CIV vom 25. Februar 1961 sehen übereinstimmend vor, daß die Vertreter der Vertragsstaaten spätestens fünf Jahre nach der Inkraftsetzung der Übereinkommen zu deren Revision zusammentreten (Art. 69 § 1 CIM, Art. 68 § 1 CIV). Diese Übereinkommen sind am 1. Januar 1965 in Kraft getreten. Danach war spätestens für den Beginn des Jahres 1970 eine ordentliche Revisionskonferenz einzuberufen. Bereits in den Jahren 1968 und 1969 tagten „Vorbereitende Revisionsausschüsse“, in denen die Vorschläge der Regierungen für eine Änderung und Ergänzung der Übereinkommen beraten wurden. Vom 2.—7. Februar 1970 fand dann auf Einladung der schweizerischen Regierung in Bern die 7. Ordentliche Revisionskonferenz statt. Die Bundesrepublik Deutschland war auf dieser Konferenz entsprechend der für die beiden deutschen Staaten getroffenen Sonderregelung im Zusatzprotokoll zu CIM und CIV vom 25. Februar 1961 durch „Experten der Deutschen Bundesbahn“ vertreten, denen beratende Stimme zukam.

Der grundsätzliche Aufbau der Übereinkommen ist beibehalten worden. Die Übereinkommen und das Zusatzprotokoll sind aber in zahlreichen Einzelheiten geändert worden. Nicht wenige dieser Änderungen sind nur redaktioneller Art. Einige haben

jedoch größere praktische Bedeutung. So ist die Bestimmung des einheitlichen Frachtbriefmusters für CIM-Sendungen künftig den Eisenbahnen überlassen (Art. 6 § 1). Die Lieferfristen im Güterverkehr sind verkürzt, also für die Kunden der Eisenbahn günstiger gestaltet worden (Art. 11 § 2 CIM). Andererseits ist die pauschale Haftung für Lieferfristüberschreitung (Haftung ohne Schadensnachweis) eingeschränkt worden (Art. 34 § 1 CIM). Ferner wurde der Höchstbetrag für die Haftung der Eisenbahn bei Verlust des beförderten Gutes mit Rücksicht auf den niedrigeren Höchstsatz im internationalen Straßengüterverkehr ermäßigt (Art. 31 § 1 CIM).

Da die CIM und CIV vom 25. Februar 1961 mit Zusatzprotokoll vom gleichen Tage bereits auf Grund des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1964 (BGBl II S. 1517) in der Bundesrepublik Deutschland gelten, werden im folgenden nur diejenigen Einzelvorschriften kommentiert, die geändert worden sind.

II. Zu den Vorschriften der CIM

Artikel 1

§ 1. Der (französische) Originaltext wurde an die schon bestehende deutsche Fassung angeglichen, um klarzustellen, daß es für die Anwendung des Übereinkommens genügt, wenn die Sendungen zur Beförderung auf einem Wege aufgegeben wurden, der die Gebiete mindestens zweier Vertragsstaaten berührt. Unmaßgeblich ist es dagegen, ob die Sendungen tatsächlich auf einem solchen Wege befördert worden sind.

§ 2 des Artikels wurde dahin geändert, daß nicht mehr vorgeschrieben ist, in den unter a) und b) genannten Sonderfällen an Stelle der CIM das Recht des Versandlandes anzuwenden. Hier wird jetzt lediglich die Verpflichtung zur Anwendung der CIM aufgehoben, und es wird der freien Vereinbarung überlassen, zu bestimmen, welches Recht zur Anwendung gelangt. Im Falle b) wurde noch hervor gehoben, daß nicht nur Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen, sondern auch solche zwischen den beteiligten Staaten in Betracht kommen.

Da es vorkommt, daß ein und dieselbe Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr in drei aneinander stoßenden Vertragsstaaten den Betrieb führt, wurde § 3, der bisher nur den Fall zweier benachbarter Staaten berücksichtigte, ergänzt.

Artikel 2

Redaktionelle Änderung des französischen Textes.

Artikel 3

Redaktionelle Änderung des deutschen Textes.

Artikel 4

In § 1 b) wurden für die Beförderung von Leichen neue Bedingungen hinzugefügt, nämlich, daß Sendungen dieser Art nicht mit Nachnahmen oder Barvorschüssen belastet sein und nicht „bahnlagernd“ aufgegeben werden dürfen. Die bisherige Verpflichtung nach Ziffer 1, Begleitung zu stellen, sofern

nicht die Aufgabe ohne Begleitung bei allen am Beförderungsweg beteiligten Bahnen gestattet ist, wurde aufgehoben. Statt dessen wurde in Ziffer 5 (bisher Ziffer 3) hinzugefügt, daß eine Begleitung nicht erforderlich ist, wenn der Absender durch einen Frachtbriefvermerk erklärt, daß die Leiche innerhalb der im Bestimmungsland geltenden Frist abgeholt werde.

Für die Beförderung lebender Tiere wurde in § 1 d) Ziffer 1 neu bestimmt, daß die Begleitung einer Tiersendung nicht erforderlich ist, wenn die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen auf Antrag des Absenders auf die Begleitung verzichten. In diesem Fall soll jedoch die Haftung der Eisenbahn — anderweitige Vereinbarung vorbehalten — die gleiche sein wie bei begleiteten Sendungen; es soll also auch im gegebenen Falle der Haftbefreiungsgrund des Art. 27 § 3 Buchst. h geltend gemacht werden können. Die Neuregelung entspricht den heute üblichen Vereinbarungen, nach denen auf die Begleitung verzichtet wird, weil der Absender Firmen beauftragt hat, die auf den in Betracht kommenden Bahnhöfen die Tiere versorgen.

§ 1 d) Ziffer 3 ist dahin ergänzt worden, daß Tiersendungen nicht „bahlagernd“ aufgegeben werden dürfen.

Artikel 5

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 6

Die Bestimmungen dieses Artikels sind insofern grundlegend geändert worden, als die Form des Frachtbriefes nicht mehr in der CIM vorgeschrieben wird. Demgemäß ist auch die Anlage II zur CIM entfallen.

Um die Interessen der Eisenbahnkunden zu schützen, wurde ein neues Verfahren für die Änderung des Frachtbriefmusters durch die Eisenbahnen geschaffen. Danach sind künftig die von den Eisenbahnen beschlossenen Änderungen des Musters dem Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr mitzuteilen, das sie den Regierungen der Vertragsstaaten bekannt gibt, die gegebenenfalls Einwendungen erheben können. Falls die Meinungsverschiedenheiten nicht auf diese Weise ausgeräumt werden können, wird eine Regierungskonferenz einberufen, die endgültig entscheidet.

Wegen des Verzichts auf Bestimmung der Form des Frachtbriefs in der CIM waren verschiedene Änderungen des Artikels 6 und anderer Artikel erforderlich.

Entfallen ist die im bisherigen § 8 dieses Artikels enthaltene Verpflichtung des Absenders, auf den Zusatzblättern zum Frachtbrief den Tag der Ausstellung anzugeben, weil (seit 1. Januar 1969) die Frachtbriefe selbst auch nicht mehr datiert sein müssen.

In § 9 (bisher § 10) ist Buchst. d) ergänzt worden. Die Verpflichtung, bei Beförderung gefährlicher Güter, für die ein Verbot der Zusammenladung mit anderen Gütern besteht, gesonderte Frachtbriefe zu verwenden, ist erweitert worden.

In § 10 (bisher § 11) wurde der heutigen Praxis der Eisenbahnen insofern Rechnung getragen, als für die unter den Eisenbahnen vereinbarten „geschlossenen Züge“ (an einen Empfänger) die Verwendung eines einzigen Frachtbriefes zugelassen wird.

Artikel 7

§ 2 Abs. 1 sowie Abs. 3 zweiter Satz sind ergänzt worden. Die Eisenbahn kann nicht nur überprüfen, ob die Sicherheitsvorschriften der Anlage I zur CIM eingehalten sind, sondern auch, ob die Vorschriften der in Art. 4 § 2 vorgesehenen Sondervereinbarungen und die Bedingungen des Art. 4 § 1 e) eingehalten sind.

Wesentlich vereinfacht wurde die in § 7 enthaltene Regelung der Frachtzuschäge, und zwar im Einvernehmen mit den Verbänden der Verladere.

§ 10 wurde durch einen Abs. f) ergänzt, der einen weiteren Fall aufführt, in dem ein Frachtzuschlag nicht erhoben werden soll.

Artikel 8

In § 2 ist der Tatsache Rechnung getragen, daß bei vielen Bahnen, z. B. auch der Deutschen Bundesbahn, die Frachten nachträglich auf einer „Großrechenanlage“ ermittelt und danach in Rechnung gesetzt werden.

Zur Klärung von Zweifeln wurde § 4 durch einen zweiten Absatz ergänzt, nach welchem die Eisenbahn für das im Frachtbrief angegebene Gewicht oder die dort genannte Stückzahl nicht haftet, wenn bei diesen Angaben offensichtlich ein Irrtum unterlaufen ist.

Artikel 9

Auf Anregung der Internationalen Handelskammer wurde in § 1 klargestellt, welche Bedingungen erfüllt sein müssen, damit ein Tarif als „gehörig veröffentlicht“ gelten kann.

In § 4 wurde der Tatsache Rechnung getragen, daß für bestimmte Leistungen üblicherweise keine Quittung erteilt wird.

Artikel 10

Im Interesse der Kunden wurde (§ 7) die Verpflichtung der Eisenbahnen erweitert, dem Berechtigten den Unterschied zwischen der Fracht, die sich aus einem — günstigeren — internationalen Tarif ergibt, und derjenigen Fracht, die nach den nationalen Tarifen tatsächlich berechnet wurde, zu erstatten.

Artikel 11

Die Lieferfristen des § 2 sind, und zwar nur für Wagenladungen, geändert worden. Mit der Neuregelung ist einem Kompromiß Rechnung getragen worden, der nach längeren Verhandlungen zwischen den Eisenbahnen und den Verbänden der Verladere zustande gekommen ist. Danach bleiben die Abfertigungsfristen für Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen zwar unverändert. Es werden aber die eigentlichen Beförderungsfristen gekürzt. Als „Ge-

genleistung“ wurde den Eisenbahnen eine Milderung der Haftung bei Lieferfristüberschreitung zugestanden (vgl. Art. 34 § 1).

Da in einzelnen Staaten die Eisenbahnen nicht in der Lage sind, die jetzt vorgesehene Beförderung von Gütern auf Distanzen von 400 km bzw. 300 km innerhalb 24 Stunden zu garantieren, wurde in § 4 b) die Möglichkeit vorgesehen, Zuschlagfristen für Sendungen festzusetzen, die über eine Strecke oder über ein Netz befördert werden, „die für die rasche Behandlung der Sendungen nicht ausgerüstet sind“. Buchst. a) des § 7 bildet jetzt einen neuen § 7. Es wird klargestellt, was bisher schon überwiegende Meinung war: Die Lieferfrist verlängert sich für alle Sendungen um die Dauer des Aufenthaltes, der ohne Verschulden der Eisenbahn in den bisher unter Ziffer 1 bis 5 des § 7 und nunmehr in § 7 a) bis f) aufgeführten Fällen entsteht.

Im neuen § 8 ist das Ruhen der Lieferfrist grundsätzlich im bisherigen Umfange beibehalten. Ein neuer Fall findet sich unter c). Danach ruht die Lieferfrist für Fracht- und Eilgut an den Samstagen, sofern in dem betreffenden Staat nach den nationalen Bestimmungen eine solche Regelung für den Binnengüterverkehr getroffen ist.

Artikel 12

§ 5 ist mit Rücksicht auf den Wegfall der Anlage II (Frachtbriefmuster) geändert worden.

Der heutigen Übung entsprechend ist in § 6 a) bestimmt worden, daß der Absender auf jedem Einzelstück einer Stückgutsendung die Adresse des Empfängers anzugeben hat.

Artikel 13

§ 1 Abs. 2 ist ergänzt worden. Der Absender hat im Frachtbrief den Bahnhof, das Zollamt oder die sonstige Amtsstelle anzugeben, bei der die notwendigen Begleitpapiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen und bei der die Förmlichkeiten zu erfüllen sind. Diese Verpflichtung gilt künftig auch, wenn diese Papiere vom Empfänger beizustellen sind.

Mit Rücksicht auf das Recht des Absenders, gemäß Artikel 15 § 1 Abs. 2 selbst bei der amtlichen Behandlung der Güter anwesend zu sein oder einen Beauftragten zu entsenden, ggf. auch selbst oder durch einen Beauftragten die Behandlung zu betreiben, ist § 1 Abs. 2 ergänzt worden. In diesen Fällen genügt es, die Begleitpapiere bei der Behandlung der Güter vorzulegen.

Da Vorschriften über die Verpackung und Bedekung der Güter nicht nur durch die Zollbehörden, sondern auch durch andere Verwaltungsbehörden erlassen werden, wurde § 3 ergänzt.

Artikel 14

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 15

Ein Redaktionsversehen in § 1 Abs. 2 (Fassung 1961) ist berichtigt worden. Der Empfänger oder dessen Beauftragter bzw. der Absender oder dessen Beauf-

tragter, die bei einer Unterwegsverzollung anwesend sind, können, sofern das nach Landesrecht zulässig ist, die Zoll- oder anderen Kosten bei dieser Gelegenheit bezahlen. Demgemäß wurde Buchst. b) geändert und ein neuer Buchst. c) aufgenommen. In § 2 Abs. 1 wurde der Tatsache Rechnung getragen, daß dem Empfänger in manchen Fällen auch dann die Zollbehandlung auf dem Bestimmungsbahnhof ermöglicht wird, wenn dort kein Zollamt eingerichtet ist.

Artikel 16

Auf Wunsch der Kunden und insbesondere der Besitzer privater Anschlußgleise wurde in § 3 vorgesehen, daß nicht nur in den für den Bestimmungsbahnhof maßgeblichen Gesetzen und Vorschriften, sondern auch durch vertragliche Abmachungen mit dem Empfänger festgelegt werden kann, ob die Eisenbahn das Gut außerhalb des Bestimmungsbahnhofs auf einem Anschlußgleis oder in einer Güternebenstelle zustellt.

Artikel 17

Mit Rücksicht auf den Wegfall der Anlage II (Frachtbriefmuster) wurde die Einleitung zu § 2 geändert. Ferner wurde der Tatsache der Einführung einer Mehrwertsteuer in einer Reihe von Vertragsstaaten Rechnung getragen. In den Ziffern 2 und 4 des § 2 wird ausdrücklich betont, daß die Mehrwertsteuer als eine „besondere Kostengattung“ anzusehen ist und nicht unter dem Begriff „Gesamtbetrag der Zölle usw.“ fällt, auch wenn diese Steuer von den Zollbehörden erhoben wird.

Zur Klarstellung wurde in § 7 ausgeführt, daß eine Frankaturrechnung (Freibetragsrechnung) nicht nur dann, wenn eine Sicherheitssumme für die Fracht verlangt worden war, sondern allgemein spätestens 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist abgerechnet werden muß.

Artikel 18

Die bisherigen §§ 1 und 2 wurden zusammengefaßt. Im Sinne der Rationalisierung wurde sowohl für die Nachzahlungspflicht des Kunden (bei zu wenig erhobener Fracht) wie für die Rückerstattungspflicht der Eisenbahn (bei zu viel gezahlten Beträgen) ein Mindestbetrag von 10 Franken bestimmt.

In Anlehnung an die Neufassung des Art. 38 § 1 Abs. 2 wurden die Vorschriften des § 3 (bisher § 4) über die Verzinsung der Forderungen geändert.

Artikel 19

Unverändert.

Artikel 20

Unverändert.

Artikel 21

§ 1 Buchst. e) wurde ergänzt. Der Absender ist verpflichtet, bei Erteilung einer nachträglichen Verfügung die Frankaturvorschrift (Vorschrift über die Art der Frachtzahlung) dann zu ändern, wenn in-

folge der Änderung des Frachtvertrages der nach Art. 17 § 2 im Frachtbrief angegebene Tarifpunkt nicht mehr erreicht wird.

Auf die Bestimmung des Musters für die „nachträgliche Verfügung des Absenders“ (Anlage IV a) wurde verzichtet, § 2 demgemäß geändert. Über Form und Inhalt dieses Formulars entscheiden künftig die Eisenbahnen, die allerdings zur Veröffentlichung des Musters verpflichtet sind.

In § 3 ist jetzt die Weiterleitung nachträglicher Verfügungen durch Fernschreiber berücksichtigt.

§ 4 wurde dem ergänzten § 3 des Art. 42 angepaßt.

Artikel 22

§§ 2 und 3 wurden analog den §§ 2 und 3 des vorhergehenden Artikels 21 geändert. Ebenso wurde § 4 dem ergänzten § 3 des Art. 42 angepaßt.

Artikel 23

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 24

Auf Wunsch der Kunden wurde § 1 in dem Sinne ergänzt, daß die Eisenbahn, wenn sie bei Beförderungshindernissen den Absender um Anweisung er sucht, ihm „alle nützlichen Angaben, über welche sie verfügt“, mitzuteilen hat.

Artikel 25

Die in § 1 vorgesehene Benachrichtigung des Absenders soll auch durch Fernschreiber erfolgen können.

Artikel 26

Unverändert.

Artikel 27

§ 3 Buchst. c) wurde dahin ergänzt, daß bei Verladung durch den Absender die Haftung der Eisenbahn nicht nur bei mangelhafter Verladung des Gutes ausgeschlossen ist, sondern auch bei Verladen in Wagen mit für den Absender offensichtlichen Mängeln. Damit sollen Zweifel behoben werden, die bei Anwendung des Art. 27 in der Praxis aufgetreten sind.

In § 3 Buchst. h) wurde deutlicher zum Ausdruck gebracht, daß bei zu begleitenden Sendungen der Haftungsausschluß immer dann eintreten soll, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, welche durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

Artikel 28

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 29

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 30

Unverändert.

Artikel 31

In § 1 Abs. 3 war bisher die Haftung der Bahn bei Verlust des Gutes auf 100 Franken je Kilogramm begrenzt. Dieser Höchstbetrag ist nunmehr auf 50 Franken herabgesetzt worden. (Wie bei allen Angaben dieser Art in CIM und CIV handelt es sich um Goldfranken im Werte von gegenwärtig etwa 1,05 DM.) Diese Änderung war stark umstritten. Für die Mehrheit der an der CIM teilnehmenden Staaten war die Erwägung maßgebend, daß im Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (Art. 23 § 3) ein Haftungshöchstbetrag von nur 25 Goldfranken je Kilogramm vorgesehen ist. Der Kompromiß zwischen der Forderung der Kunden, die bisherige Grenze beizubehalten, und der Forderung der Eisenbahnen, auf 25 Franken herunterzugehen, erscheint akzeptabel. Dabei ist auch zu berücksichtigen, daß wertvolle Güter bei der Beförderung üblicherweise versichert werden, außerdem durch „Angabe des Interesses an der Lieferung“ gemäß Art. 20 eine höhere Entschädigung bei Verlust erreicht werden kann.

Artikel 32

Unverändert.

Artikel 33

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 34

Die in § 1 geregelte pauschale Haftung, die bei Lieferfristüberschreitungen ohne Nachweis eines Schadens eintritt, ist eingeschränkt worden. Nach der Neufassung bleiben Fristüberschreitungen unter 48 Stunden außer Betracht; außerdem haftet die Eisenbahn nicht mehr bis zu einem Viertel, sondern nur noch bis zu einem Zehntel der Fracht, höchstens bis zu einem Betrag von 50 Franken pro Sendung. Die Änderung erscheint hinnehmbar. Der Anspruch auf Ersatz des nachgewiesenen Verspätungsschadens (§ 2) ist unberührt geblieben. Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) beschränkt die Rechtsfolgen einer Lieferfristüberschreitung auf den Anspruch auf Ersatz des nachgewiesenen Schadens, kennt also gar keine Haftung des Beförderers ohne Nachweis eines Schadens (vgl. Art. 17 Abs. 1, Art. 23 Abs. 5 CMR).

Auch die Eisenbahn-Verkehrsordnung kennt keine Haftung für Lieferfristüberschreitung ohne Nachweis eines Schadens, es sei denn, der Absender habe — gebührenpflichtig — den Lieferwert (das Interesse an der Lieferung) im Frachtbrief angegeben (§ 89 EVO). Die Einschränkung der Haftung der Eisenbahn für Lieferfristüberschreitung ohne Schadensnachweis wurde bei den Revisionsverhandlungen auch mit der Verkürzung der Lieferfristen für Wagenladungen in der Neufassung des Artikels 11 begründet.

Artikel 35

Unverändert.

Artikel 36

Unverändert.

Artikel 37

Unverändert.

Artikel 38

§ 1 Abs. 1 (bisher einziger Absatz des § 1) wurde redaktionell geändert.

Nach Absatz 2 (neu) wird die Verzinsung der Entschädigungsforderung gehemmt, solange die Vorlage der zur abschließenden Behandlung einer Reklamation erforderlichen Belege (Artikel 41 § 4 Abs. 2) verzögert wird. Nach dem bisherigen Wortlaut des § 1 konnte das unbillige Ergebnis eintreten, daß die Eisenbahn auch für die Dauer einer vom Vertragspartner verschuldeten Verzögerung der Entschädigungsregelung zur Zinszahlung verpflichtet war.

Artikel 39

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 40

In Abs. 1 ist vorgesehen, daß die Haftungshöchstgrenzen der CIM nicht durch die Berufung auf außervertragliche Ansprüche umgangen werden können. Dabei war bisher nur auf die in der Praxis weitaus wichtigsten Fälle des Art. 27 § 1 Bezug genommen. Nach der Neufassung gilt die Einschränkung der Haftung auch für die anderen in der CIM geregelten Fälle einer Ersatzpflicht der Eisenbahn, so etwa bei Verlust der Begleitpapiere (Art. 13 § 2 Abs. 3).

Artikel 41

§ 3 wurde an den § 3 des Art. 42 angepaßt. Danach kann der Absender, wenn er das Frachtbriefdoppel nicht vorlegen kann, bei der Eisenbahn nur reklamieren, wenn der Empfänger entweder die Annahme des Gutes verweigert hat oder der Reklamation durch den Absender ausdrücklich zustimmt.

Artikel 42

§ 3 Buchst. a) und b) Ziffern 2 und 4 (bisher 3) wurde in dem Sinne ergänzt, daß dem Empfänger das Recht zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auch dann zusteht, wenn er „das Gut angenommen hat“.

Aus § 3 Abs. 2 wurde, mit einer geringen redaktionellen Änderung, ein neuer § 4 gebildet.

Artikel 43

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 44

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 45

In § 1 Abs. 2 wurde die Bestimmung, daß eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme ausdrücklich ange-

fordert werden müsse, dahin geändert, daß der Berechtigte, d. h. im allgemeinen der Absender, in jedem Fall eine solche Abschrift erhält.

Artikel 46

Redaktionelle Änderung.

Artikel 47

Die Verjährungsfrist in dem in § 1 Abs. 2 vorgesehenen Sonderfällen ist von 3 Jahren auf 2 Jahre herabgesetzt worden. Praktische Bedeutung hat diese Änderung kaum, weil Reklamationen im allgemeinen spätestens nach einem Jahre geltend gemacht werden.

Bei den Bestimmungen über den Verjährungsbeginn sind in § 2 Buchst. c) die „sonstigen Kosten“ beigefügt worden. Dabei ist z. B. an die für die Versorgung lebender Tiere von der Bahn aufgewendeten Kosten gedacht, die nicht zu den „Nebengebühren“ im eigentlichen Sinne gehören.

In Anpassung an Art. 19 § 2 wurde in § 2 Buchst. e) die für den Verjährungsbeginn bei Ansprüchen wegen Nachnahmen vorgesehene Frist von bisher 42 Tagen auf 30 Tage herabgesetzt.

§ 2 Buchst. g) wurde in der Weise ergänzt, daß nunmehr neben den Zollbehörden auch die sonstigen Verwaltungsbehörden aufgeführt werden.

Artikel 48

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 49

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 50

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 51

Unverändert.

Artikel 52

Unverändert.

Artikel 53

Unverändert.

Artikel 54

Vorrang vor dem Landesrecht haben künftig nicht nur die Bestimmungen der CIM, sondern die Sonderbestimmungen nach Art. 60 § 4, die Zusatzbestimmungen nach Art. 60 § 5 und die Bestimmungen der internationalen Tarife.

Artikel 55

Unverändert.

Artikel 56

Der französische Text wurde durch Beifügung von Satzzeichen dem deutschen Wortlaut angepaßt.

Artikel 57

Unverändert.

Artikel 58

Unverändert.

Artikel 59

Nach einer Ergänzung des § 1 ist das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr künftig nicht nur zur Aufstellung der Streckenlisten, sondern auch zu deren Veröffentlichung verpflichtet. In § 3 ist neu, daß der Antrag auf Löschung einer Strecke in der Streckenliste nicht mehr begründet zu werden braucht.

Artikel 60

In § 4 am Ende ist die Bezugnahme auf die — künftig entfallende — Anlage II gestrichen worden.

Von der CIM abweichende Beförderungsbedingungen können künftig auch für solche Sendungen vereinbart werden, die „mit Frachtbriefen ausgeführt werden, welche nicht als Beleg für die Frachtberechnung und Rechnungstellung dienen“. Damit ist neueren Verfahren im Abfertigungs- und Abrechnungsdienst entsprochen worden.

Artikel 61

Unverändert.

Artikel 62

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 63

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 64

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 65

Neu beschlossene Übereinkommen sollen nicht nur von den Vertragsstaaten, sondern auch von solchen Staaten unterzeichnet werden können, die zur Teilnahme an einer ordentlichen Revisionskonferenz besonders eingeladen wurden. So hatte anlässlich der Revisionskonferenz von 1970 die Sowjetunion eine Einladung erhalten und einen Delegierten entsandt, allerdings ohne die Absicht, zu unterzeichnen.

Artikel 66

Im Sinne einer Beschleunigung des Verfahrens soll künftig die schweizerische Regierung die Möglichkeit einer Inkraftsetzung eines neuen Übereinkommens spätestens ein Jahr nach der Unterzeichnung gemeinsam mit den beteiligten Regierungen prüfen und nicht erst 15 Ratifikationen abwarten.

Artikel 67

Unverändert.

Artikel 68

Unverändert.

Artikel 69

Um gelegentliche Zweifel auszuräumen, wurde bestimmt, daß die in § 2 vorgesehene Aufhebung des bisherigen Übereinkommens auch dessen Anlagen erfaßt.

Die Zuständigkeit des in § 3 vorgesehenen „Revisionsausschusses“ wurde erweitert. Eine Reihe zusätzlicher Bestimmungen wurde dem vereinfachten Revisionsverfahren unterstellt. Der Hereinnahme grundsätzlich wichtiger Bestimmungen in dieses Verfahren haben sich die Vertreter der Bundesrepublik Deutschlands und Frankreichs erfolgreich widersetzt.

In § 3 Abs. 2 wurden mit Rücksicht auf die Erweiterung der Aufgaben des Revisionsausschusses die Fristen für das Widerspruchsverfahren und für das Inkrafttreten der Beschlüsse verlängert.

Aus praktischen Erwägungen wurden die Fristen des § 4 Abs. 2, die für das Verfahren der in § 4 Abs. 1 bezeichneten Fachmännischen Ausschüsse gelten, den Fristen in § 3 Abs. 2 angepaßt.

Artikel 70

Da neuerdings eine Reihe von Staaten an CIM und CIV beteiligt sind, in denen das Arabische offizielle Landessprache ist, wird künftig auch ein amtlicher arabischer Text der Übereinkommen erstellt.

Anlage I (Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn — RID —):

Diese Anlage wird gemäß Art. 69 § 4 in einem vereinfachten Verfahren fortgebildet. Sie wird beim Inkrafttreten der CIM vom 7. Februar 1970 mit dem Wortlaut übernommen, der zu diesem Zeitpunkt gilt. Bisherige Anlagen II, III, IV a und b:

Diese Anlagen, enthaltend Frachtbriefmuster, Muster der allgemeinen Erklärung über Fehlen oder Mängel der Verpackung, Muster der Verfügungen des Absenders bzw. des Empfängers, sind gestrichen worden. Wie bereits erwähnt, ist es künftig Sache der Eisenbahnen, einheitliche Muster aufzustellen.

Anlage II (neu)

Satzung des Zentralamts für den internationalen Eisenbahnverkehr (OCTI).

In der Überschrift und in Art. 1 § 1 der Anlage wurde die Kurzbezeichnung OCTI beigefügt, die von der Bezeichnung Office central des transports internationaux par chemins de fer abgeleitet ist.

Der zweite Satz in § 3 Buchst. a) wurde gestrichen, weil er nunmehr überholt ist. Der Aufstellung eines Entwurfs für Vorschriften über die Organisation usw. des Zentralamtes bedarf es nicht mehr.

Entsprechend der Übung bei anderen internationalen Organisationen werden Direktor und Vizedirektor des Zentralamts in Generaldirektor und Vizegeneraldirektor umbenannt.

Neu geschaffen wurde das Amt des Ratsadjunkten (conseiller adjoint). Es ist daran gedacht, künftig jüngere Beamte des höheren Dienstes im Zentralamt zunächst als secrétaire I oder conseiller adjoint anzustellen, bevor sie zum conseiller aufrücken. Dies dient vor allem auch der Kostensenkung.

Der mit der Aufsicht über das Zentralamt betraute Verwaltungsausschuß soll nach Art. 1 § 3 Buchst. d) jeder diplomatischen Konferenz, die über diesen

wechselnd zusammengesetzten Ausschuß befindet, künftig einen Bericht über seine Tätigkeit unterbreiten.

In Art. 2 § 1 sind zukünftig die Beitragshöchstsätze (Kilometersätze) nicht mehr zahlenmäßig angegeben. Um die Beiträge laufend den Kosten des Zentralamts anpassen zu können, hat man der diplomatischen Konferenz, die jeweils über die Zusammensetzung des Verwaltungsausschusses entscheidet, die Aufgabe übertragen, den Höchstbetrag jeweils für fünf Jahre festzusetzen.

Anlage III (bisher VI)

Satzung des Revisionsausschusses und der Fachmännischen Ausschüsse

An den Sitzungen der Ausschüsse kann künftig, wenn Generaldirektor und Vizegeneraldirektor gleichzeitig verhindert sind, ein vom Generaldirektor bestimmter Stellvertreter, z. B. ein Conseiller, teilnehmen (Art. 4).

Der Revisionsausschuß wird in Zukunft nur verhandlungsfähig sein, wenn die Hälfte der Vertragsstaaten vertreten ist (Art. 6). Die Fachmännischen Ausschüsse sind dagegen nach wie vor beschlußfähig, wenn ein Drittel der Vertragsstaaten vertreten ist.

Der bisherige Abstimmungsmodus bei Revisionsausschuß und Fachmännischen Ausschüssen hat sich als unbefriedigend erwiesen, weil den Stimm Enthaltungen ein zu großer Einfluß eingeräumt war. Mehrfach sind trotz überwiegender Ja-Stimmen Beschlüsse nicht zustande gekommen, weil wegen der Enthaltungen das Quorum nicht erreicht wurde. Aus diesem Grunde ist nunmehr in Art. 9 Abs. 2 der Satzung vorgesehen, daß ein Antrag als angenommen gilt, wenn mindestens ein Drittel der im Ausschuß vertretenen Staaten mit Ja gestimmt hat, und mehr Ja-Stimmen als Nein-Stimmen abgegeben sind.

Anlagen IV, V, VI (neu)

Internationale Ordnung für die Beförderung von Privatwagen (RIP)

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

Internationale Ordnung für die Beförderung von Expreßgut (RIEx)

Diese Anlagen werden gemäß Art. 69 § 3 (RIEx) bzw. Art. 69 § 4 (RIP, RiCo) in einem vereinfachten Verfahren fortgebildet. Sie werden beim Inkrafttreten der CIM vom 7. Februar 1970 mit dem Wortlaut übernommen, der zu diesem Zeitpunkt gilt.

Anlage VII (neu)

Unverändert.

III. Zu den Vorschriften der CIV

(Viele Vorschriften der CIV entsprechen wörtlich solchen der CIM, sind also in der selben Weise geändert worden. Insoweit wird im folgenden auf die Erläuterungen zur CIM verwiesen)

Artikel 1

§§ 1 bis 3 geändert wie die §§ 1 bis 3 des Art. 1 der CIM.

Artikel 2

Unverändert.

Artikel 3

Statt „internationaler Tarif“ wurde „internationale Tarife“ gesetzt, weil neben dem Gemeinsamen Personentarif (TCV) noch einige weitere internationale Tarife bestehen, die in Teilbereichen Anwendung finden.

Artikel 4

Redaktionelle Änderung des französischen Textes.

Artikel 5

Redaktionelle Änderung des französischen Textes.

Artikel 6

Redaktionelle Änderung.

Artikel 7 bis 9

Diese Artikel wurden zusammengefaßt, und der Inhalt wurde wesentlich vereinfacht. Die Einzelheiten wurden der Regelung durch die Tarife überlassen.

Artikel 8 (bisher 10)

Statt einer materiellen Regelung verweist der neue Artikel 8 wegen des Übergangs in eine höhere Wagenklasse oder in einen Zug höherer Gattung auf die Tarife. In diesen Hinweis neu einbezogen ist die Änderung des Beförderungsweges.

Artikel 9 (bisher 11)

Unverändert.

Artikel 10 (bisher 12)

Unverändert.

Artikel 11 (bisher 13)

Der Text wurde vervollständigt und präziser gestaltet. Der bisherige § 3 wurde letzter Satz des § 2 Buchst. d).

In einem neuen § 3 ist vorgesehen, daß die internationalen Tarife Bedingungen enthalten können, unter denen Gegenstände als Handgepäck oder Reisegepäck weiterbefördert werden, obwohl nach § 1 oder nach § 2 Buchst. b) dieses Artikels die Mitnahme nicht zulässig war. Der häufigste Fall dieser Art dürfte die Mitnahme von übermäßig viel Handgepäck sein, von dem ein Teil dann als Reisegepäck in Packwagen untergebracht wird, und zwar unter Erhebung der Reisegepäckfracht.

Für den Fall, daß sich bei einer Nachprüfung des Gepäcks wegen des Verdachts unzulässiger Mitnahme der Eigentümer nicht meldet, ist in § 4 neu vorgeschrieben, daß zwei Nichteisenbahner als Zeugen hinzuzuziehen sind.

Artikel 12 (bisher 14)

§ 2 wurde vereinfacht. Es ist nur noch vorgesehen, daß die Fahrpläne dem Publikum „in geeigneter Weise“ zur Kenntnis zu bringen sind. Das Wie ist Sache der Eisenbahnen. Nach § 8 der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung hat die Eisenbahn „auf den Bahnhöfen die Abfahrtszeiten, auf größeren Bahnhöfen auch die Ankunftszeiten der Züge durch Aushang bekanntzugeben“.

Artikel 13 (bisher 15)

Unverändert.

Artikel 14 (bisher 16)

Die Bestimmungen der §§ 2 und 3 wurden durch einen neuen § 2 ersetzt, der sich damit begnügt, auf die internationalen Tarife zu verweisen. Neuer § 3 ist der bisherige Text des Art. 20 § 5 letzter Absatz. Danach ist die Eisenbahn berechtigt, die Beförderung von Reisegepäck in bestimmten Fällen einzuschränken oder auszuschließen.

Artikel 15 (bisher 17)

Redaktionelle Änderung.

Artikel 16 (bisher 18)

Die Bestimmung der Höhe der Frachtzuschläge bleibt künftig den internationalen Tarifen überlassen (§ 3).

Artikel 17 (bisher 19)

§ 2 wurde dahin ergänzt, daß auf den Gepäckstücken zusätzlich das Bestimmungsland anzugeben ist. Alle vorgeschriebenen Kennzeichen sollen haltbar, deutlich und unauslöschbar sein und in einer jede Verwechslung ausschließenden Weise angebracht werden. Nicht ausreichend gekennzeichnete Gepäckstücke kann die Eisenbahn zurückweisen. Der Inhalt des bisherigen § 3 wurde letzter Satz des § 2.

Artikel 18 (bisher 20)

§ 4 wurde aufgehoben, weil Artikel 14 § 2 (neu) wegen der Zulassung weiterer Gegenstände als Reisegepäck auf die internationalen Tarife verweist. § 5 wurde § 4, mit Ausnahme des letzten Absatzes, der als neuer § 3 in den Art. 14 übernommen wurde.

Artikel 19 (bisher 21)

Die Form der Gepäckscheine wird den Tarifen und den Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen überlassen. Vorgeschrieben sind aber noch die Angaben, die der Gepäckschein enthalten muß, sofern nicht die Tarife Ausnahmen vorsehen. Der letzte Satz des § 1 wurde § 4.

Bisheriger Artikel 22

Aufgehoben. Die Angabe des Interesses an der Lieferung kam im internationalen Reisegepäckverkehr praktisch nicht vor. Ggf. wird das Gepäck versichert. Nach § 27 Abs. 2 der deutschen Eisenbahn-

Verkehrsordnung kann der Reisende zwar gegen Gebührenzahlung den Lieferwert (Interesse an der Lieferung) angeben und sich dadurch im Schadensfalle einen höheren Ersatzbetrag sichern. Gebräuchlich ist aber auch hier die Reisegepäckversicherung.

Artikel 20 (bisher 23)

§ 1 wurde im Sinne der Anpassung an §§ 1 und 2 des Art. 16 der CIM vervollständigt. Der Reisende hat nicht nur den Gepäckschein zurückzugeben, sondern ggf. auch die auf der Sendung lastenden Kosten zu zahlen, bevor ihm das Gepäck ausgeliefert wird. Entsprechend den Bestimmungen über die Ablieferung im Güterverkehr wird nach § 1 Abs. 2 der Auslieferung des Reisegepäcks an den Inhaber des Gepäckscheins die Übergabe des Gepäcks an die Zoll- oder Steuerverwaltung sowie die Übergabe lebender Tiere an einen Dritten zur Verwahrung gleichgestellt.

§ 6 wurde neu gefaßt, damit dort klarer, als dies bisher der Fall war, die Verpflichtung der Eisenbahn zum Ausdruck gelangt, auf Antrag des Gepäckscheininhabers in seiner Gegenwart das Gepäck auf etwaige Schäden nachzuprüfen.

Artikel 21 (bisher 24)

In Anpassung an Art. 9 § 3 Abs. 2 der CIM wurde § 4 Abs. 3 dahin ergänzt, daß die Eisenbahn neben den Preisermäßigungen auch „sonstige Vergünstigungen“ gewähren kann. Dahin gehört z. B. die kostenlose Beförderung von Begleitern schwerbehinderter Personen.

Artikel 22 (bisher 25)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 23 (bisher 26)

Der Wortlaut wurde vereinfacht, und es wurden Einzelheiten, die offensichtlich in die Eisenbahntarife gehören, diesen Tarifen überlassen.

Zugunsten einerseits der Eisenbahn, andererseits der Reisenden, wurde in § 4 (neu) der Mindestbetrag für Erstattungen und Nachzahlungen von 0,50 Franken auf 2 Franken erhöht.

Artikel 24 (bisher 27)

Unverändert.

Artikel 25 (bisher 28)

Auf die vorgesehene grundsätzliche Änderung der Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn für das Handgepäck ist bei dieser Revision der CIV verzichtet worden. Es ist lediglich im Sinne der Klarstellung der bisherige letzte Satz des § 1 in den § 3 des neuen Art. 25 übernommen und etwas eindeutiger formuliert worden.

Artikel 26 (bisher 29)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 27 (bisher 30)

Unverändert.

Artikel 28 (bisher 31)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 29 (bisher 32)

In § 1 wurde die „Bereitstellung zur Auslieferung“ der faktischen Auslieferung gleichgestellt.

Da der bisherige Art. 36 gestrichen worden ist, wird er in § 2 Abs. 2 nicht mehr erwähnt.

Artikel 30 (bisher 33)

Unverändert.

Artikel 31 (bisher 34)

Unverändert.

Artikel 32 (bisher 35)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts. Bisheriger Art. 36 im Zusammenhang mit der Aufhebung des Art. 22 gestrichen.

Artikel 33 (bisher 37)

Die Verweisung auf den bisherigen Art. 36 wurde gestrichen.

Artikel 34 (bisher 38)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts des § 1. § 1 wurde in gleicher Weise wie § 1 des Art. 38 der CIM durch Hinzufügung eines zweiten Absatzes ergänzt.

Artikel 35 (bisher 39)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 36 (bisher 40)

Geändert wie Art. 40 der CIM.

Artikel 37 (bisher 41)

Unverändert.

Artikel 38 (bisher 42)

Unverändert.

Artikel 39 (bisher 43)

In § 2 Abs. 2 wird der Gepäckbegleitschein, der für das Zustandekommen des Beförderungsvertrages ohne Bedeutung ist, nicht mehr erwähnt.

Artikel 40 (bisher 44)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 41 (bisher 45)

§ 1 geändert wie § 1 des Art. 45 der CIM.

Artikel 42 (bisher 46)

Redaktionelle Änderung.

Artikel 43 (bisher 47)

§ 1 geändert wie § 1 des Art. 47 der CIM.

Zu § 2 Buchst. b): In Anlehnung an die in Art. 29 § 1 (neu) vorgesehene Frist, nach deren Ablauf der

Reisende sein Gepäck als verloren ansehen kann, wurde nunmehr bestimmt, daß bei Entschädigungsansprüchen wegen gänzlichen Verlustes die Verjährungsfrist mit dem 14. Tage nach Ablauf des in Art. 20 § 2 bestimmten Zeitpunktes beginnt.

In § 2 Buchst. d) wurde dieselbe Ergänzung durchgeführt wie in § 2 Buchst. g) der CIM.

Artikel 44 (bisher 48)

Unverändert.

Artikel 45 (bisher 49)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 46 (bisher 50)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 47 (bisher 51)

Unverändert.

Artikel 48 (bisher 52)

Unverändert.

Artikel 49 (bisher 53)

Unverändert.

Artikel 50 (bisher 54)

Ergänzung wie in Art. 54 der CIM.

Artikel 51 (bisher 55)

Unverändert.

Artikel 52 (bisher 56)

In der französischen Fassung Ergänzung durch Satzzeichen wie in Artikel 56 der CIM.

Artikel 53 (bisher 57)

Unverändert.

Artikel 54 (bisher 58)

Unverändert.

Artikel 55 (bisher 59)

Geändert nach dem Muster des Art. 59 der CIM.

Artikel 56 (bisher 60)

Unverändert.

Artikel 57 (bisher 61)

Unverändert.

Artikel 58 (bisher 62)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 59 (bisher 63)

Redaktionelle Änderung des deutschen Wortlauts.

Artikel 60 (bisher 64)

Änderung wie in Art. 65 der CIM.

Artikel 61 (bisher 65)

Änderung wie Art. 66 der CIM.

Artikel 62 (bisher 66)

Unverändert.

Artikel 63 (bisher 67)

Unverändert.

Artikel 64 (bisher 68)

Änderung analog derjenigen in Art. 69 der CIM, mit Erweiterung der dem beschleunigten Verfahren unterstellten Vorschriften.

Artikel 65 (bisher 69)

Änderung wie in Art. 70 der CIM (Offizielle Übersetzung auch in die arabische Sprache).

Bisherige Anlage I — Gepäckscheinmuster — gemäß dem Beschluß zu Art. 19 (neu) gestrichen.

Anlage I (neu)

Änderungen des Titels sowie der Art. 1 und 2 wie in Anlage II der CIM.

Anlage II (neu)

Änderungen der Art. 4, 6 und 9 wie in Anlage III der CIM.

Anlage III (neu)

Unverändert.

Zum Inhalt des Zusatzprotokolls

Die Ziffer I des Zusatzprotokolls vom 25. Februar 1961 war, obwohl dies nicht unmittelbar dem Wortlaut entnommen werden konnte, auf Deutschland gemünzt. Diese Ziffer ist durch den Beitritt der beiden deutschen Staaten zu CIM und CIV gegenstandslos geworden und daher gestrichen worden.

Die Vorbehalte in Ziffer II zugunsten des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Nordirland gelten künftig auch für den Freistaat Irland.

Nach Ziffer III galt bislang für Frankreich hinsichtlich der tarifarischen Sonderabmachungen des Art. 9 § 3 der CIM ein Vorbehalt zugunsten der entsprechenden Bestimmungen im Recht der Montanunion und der EWG. Nunmehr ist generell ausgeführt, daß die Bestimmungen der CIM und CIV nicht den Vorrang gegenüber den Bestimmungen haben, die gewisse Staaten in Anwendung besonderer Verträge, z. B. des Vertrages über die Montanunion und des Vertrages über die EWG, zu treffen haben.

Verzeichnis der Staaten, die vom 1. Januar 1973 an das Zusatzübereinkommen vom 26. Februar 1966 zur CIV vom 25. Februar 1961 anwenden.

Algerien	Niederlande
Belgien	Norwegen *
Bulgarien *	Osterreich *
Dänemark *	Polen
Finnland *	Portugal *
Frankreich	Schweiz
Irak	Spanien
Jugoslawien	Syrien
Liechtenstein	Tschechoslowakei *
Luxemburg	Türkei

Unterzeichnet, aber noch nicht ratifiziert haben:

Italien	Rumänien
Libanon	Tunesien
Marokko	

Die mit * bezeichneten Staaten haben einen Vorbehalt im Sinne des Artikels 1 § 2 des Zusatzübereinkommens angemeldet.

Verzeichnis der Staaten, die CIM und CIV vom 7. Februar 1970 unterzeichnet haben.

Algerien	Marokko
Belgien	Niederlande *
Bulgarien	Norwegen
Dänemark *	Osterreich *
Finnland	Polen
Frankreich	Portugal *
Griechenland	Rumänien
Großbritannien	Schweden
Irak	Schweiz *
Irland	Spanien
Italien	Syrien
Jugoslawien *	Tschechoslowakei
Libanon	Türkei
Liechtenstein	Tunesien
Luxemburg *	Ungarn

Beitrittsgesuche liegen vor von der Deutschen Demokratischen Republik (6. 6. 1972) und Iran.

Die mit * bezeichneten Staaten haben die Übereinkommen vom 7. Februar 1970 bereits ratifiziert und dies der Eidgenössischen Regierung mitgeteilt.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates**1. Artikel 1**

In Satz 1 ist das Wort „zugestimmt“ durch die Worte „mit der Maßgabe zugestimmt, daß der Vorbehalt nach Artikel 1 § 2 des unter Nummer 1 genannten Zusatzübereinkommens erklärt wird“ zu ersetzen.

Begründung

Für die Bundesrepublik Deutschland sollte von dem Vorbehalt nach Artikel 1 § 2 des Zusatzübereinkommens Gebrauch gemacht werden. Die Erklärung des Vorbehalts hätte die vorteilhafte Folge, daß inländische Reisende ohne Rücksicht auf die Art des Fahrtausweises haftungsrechtlich nur nach deutschem Recht behandelt werden. Dadurch würde verhindert, daß deutsche Reisende mit internationalem Fahrtausweis, die unter das Abkommen fallen würden, nicht gegenüber deutschen Reisenden benachteiligt werden, für die das deutsche Haftpflichtrecht Anwendung findet.

Das Übereinkommen stellt den Reisenden nämlich zumindest in der Frage der Haftungsbelastung und der Verjährung schlechter als das deutsche Reichshaftpflichtgesetz. Dies ist um so bedenklicher, als nach allgemeiner Auffassung das Reichshaftpflichtgesetz dringend verbesserungsbedürftig ist, so daß bei seiner Änderung der Unterschied zwischen beiden Regelungen noch vergrößert würde.

2. Artikel 4

- a) In Absatz 2 ist nach den Worten „Artikel 67 § 3“ das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen.
- b) Nach den Worten „Artikel 62 § 3“ sind die Worte „sowie das Zusatzprotokoll vom 7. Februar 1970“ einzufügen.

Begründung

Diese Ergänzung erscheint zweckmäßig.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates**Zu 1. (Artikel 1)**

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Die im Zusatzübereinkommen vorgesehene Haftungsregelung stimmt mit den entsprechenden Haftungsgrundsätzen des deutschen Rechts weitgehend überein. Geringfügige Abweichungen, die sich allenfalls in wenigen Einzelfällen teils zugunsten, teils zuungunsten des Reisenden auswirken können, rechtfertigen es nicht, die mit dem Zusatzübereinkommen erstrebte Rechtsvereinheitlichung im internationalen Eisenbahnverkehr durch Erklärung des Vorbehalts nach Artikel 1 § 2 des Zusatzübereinkommens einzuschränken. Der Vorbehalt nach Artikel 1 § 2 des Zusatzübereinkommens soll es denjenigen Staaten, deren Haftungsbestimmungen für den Reisenden ungünstiger als die Bestimmungen des Zusatzübereinkommens sind, ermöglichen, auf Schadensfälle ihrer eigenen Staatsangehörigen, auch wenn es sich um eine internationale Beförderung im Sinne des Artikels 1 § 1 des Zusatzübereinkommens handelt, die Bestimmungen des nationalen Rechts anzuwenden. Eine solche Schlechterstellung der eigenen Staatsangehörigen wird von den anderen Ver-

tragsstaaten in Kauf zu nehmen sein. Dagegen sollte der Vorbehalt nach Artikel 1 § 2 des Zusatzübereinkommens nicht in Anspruch genommen werden, um bei einer internationalen Beförderung die eigenen Staatsangehörigen gegenüber ausländischen Reisenden zu bevorzugen.

Im übrigen ist die Deutsche Bundesbahn aus kundendienstlichen und organisatorischen Gründen an einer möglichst gleichmäßigen Behandlung aller Reisenden interessiert. Sie wird deshalb durch Änderung ihrer Tarifbestimmungen sicherstellen, daß in den Fällen, in denen sich bei einer internationalen Beförderung die Haftungsregelung des Zusatzübereinkommens ausnahmsweise nachteilig für den Reisenden auswirken sollte, der Geschädigte ebenso wie ein Reisender im innerstaatlichen Verkehr entschädigt wird. Diese Regelung soll jedoch nicht nur — wie ein Vorbehalt nach Artikel 1 § 2 des Zusatzübereinkommens — für deutsche Staatsangehörige, sondern für alle Reisenden ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit gelten.

Zu 2. (Artikel 4)

Dem Vorschlag wird zugestimmt.

