

**CIM**

**Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern**

Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (BGBl. 1985 II S. 144, 224), geändert durch Verordnungen vom 19. 12. 1990 (BGBl. II S. 1662) und vom 7. 5. 1991 (BGBl. II S. 679) und durch Protokoll vom 20.12.1990 (BGBl 1992 II S 1182) (*Deutsche Übersetzung*)

**Titel I. Allgemeine Bestimmungen**

**Artikel 1. Anwendungsbereich**

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

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

**Artikel 2. Ausnahmen vom Anwendungsbereich**

§ 1 Auf Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsbahnhof im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren, finden die Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Anwendung, a) wenn die Durchgangslinien ausschließlich von einer Eisenbahn des Versandstaates betrieben werden oder b) wenn die beteiligten Staaten oder Eisenbahnen vereinbart haben, diese Sendungen nicht als international anzusehen.

§ 2 Auf Sendungen zwischen Bahnhöfen zweier Nachbarstaaten und auf Sendungen zwischen Bahnhöfen zweier Staaten über das Gebiet eines dritten Staates finden, wenn die Linien, auf denen die Beförderung durchgeführt wird, ausschließlich von einer Eisenbahn eines dieser drei Staaten betrieben werden, die für den Binnenverkehr dieser Eisenbahn geltenden Vorschriften Anwendung, sofern der Absender durch die Verwendung des entsprechenden 1 Verbindlich ist die französische Fassung (vgl. Art. 28 COTIF) Frachtbriefes dies beansprucht und die Gesetze und Vorschriften keines der beteiligten Staaten dem entgegenstehen.

**Artikel 3. Beförderungspflicht**

§ 1 Die Eisenbahn ist verpflichtet, alle als Wagenladung aufgegebenen Güter gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften zu befördern, sofern a) der Absender die Einheitlichen Rechtsvorschriften, die Zusatzbestimmungen und die Tarife einhält, b) die Beförderung mit den Personen und den normalen Beförderungsmitteln möglich ist, die den regelmäßigen Bedürfnissen des Verkehrs genügen, c) die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, welche die Eisenbahn nicht abzuwenden und denen sie auch nicht abzuwehren vermag. § 2 Die Eisenbahn ist zur Annahme von Gütern, deren Verladen, Umladen oder Abladen die Verwendung besonderer Vorrichtungen erfordert, nur verpflichtet, wenn die in Betracht kommenden Bahnhöfe über derartige Vorrichtungen verfügen. § 3 Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, Güter anzunehmen, die unverzüglich befördert werden können; die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften bestimmen, in welchen Fällen Güter, die dieser Bedingung nicht entsprechen, vorläufig in Verwahrung zu nehmen sind. § 4 Hat die zuständige Behörde angeordnet, dass a) der Betrieb vorübergehend oder dauernd ganz oder teilweise eingestellt wird, b) gewisse Sendungen ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen werden, c) bestimmte Güter vorzugsweise zur Beförderung angenommen werden, so sind diese Maßnahmen unverzüglich der Öffentlichkeit und den Eisenbahnen bekanntzugeben; diese teilen sie den Eisenbahnen der anderen Staaten zwecks Veröffentlichung mit. § 5 Die Eisenbahnen können im gegenseitigen Einverständnis die Beförderung von Gütern in gewissen Verbindungen auf bestimmte Grenzübergänge und auf bestimmte Durchgangsländer zusammenfassen. Diese Maßnahmen werden dem Zentralamt mitgeteilt. Sie werden von den Eisenbahnen in besonderen Listen aufgeführt, wie internationale Tarife veröffentlicht und treten einen Monat nach dem Datum der Mitteilung an das Zentralamt in Kraft. § 6 Jede Zuwiderhandlung der Eisenbahn gegen diesen Artikel begründet einen Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

**Artikel 4. Von der Beförderung ausgeschlossene Gegenstände**

Von der Beförderung sind ausgeschlossen: a) Gegenstände, deren Beförderung auch nur in einem der beteiligten Staaten verboten ist; b) Gegenstände, für die auch nur in einem der an der Beförderung beteiligten Staaten die Post das alleinige Recht zur Beförderung hat; c) Gegenstände, die sich wegen ihres Umfanges, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder die Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen zur Beförderung nicht eignen; d) Stoffe und Gegenstände, die gemäß der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anlage I zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, von der Beförderung ausgeschlossen sind, vorbehaltlich der in Artikel 5 § 2 vorgesehenen Abweichungen.

#### **Artikel 5. Bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände**

§ 1 Bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sind: a) Stoffe und Gegenstände, die zu den Bedingungen des RID oder der in § 2 vorgesehenen Abkommen und Tarifbestimmungen zur Beförderung zugelassen sind; b) Leichensendungen, auf eigenen Rädern rollende Eisenbahnfahrzeuge, lebende Tiere sowie Gegenstände, deren Beförderung wegen ihres Umfangs, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit besondere Schwierigkeiten verursacht, zu den Bedingungen der Zusatzbestimmungen; diese dürfen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen. Lebende Tiere müssen begleitet werden, wobei der Begleiter vom Absender zu stellen ist. Ein Begleiter ist jedoch nicht erforderlich, wenn dies in den internationalen Tarifen vorgesehen ist oder wenn die an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen auf Verlangen des Absenders auf die Begleitung verzichten; in diesem Fall ist die Eisenbahn, vorbehaltlich einer gegenteiligen Abmachung, von ihrer Haftung für Verlust oder Beschädigung befreit, die aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte. § 2 Zwei oder mehrere Staaten können durch Abkommen oder zwei oder mehrere Eisenbahnen können durch Tarifbestimmungen Bedingungen vereinbaren, unter denen gewisse Stoffe oder gewisse Gegenstände, die durch das RID von der Beförderung ausgeschlossen sind, dennoch zur Beförderung zugelassen werden. Die Staaten oder die Eisenbahnen können in gleicher Weise die im RID vorgesehenen Zulassungsbedingungen lockern. Diese Abkommen und Tarifbestimmungen sind zu veröffentlichen und dem Zentralamt mitzuteilen; das Zentralamt bringt sie den Staaten zur Kenntnis.

#### **Artikel 6. Tarife. Sonderabmachungen**

§ 1 Fracht und Nebengebühren sind gemäß den in jedem Staat zu Recht bestehenden und gehörig veröffentlichten Tarifen zu berechnen, die im Zeitpunkt des Abschlusses des Frachtvertrages in Kraft sind, auch wenn die Fracht getrennt für verschiedene Teilstrecken berechnet wird. § 2 Die Tarife müssen alle für die Beförderung maßgebenden besonderen Bedingungen, insbesondere die zur Berechnung der Fracht und der Nebengebühren notwendigen Angaben, und gegebenenfalls die Bedingungen für die Umrechnung der Währungen enthalten. Die Bedingungen der Tarife dürfen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften nur abweichen, wenn diese es ausdrücklich vorsehen. § 3 Die Tarife müssen gegenüber jedermann unter den gleichen Bedingungen angewendet werden. § 4 Die Eisenbahnen können Sonderabmachungen treffen, durch die Preisermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen eingeräumt werden, soweit den in vergleichbarer Lage befindlichen Benutzern vergleichbare Bedingungen zugestanden werden. Für den Eisenbahndienst, für Zwecke der öffentlichen Verwaltung oder für wohltätige Zwecke können Preisermäßigungen oder sonstige Vergünstigungen gewährt werden. Die gemäß Absatz 1 und 2 getroffenen Maßnahmen müssen nicht veröffentlicht werden. § 5 Die internationalen Tarife können für den internationalen Verkehr unter Ausschluss der Binnentarife verbindlich erklärt werden. Die Anwendung eines internationalen Tarifes kann davon abhängig gemacht werden, dass sie im Frachtbrief ausdrücklich verlangt wird. § 6 Die Tarife und die Tarifänderungen gelten als gehörig veröffentlicht, sobald die Eisenbahn den Benutzern alle Einzelheiten zur Verfügung gestellt hat. Internationale Tarife müssen nur in den Staaten veröffentlicht werden, deren Eisenbahnen an diesen Tarifen als Versand- oder Bestimmungsbahn beteiligt sind. § 7 Erhöhungen der Frachtsätze internationaler Tarife und andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen dieser Tarife treten frühestens 15 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, mit Ausnahme nachstehender Fälle: a) wenn ein internationaler Tarif die Ausdehnung eines Binnentarifes auf die Gesamtstrecke vorsieht, gelten die Veröffentlichungsfristen dieses Binnentarifes; b) wenn die Erhöhungen der Frachtsätze eines internationalen Tarifes die Folge einer allgemeinen Erhöhung der Frachtsätze der Binnentarife einer der beteiligten Eisenbahnen sind, treten sie am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft, sofern die Anpassung der Frachtsätze des internationalen Tarifes an diese Erhöhung wenigstens 15 Tage vorher bekanntgegeben worden ist; diese Bekanntmachung darf jedoch nicht vor dem Zeitpunkt erfolgen, zu dem die Erhöhung der Frachtsätze der betreffenden Binnentarife veröffentlicht wird; c) wenn die Änderungen der in den internationalen Tarifen enthaltenen Frachten und Nebengebühren durch Kursschwankungen bedingt sind oder wenn offensichtliche Fehler berichtigt werden, treten diese Änderungen und Berichtigungen am Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft. § 8 In Staaten, in denen keine Verpflichtung besteht, bestimmte Tarife zu veröffentlichen oder sie gegenüber jedermann unter den gleichen Bedingungen anzuwenden, finden die Bestimmungen dieses Artikels keine Anwendung, soweit sie eine solche Verpflichtung enthalten. § 9 Außer der in den Tarifen vorgesehenen Fracht und den Nebengebühren darf die Eisenbahn nur ihre Auslagen erheben. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und im Frachtbrief getrennt, mit allen erforderlichen Beweismitteln, zu vermerken. Wenn diese Beweismittel aus Belegen bestehen, die dem Frachtbrief beigegeben sind, und wenn die Zahlung der entsprechenden Auslagen dem Absender obliegt, sind die Belege nicht dem Empfänger mit dem Frachtbrief, sondern dem Absender mit der in Artikel 15 § 7 erwähnten Kostenrechnung zu übergeben.

#### **Artikel 7. Rechnungseinheit. Umrechnungs- und Annahmekurse für Währungen**

§ 1 Die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehene Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht, wie es vom Internationalen Währungsfonds definiert ist. Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds für seine eigenen Operationen und Transaktionen angewendeten Berechnungsmethode ermittelt. § 2 Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Staates, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird auf die von diesem Staat bestimmte Art und Weise berechnet. Diese Berechnung muss in der Landeswährung soweit wie möglich zu demselben Realwert führen, wie er sich aus der Anwendung des § 1 ergeben würde. § 3 Für einen Staat, der nicht Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist und dessen Gesetzgebung die Anwendung des § 1 oder des § 2 nicht erlaubt, wird die in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehene Rechnungseinheit dem Wert von drei Goldfranken gleichgesetzt. Der Goldfranken ist durch 10/31 Gramm Gold mit einem Feingehalt von 0,900 definiert. Die Umrechnung des Goldfrankens muss in der Landeswährung soweit wie möglich zu demselben Realwert führen, wie er sich aus der Anwendung des § 1 ergeben würde. § 4 Innerhalb von drei Monaten nach der Inkraftsetzung des

Übereinkommens und immer dann, wenn in ihrer Berechnungsmethode oder im Wert ihrer Landeswährung im Verhältnis zur Rechnungseinheit eine Veränderung eintritt, teilen die Staaten dem Zentralamt ihre Berechnungsmethode gemäß § 2 oder das Ergebnis der Umrechnung gemäß § 3 mit. Das Zentralamt bringt den Staaten diese Mitteilung zur Kenntnis. § 5 Die Eisenbahn hat die Kurse bekanntzugeben, a) zu denen sie die in ausländischer Währung ausgedrückten Beträge umrechnet, wenn sie in inländischen Zahlungsmitteln zu entrichten sind (Umrechnungskurse), b) zu denen sie ausländische Zahlungsmittel annimmt (Annahmekurse).

#### **Artikel 8. Besondere Bestimmungen für bestimmte Beförderungen**

§ 1 Für die Beförderung von Privatwagen sind in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP), Anlage II zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, besondere Bestimmungen vorgesehen. § 2 Für die Beförderung von Containern sind in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RiCo), Anlage III zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, besondere Bestimmungen vorgesehen. § 3 Für die Beförderung von Expressgut können die Eisenbahnen durch Tarife besondere Bestimmungen vereinbaren, die der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (RIEx), Anlage IV zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften, entsprechen. § 4 Zwei oder mehrere Staaten können durch Abkommen oder zwei oder mehrere Eisenbahnen können durch Zusatzbestimmungen oder Tarifbestimmungen Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von den Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen dürfen, und zwar für a) Sendungen mit begehbaren Frachtkunden, b) Sendungen, die nur gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels abgeliefert werden, c) Sendungen von Zeitungen, d) Sendungen, die für Messen oder Ausstellungen bestimmt sind, e) Sendungen von Lademitteln sowie Mitteln zum Schutze der beförderten Güter gegen Wärme und Kälte, f) Sendungen, die auf der ganzen Strecke oder auf Teilstrecken auf Grund von Frachtbriefen befördert werden, die nicht als Beleg für die Frachtberechnung und die Rechnungsstellung dienen, g) Sendungen, die auf Grund von Belegen der automatischen Datenverarbeitung befördert werden.

#### **Artikel 9. Zusatzbestimmungen**

§ 1 Zwei oder mehrere Staaten oder zwei oder mehrere Eisenbahnen können zur Ausführung der Einheitlichen Rechtsvorschriften Zusatzbestimmungen erlassen. Sie dürfen von den Einheitlichen Rechtsvorschriften nur abweichen, wenn diese es ausdrücklich vorsehen. § 2 Die Zusatzbestimmungen werden in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt und veröffentlicht. Die Zusatzbestimmungen und ihre Inkraftsetzung werden dem Zentralamt mitgeteilt.

#### **Artikel 10. Landesrecht**

§ 1 Soweit in den Einheitlichen Rechtsvorschriften, in den Zusatzbestimmungen und in den internationalen Tarifen keine Bestimmungen getroffen sind, gilt das Landesrecht. § 2 Unter Landesrecht versteht man das Recht des Staates, in dem der Berechtigte seinen Anspruch geltend macht, einschließlich der Kollisionsnormen.

### **Titel II. Abschluss und Ausführung des Frachtvertrages**

#### **Artikel 11. Abschluss des Frachtvertrages**

§ 1 Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald die Versandbahn das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Als Zeichen der Annahme wird auf dem Frachtbrief und erforderlichenfalls auf jedem Zusatzblatt der Abdruck des Tagesstempels des Versandbahnhofes oder der maschinelle Buchungsvermerk mit dem Annahmedatum angebracht. § 2 Die Behandlung gemäß § 1 hat sofort nach vollständiger Auflieferung des im Frachtbrief bezeichneten Gutes und, soweit es die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften vorsehen, nach Zahlung der vom Absender übernommenen Kosten oder nach Hinterlegung einer Sicherheit gemäß Artikel 15 § 7 zu erfolgen. § 3 Der mit dem Tagesstempel oder dem maschinellen Buchungsvermerk versehene Frachtbrief dient als Beweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages. § 4 Für Güter, die der Absender gemäß den Tarifen oder gemäß einer auf dem Versandbahnhof zulässigen Abmachung zwischen ihm und der Eisenbahn zu verladen hat, dienen jedoch die Angaben im Frachtbrief über die Masse des Gutes oder die Stückzahl nur dann als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn sie die Masse oder die Stückzahl nachgeprüft und dies im Frachtbrief vermerkt hat. Diese Angaben können gegebenenfalls auf andere Weise bewiesen werden. Die Angaben im Frachtbrief über die Masse oder die Stückzahl dienen nicht als Beweis gegen die Eisenbahn, wenn der Unterschied zu diesen Angaben offensichtlich nicht auf einem tatsächlichen Verlust beruht. Dies ist insbesondere der Fall, wenn der Wagen dem Empfänger mit unversehrten Originalverschlüssen übergeben wird. § 5 Die Eisenbahn hat die Übernahme des Gutes und den Tag der Annahme zur Beförderung durch Anbringen des Tagesstempels oder des maschinellen Buchungsvermerkes auf dem Frachtbriefdoppel zu bescheinigen, bevor es dem Absender zurückgegeben wird. Dieses Doppel hat nicht die Bedeutung des das Gut begleitenden Frachtbriefes oder eines Konnossementes.

#### **Artikel 12. Frachtbrief**

§ 1 Der Absender hat einen ordnungsgemäß ausgefüllten Frachtbrief vorzulegen. Für jede Sendung ist ein Frachtbrief zu verwenden. Ein Frachtbrief darf nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben. Die Zusatzbestimmungen dürfen von diesen Regeln abweichen. § 2 Die

Eisenbahnen setzen das einheitliche Muster des Frachtbriefes fest, der ein für den Absender bestimmtes Doppel enthalten muss. Für bestimmte Verkehre, insbesondere zwischen Nachbarländern, können die Eisenbahnen in den Tarifen die Verwendung eines Frachtbriefes gemäß einem vereinfachten Muster vorschreiben. Für bestimmte Verkehre mit Ländern, die diesem Übereinkommen nicht angehören, können die Tarife die Anwendung eines besonderen Verfahrens vorsehen. § 3 Der Frachtbrief ist in zwei oder gegebenenfalls in drei Sprachen zu drucken, von denen mindestens eine Arbeitssprache der Organisation sein muss. Die internationalen Tarife können bestimmen, in welcher Sprache die Angaben des Absenders im Frachtbrief abzufassen sind. Andernfalls sind diese Angaben in einer der amtlichen Sprachen des Versandlandes abzufassen, und es ist eine Übersetzung in eine der Arbeitssprachen der Organisation beizufügen, sofern die Angaben nicht in einer dieser Sprachen abgefasst sind. Für die Angaben des Absenders im Frachtbrief sind lateinische Schriftzeichen zu verwenden, sofern die Zusatzbestimmungen oder die internationalen Tarife keine Abweichungen vorsehen.

#### **Artikel 13. Inhalt des Frachtbriefes**

§ 1 Der Frachtbrief muss in jedem Fall enthalten: a) die Bezeichnung des Bestimmungsbahnhofes; b) den Namen und die Anschrift des Empfängers; als Empfänger darf nur eine einzelne natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden; c) die Bezeichnung des Gutes; d) die Masse oder statt dessen eine ähnliche Angabe, die den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften entspricht; e) die Anzahl der Frachtstücke und die Art der Verpackung bei Stückgut sowie bei Wagenladungen, die im Eisenbahn-Seeverkehr umgeschlagen werden müssen, ohne Rücksicht darauf, ob die Ladungen aus einem oder aus mehreren Stücken bestehen; f) die Nummer des Wagens, bei Privatwagen außerdem die Eigenmasse, wenn das Verladen der Güter dem Absender obliegt; g) ein genaues Verzeichnis der durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden vorgeschriebenen Papiere, die dem Frachtbrief beigegeben sind oder der Eisenbahn nach Angabe im Frachtbrief bei einem näher bezeichneten Bahnhof, bei einem Zollamt oder bei einer anderen amtlichen Stelle zur Verfügung stehen; h) den Namen und die Anschrift des Absenders; als Absender darf nur eine einzelne natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt angegeben werden; wenn es die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften verlangen, hat der Absender seinem Namen und seiner Anschrift handschriftlich, durch Aufdruck oder durch Stempel seine Unterschrift hinzuzufügen. Für die Begriffe «Wagenladung» und «Stückgut» sind die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze Strecke maßgebend. § 2 Der Frachtbrief muss gegebenenfalls alle übrigen in den Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Angaben enthalten. Andere Angaben dürfen in den Frachtbrief nur aufgenommen werden, wenn sie durch die Gesetze und Vorschriften eines Staates, die Zusatzbestimmungen oder die Tarife vorgeschrieben oder zugelassen sind und den Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht widersprechen. § 3 Der Absender darf jedoch an der dafür vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes, aber nur zur Nachricht für den Empfänger und ohne jede Verbindlichkeit und Haftung der Eisenbahn, Vermerke anbringen, welche die Sendung betreffen. § 4 Es ist unzulässig, statt des Frachtbriefes andere Urkunden zu verwenden oder ihm andere als die durch die Einheitlichen Rechtsvorschriften, die Zusatzbestimmungen oder die Tarife vorgeschriebenen oder zugelassenen Papiere beizugeben.

#### **Artikel 14. Beförderungsweg und anzuwendende Tarife**

§ 1 Der Absender kann im Frachtbrief den Beförderungsweg durch Angabe von Grenzübergängen oder Grenzbahnhöfen und gegebenenfalls von Übergangsbahnhöfen zwischen Eisenbahnen vorschreiben. Er darf nur Grenzübergänge oder Grenzbahnhöfe vorschreiben, die für den Verkehr in der betreffenden Verbindung zugelassen sind. § 2 Einer Wegevorschrift wird gleichgesetzt: a) die Bezeichnung der Bahnhöfe, auf denen die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zu erfüllen sind, sowie der Bahnhöfe, auf denen besondere Vorkehrungen für das Gut (Pflege lebender Tiere, Nachbeisung usw.) zu treffen sind; b) die Bezeichnung der anzuwendenden Tarife, wenn sie zur Feststellung der Bahnhöfe, zwischen denen die Tarife angewendet werden sollen, genügt; c) die Angabe, dass alle oder einzelne Kosten bis X (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes von Nachbarländern) gezahlt werden. § 3 Die Eisenbahn darf das Gut außer in den Fällen gemäß Artikel 3 §§ 4 und 5 und Artikel 33 § 1 nur unter folgenden Bedingungen auf einem anderen als dem vom Absender vorgeschriebenen Weg befördern: a) Die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften sowie die besonderen Vorkehrungen für das Gut müssen immer auf den vom Absender bezeichneten Bahnhöfen erfolgen und b) Kosten und Lieferfrist dürfen nicht größer sein als bei Berechnung über den vom Absender vorgeschriebenen Weg. Buchstabe a) gilt nicht für Stückgut, wenn eine der an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen auf Grund einer Wegevorschrift in ihrer Ladeorganisation für den internationalen Stückgutverkehr den vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg nicht einhalten kann. § 4 Kosten und Lieferfrist werden vorbehaltlich des § 3 über den vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg oder andernfalls über den von der Eisenbahn gewählten Beförderungsweg berechnet. § 5 Der Absender kann die anzuwendenden Tarife im Frachtbrief vorschreiben. Die Eisenbahn hat diese Tarife anzuwenden, wenn deren Anwendungsbedingungen erfüllt sind. § 6 Genügen die Angaben des Absenders nicht, um den Beförderungsweg oder die anzuwendenden Tarife festzustellen, oder sind einzelne dieser Angaben miteinander unvereinbar, so hat die Eisenbahn den Beförderungsweg oder die Tarife zu wählen, die ihr für den Absender am vorteilhaftesten erscheinen. § 7 Die Eisenbahn haftet für einen aus der Wahl gemäß § 6 entstehenden Schaden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

#### **Artikel 15. Zahlung der Kosten**

§ 1 Die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten) sind gemäß den folgenden Bestimmungen vom Absender oder vom Empfänger zu zahlen. Für die Anwendung dieser Bestimmungen werden Beträge, die nach dem anzuwendenden Tarif bei der Frachtberechnung den Sätzen der Regeloder Ausnahmetarife zuzuschlagen sind, als Fracht angesehen. § 2 Will der Absender die Kosten ganz oder teilweise übernehmen, so hat er dies im Frachtbrief durch einen der folgenden Vermerke anzugeben: a) 1. «Franko Fracht», wenn er nur die Fracht übernimmt; 2. «Franko Fracht einschließlich ...», wenn er außer der Fracht noch weitere Kosten übernimmt;

er hat diese Kosten genau zu bezeichnen; Zusätze, die nur Nebengebühren oder sonstige von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erwachsende Kosten sowie Beträge betreffen können, die durch Zoll- oder sonstige Verwaltungsbehörden erhoben werden, dürfen nicht zu einer Teilung des Gesamtbetrages einer gleichen Kostengattung führen (z.B. Gesamtbetrag der Zölle und der den Zollbehörden zu zahlenden sonstigen Beträge, wobei die Mehrwertsteuer als eine besondere Kostengattung anzusehen ist); 3. «Franko Fracht bis X» (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes von Nachbarländern), wenn er die Fracht bis X übernimmt; 4. «Franko Fracht einschließlich... bis X» (namentliche Bezeichnung eines Tarifschnittpunktes von Nachbarländern), wenn er außer der Fracht bis X noch weitere Kosten übernimmt, unter Ausschluss aller Kosten, die sich auf das Nachbarland oder auf die anschließende Eisenbahn beziehen; Ziffer 2 gilt sinngemäß; b) «Franko aller Kosten», wenn er alle Kosten übernimmt (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten); c) «Franko...», wenn er einen bestimmten Betrag übernimmt; bestimmen die Tarife nichts anderes, so muss dieser Betrag in der Währung des Versandlandes ausgedrückt werden. Nebengebühren und sonstige Kosten, die gemäß den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze in Betracht kommende Strecke berechnet werden, sowie die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung gemäß Artikel 16 § 2 sind bei der Zahlung der Kosten gemäß Buchstabe a) Ziffer 4 immer ganz vom Absender zu zahlen. § 3 Die internationalen Tarife können für die Zahlung der Kosten die ausschließliche Verwendung bestimmter in § 2 vorgesehener Vermerke oder die Verwendung anderer Vermerke vorschreiben.

§ 4 Die Kosten, die der Absender nicht übernommen hat, gelten als auf den Empfänger überwiesen. Die Kosten gehen jedoch stets zu Lasten des Absenders, wenn der Empfänger weder den Frachtbrief eingelöst noch seine Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß Artikel 28 § 4 geltend gemacht, noch den Frachtvertrag gemäß Artikel 31 abgeändert hat. § 5 Die Nebengebühren, wie Stand-, Lager- und Wiegegelder, deren Erhebung durch einen vom Empfänger zu vertretenden Umstand veranlasst wird oder auf einem Verlangen des Empfängers beruht, sind immer von ihm zu zahlen. § 6 Die Versandbahn kann vom Absender die Vorauszahlung der Kosten fordern, wenn es sich um Güter handelt, die nach ihrem Ermessen raschem Verderb ausgesetzt sind oder wegen ihres geringen Wertes oder ihrer Natur nach die Kosten nicht sicher decken. § 7 Kann der Betrag der Kosten, die der Absender übernimmt, bei der Auflieferung nicht genau festgestellt werden, so werden diese Kosten in eine Frankaturrechnung eingetragen, über die spätestens 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist mit dem Absender abzurechnen ist. Die Eisenbahn kann gegen Quittung die Hinterlegung einer die Kosten ungefähr deckenden Summe als Sicherheit fordern. Dem Absender ist gegen Rückgabe der Quittung eine den Eintragungen in die Frankaturrechnung entsprechende aufgeschlüsselte Kostenrechnung auszuhändigen. § 8 Der Versandbahnhof muss im Frachtbrief und im Frachtbriefdoppel die als Frankatur erhobenen Kosten einzeln vermerken, soweit nicht die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften bestimmen, dass diese Kosten nur im Frachtbriefdoppel zu vermerken sind. In dem in § 7 erwähnten Fall sind diese Kosten weder im Frachtbrief noch im Frachtbriefdoppel zu vermerken.

#### **Artikel 16. Interesse an der Lieferung**

§ 1 Für jede Sendung kann das Interesse an der Lieferung angegeben werden. Der Betrag des Interesses muss im Frachtbrief in Ziffern angegeben und in der Währung des Versandlandes, in einer anderen durch die Tarife festgesetzten Währung oder in der Rechnungseinheit ausgedrückt werden. § 2 Die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung wird für die ganze in Betracht kommende Strecke gemäß den Tarifen der Versandbahn berechnet.

#### **Artikel 17. Nachnahme und Bevorschuss**

§ 1 Der Absender kann das Gut bis zur Höhe seines Wertes zum Zeitpunkt der Annahme auf dem Versandbahnhof mit Nachnahme belasten. Der Nachnahmebetrag muss in der Währung des Versandlandes ausgedrückt werden; die Tarife können Ausnahmen vorsehen. § 2 Die Eisenbahn ist nur verpflichtet, die Nachnahme auszahlen, wenn der Betrag vom Empfänger eingezahlt ist. Dieser Betrag ist innerhalb einer Frist von 30 Tagen nach der Einzahlung zur Verfügung zu stellen; nach Ablauf dieser Frist ist er mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen. § 3 Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung der Nachnahme ganz oder zum Teil abgeliefert worden, so hat die Eisenbahn dem Absender den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich eines Rückgriffes gegen den Empfänger. § 4 Für die Nachnahmesendung wird die in den Tarifen festgelegte Gebühr erhoben; diese Gebühr ist auch zu zahlen, wenn die Nachnahme durch eine Abänderung des Frachtvertrages gemäß Artikel 30 § 1 aufgehoben oder herabgesetzt wird.

§ 5 Barvorschüsse sind nur in Anwendung der für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften zugelassen. § 6 Der Betrag der Nachnahme und der Betrag des Barvorschusses muss im Frachtbrief in Ziffern angegeben werden.

#### **Artikel 18. Haftung für die Angaben im Frachtbrief**

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

**Artikel 19. Zustand, Verpackung und Kennzeichnung des Gutes**

§ 1 Nimmt die Eisenbahn ein Gut zur Beförderung an, das offensichtlich Spuren von Beschädigungen aufweist, so kann sie verlangen, dass der Zustand des Gutes im Frachtbrief angegeben wird. § 2 Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann. Im Übrigen muss die Verpackung den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften entsprechen. § 3 Hat der Absender § 2 nicht eingehalten, so kann die Eisenbahn die Annahme des Gutes verweigern oder verlangen, dass der Absender im Frachtbrief das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung anerkennt und ihn genau beschreibt. § 4 Der Absender haftet für alle Folgen des Fehlens oder des mangelhaften Zustandes der Verpackung und hat der Eisenbahn insbesondere den ihr daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Enthält der Frachtbrief keine diesbezüglichen Angaben, so hat die Eisenbahn das Fehlen oder den mangelhaften Zustand der Verpackung nachzuweisen. § 5 Die Zusatzbestimmungen oder die Tarife regeln die Kennzeichnung der Frachtstücke durch den Absender.

**Artikel 20. Auflieferung und Verladung des Gutes**

§ 1 Das Verfahren bei der Auflieferung des Gutes richtet sich nach den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften. § 2 Ob das Verladen der Eisenbahn oder dem Absender obliegt, richtet sich nach den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften, soweit nicht die Einheitlichen Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmen oder im Frachtbrief eine besondere Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn vermerkt ist. Obliegt das Verladen dem Absender, so hat er die Lastgrenze zu beachten. Gelten auf den einzelnen zu durchlaufenden Teilstrecken unterschiedliche Lastgrenzen, so hat er die niedrigste dieser Lastgrenzen für den gesamten Beförderungsweg zu beachten. Die Bestimmungen über die einzuhaltenden Lastgrenzen sind wie Tarife zu veröffentlichen. Die Eisenbahn hat dem Absender auf Verlangen die einzuhaltende Lastgrenze bekanntzugeben. § 3 Wird das Gut vom Absender verladen, so haftet er für alle Folgen der mangelhaften Verladung und hat der Eisenbahn insbesondere den ihr daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Für die Zahlung der Kosten, die durch die Zurechtladung einer mangelhaften Verladung bedingt sind, gilt jedoch Artikel 15. Die Eisenbahn hat die mangelhafte Verladung nachzuweisen. § 4 Ob die Güter in gedeckten, in offenen, in offenen Wagen mit Decke oder in besonders eingerichteten Wagen befördert werden, richtet sich, soweit nicht die Einheitlichen Rechtsvorschriften etwas anderes bestimmen, nach den internationalen Tarifen. Bestehen keine solchen Tarife oder enthalten sie keine Bestimmungen darüber, so sind die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften für die ganze Strecke maßgebend. § 5 Das Verschließen der Wagen richtet sich nach den für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften. Der Absender hat im Frachtbrief die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse anzugeben, die er am Wagen anbringt.

**Artikel 21. Nachprüfung**

§ 1 Die Eisenbahn ist berechtigt, jederzeit nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Angaben des Absenders im Frachtbrief übereinstimmt und ob die Bestimmungen für die Beförderung der bedingungsweise zugelassenen Güter eingehalten sind. § 2 Handelt es sich um die Nachprüfung des Inhaltes einer Sendung, so ist der Absender oder der Empfänger einzuladen, ihr beizuwohnen, je nachdem, ob die Nachprüfung auf dem Versand- oder auf dem Bestimmungsbahnhof stattfindet. Erscheint der Beteiligte nicht oder findet die Nachprüfung unterwegs statt, so sind zwei bahnfremde Zeugen beizuziehen, soweit nicht die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, etwas anderes bestimmen. Unterwegs darf die Eisenbahn den Inhalt jedoch nur dann nachprüfen, wenn es die Erfordernisse des Betriebes oder die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften verlangen. § 3 Das Ergebnis der Nachprüfung der Angaben ist im Frachtbrief zu vermerken. Erfolgt die Nachprüfung auf dem Versandbahnhof, so ist das Ergebnis auch im Frachtbriefdoppel zu vermerken, wenn es sich bei der Eisenbahn befindet. Stimmt die Sendung mit den Angaben im Frachtbrief nicht überein oder sind die Bestimmungen für die Beförderung der bedingungsweise zugelassenen Güter nicht eingehalten, so ist das Gut mit den durch die Nachprüfung verursachten Kosten belastet, falls sie nicht sofort beglichen werden.

**Artikel 22. Feststellen der Masse und der Stückzahl**

§ 1 Die in jedem Staat geltenden Vorschriften legen fest, unter welchen Bedingungen die Eisenbahn die Masse des Gutes oder die Stückzahl sowie die tatsächliche Eigenmasse des Wagens festzustellen hat. Die Eisenbahn hat im Frachtbrief das Ergebnis dieser Feststellungen zu vermerken. § 2 Ergibt eine von der Eisenbahn nach Abschluss des Frachtvertrages vorgenommene Verwiegung einen Unterschied, so bleibt die durch den Versandbahnhof festgestellte Masse oder andernfalls die vom Absender angegebene Masse für die Frachtberechnung maßgebend, a) wenn der Unterschied offensichtlich durch die Natur des Gutes oder durch Witterungseinflüsse verursacht worden ist oder b) wenn diese Verwiegung auf einer Gleiswaage vorgenommen worden ist und der Unterschied nicht mehr als zwei Prozent der durch den Versandbahnhof festgestellten Masse oder andernfalls der vom Absender angegebenen Masse beträgt.

**Artikel 23. Überschreitung der Lastgrenze**

§ 1 Wird durch den Versandbahnhof oder durch einen Unterwegsbahnhof bei einem Wagen eine Überschreitung der Lastgrenze festgestellt, so kann die Überlast aus dem Wagen entfernt werden, selbst wenn kein Frachtzuschlag zu erheben ist. Gegebenenfalls ist der Absender, im Falle der Abänderung des Frachtvertrages gemäß Artikel 31 der Empfänger, unverzüglich zu ersuchen, wegen der Überlast eine Anweisung zu erteilen. § 2

Unbeschadet der Zahlung der Frachtzuschläge gemäß Artikel 24 wird die Fracht für die Überlast für die durchfahrene Strecke gemäß dem für die Hauptladung anzuwendenden Tarif berechnet. Die Kosten des Abladens der Überlast werden gemäß den Tarifen der ausführenden Eisenbahn berechnet. Verfügt der Berechtigte, dass die Überlast zum Bestimmungsbahnhof der Hauptladung oder zu einem anderen Bestimmungsbahnhof befördert oder zum Versandbahnhof zurückgesandt werden soll, so wird sie als gesonderte Sendung behandelt.

#### **Artikel 24. Frachtzuschläge**

§ 1 Unbeschadet der Nachzahlung des Frachtunterschiedes und des Ersatzes eines etwaigen Schadens kann die Eisenbahn erheben: a) einen Frachtzuschlag von 1 Rechnungseinheit je Kilogramm Bruttomasse des ganzen Frachtstückes 1. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäß dem RID von der Beförderung ausgeschlossenen Stoffe und Gegenstände; 2. bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Bezeichnung der gemäß dem RID bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Stoffe und Gegenstände oder bei Nichtbeachtung seiner Bedingungen. Die Zusatzbestimmungen können andere Berechnungsarten des Frachtzuschlages vorsehen, insbesondere einen Pauschalfrachtzuschlag bei leeren Privatwagen. b) einen Frachtzuschlag von 5 Rechnungseinheiten je 100 Kilogramm der die Lastgrenze überschreitenden Masse, wenn der Wagen vom Absender beladen wurde. § 2 Die Frachtzuschläge belasten das Gut, gleichgültig, an welchem Ort die Tatsachen, die ihre Erhebung rechtfertigen, festgestellt worden sind. § 3 Die Höhe der Frachtzuschläge und der Grund für ihre Erhebung sind im Frachtbrief zu vermerken. § 4 Die Zusatzbestimmungen präzisieren die Fälle, in denen kein Frachtzuschlag erhoben werden kann.

#### **Artikel 25. Papiere für die Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften. Zollverschluss**

§ 1 Der Absender hat dem Frachtbrief die Papiere beizugeben, die zur Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften vor der Ablieferung des Gutes erforderlich sind. Diese Papiere dürfen nur Güter betreffen, die im selben Frachtbrief aufgeführt sind, soweit nicht die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften oder die Tarife etwas anderes bestimmen. Sind jedoch solche Papiere dem Frachtbrief nicht beigegeben oder sind sie vom Empfänger beizubringen, so hat der Absender im Frachtbrief den Bahnhof, das Zollamt oder eine andere amtliche Stelle anzugeben, wo diese Papiere der Eisenbahn zur Verfügung stehen und diese Vorschriften zu erfüllen sind. Wohnt der Absender der Behandlung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden selbst bei oder lässt er sich dabei durch einen Beauftragten vertreten, so genügt es, wenn die Papiere bei der Behandlung vorgelegt werden. § 2 Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob die beigegebenen Papiere vollständig und richtig sind. § 3 Der Absender haftet der Eisenbahn für jeden Schaden, der aus dem Fehlen, der Unzulänglichkeit oder der Unrichtigkeit dieser Papiere entsteht, sofern die Eisenbahn kein Verschulden trifft. Die Eisenbahn haftet bei Verschulden für die Folgen, die sich daraus ergeben, dass die im Frachtbrief verzeichneten und ihm beigegebenen oder bei der Eisenbahn hinterlegten Papiere in Verlust geraten oder unrichtig oder überhaupt nicht verwendet worden sind; sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes. § 4 Der Absender hat für eine den zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entsprechende Verpackung und Bedeckung der Güter zu sorgen. Hat der Absender die Güter nicht gemäß diesen Vorschriften verpackt oder bedeckt, so kann die Eisenbahn dies besorgen; die entstandenen Kosten belasten das Gut. § 5 Die Eisenbahn kann Sendungen zurückweisen, wenn der von den Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden angebrachte Verschluss verletzt oder mangelhaft ist.

#### **Artikel 26. Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften**

§ 1 Die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften werden, solange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann jedoch diese Aufgabe einem Beauftragten übertragen. § 2 Bei der Erfüllung dieser Vorschriften haftet die Eisenbahn für ihr Verschulden oder dasjenige ihres Beauftragten; sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes. § 3 Der Absender kann durch einen Vermerk im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine Verfügung gemäß Artikel 31 verlangen, a) dass er selbst oder sein Beauftragter dieser Behandlung beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen; b) dass er selbst oder sein Beauftragter die Behandlung betreibt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem sie vorgenommen wird, es zulassen; c) dass, sofern er selbst oder sein Beauftragter der Behandlung beiwohnt oder sie betreibt, er den Zoll und andere Kosten zahlt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem diese Behandlung vorgenommen wird, die Zahlung durch ihn zulassen. Weder der Absender noch der verfügbare Empfänger, noch ihr Beauftragter dürfen das Gut in Besitz nehmen. § 4 Hat der Absender für die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften einen Bahnhof bezeichnet, auf dem dies wegen der geltenden Vorschriften nicht möglich ist, oder hat er dafür ein anderes Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt die Eisenbahn so, wie es ihr für den Berechtigten am vorteilhaftesten erscheint, und teilt dem Absender die getroffenen Maßnahmen mit. Hat der Absender im Frachtbrief einen Frankaturvermerk verwendet, der die Zölle einschließt, so darf die Eisenbahn die Zollbehandlung unterwegs oder auf dem Bestimmungsbahnhof betreiben. § 5 Vorbehaltlich der in § 4 Absatz 2 vorgesehenen Ausnahme darf der Empfänger die Zollvorschriften auf dem Bestimmungsbahnhof erfüllen, falls dort ein Zollamt besteht, wenn entweder im Frachtbrief die Zollbehandlung auf dem Bestimmungsbahnhof verlangt wird oder, bei Fehlen eines solchen Verlangens, das Gut dort als Zollgut ankommt. Der Empfänger kann diese Vorschriften auch auf einem Bestimmungsbahnhof erfüllen, auf dem kein Zollamt besteht, wenn die Gesetze und Vorschriften des Staates es zulassen oder wenn die Eisenbahn und die Zollbehörde sich vorher damit einverstanden erklärt haben. Die Ausübung eines dieser Rechte setzt die vorherige Zahlung der das Gut belastenden Kosten voraus. Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb der in den für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften vorgesehenen Frist ein, so kann die Eisenbahn gemäß § 4 verfahren.

#### **Artikel 27. Lieferfristen**

§ 1 Die Lieferfristen werden durch Vereinbarungen zwischen den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen oder durch die vom Versand- bis zum Bestimmungsbahnhof anwendbaren internationalen Tarife festgesetzt. Für bestimmte Sonderverkehre und in bestimmten Verbindungen können diese Fristen auch auf Grund von Beförderungsplänen festgesetzt werden, die zwischen den beteiligten Bahnen anwendbar sind; in diesem Falle müssen sie in internationale Tarife oder in besondere Abmachungen aufgenommen werden, die von den §§ 3 bis 9 abweichen dürfen. Die Lieferfristen dürfen in keinem Falle länger sein, als sie sich aus den folgenden Paragraphen ergeben. § 2 Soweit keine Lieferfristen gemäß § 1 festgesetzt sind, betragen die Höchstlieferfristen vorbehaltlich der folgenden Paragraphen: a) für Wagenladungen: Abfertigungsfrist 12 Stunden, Beförderungsfrist je angefangene 400 km 24 Stunden; b) für Stückgut: Abfertigungsfrist 24 Stunden, Beförderungsfrist je angefangene 200 km 24 Stunden. Alle Entfernungen beziehen sich auf Tarifkilometer. § 3 Die Abfertigungsfrist ist ohne Rücksicht auf die Zahl der beteiligten Eisenbahnen nur einmal zu rechnen. Die Beförderungsfrist ist nach der Gesamtentfernung zwischen dem Versand- und dem Bestimmungsbahnhof zu berechnen. § 4 Die Eisenbahn darf Zuschlagsfristen von bestimmter Dauer für folgende Fälle festsetzen: a) Sendungen, die außerhalb des Bahnhofes abgeliefert oder abgeliefert werden; b) Sendungen, die befördert werden: 1. über Linien mit unterschiedlicher Spurweite, 2. über den Seeweg oder über Binnenwasserstraßen, 3. auf einer Straße, wenn keine Eisenbahnverbindung besteht; c) Sendungen, die nach Binnen-Spezialtarifen oder -Ausnahmetarifen mit ermäßigten Frachtsätzen befördert werden; d) außergewöhnliche Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben. § 5 Die in § 4 Buchstabe a) bis c) vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen aus den Tarifen oder aus den in jedem Staat gehörig veröffentlichten Vorschriften ersichtlich sein. Die in § 4 Buchstabe d) vorgesehenen Zuschlagsfristen müssen veröffentlicht werden und treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft. § 6 Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes zur Beförderung folgenden Mitternacht. § 7 Die Lieferfrist wird um die Dauer des Aufenthaltes verlängert, der ohne Verschulden der Eisenbahn verursacht wird durch a) Nachprüfung gemäß Artikel 21 und 22 § 1, sofern hierbei Abweichungen von den Angaben im Frachtbrief festgestellt werden; b) Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften; c) Abänderung des Frachtvertrages gemäß Artikel 30 oder 31; d) besondere Vorkehrungen für das Gut; e) Umladen oder Zurechtladen infolge mangelhafter Verladung durch den Absender; f) jede Verkehrsunterbrechung, durch die der Beginn oder die Fortsetzung der Beförderung zeitweilig verhindert wird. Ursache und Dauer dieser Verlängerungen sind im Frachtbrief zu vermerken. Sie können gegebenenfalls in anderer Weise bewiesen werden. § 8 Die Lieferfrist ruht an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen. Sie ruht an Samstagen, wenn in einem Staat die geltenden Vorschriften dies an diesen Tagen für ihren Eisenbahnbinnengüterverkehr vorsehen. § 9 Würde die Lieferfrist nach Schluss der Dienststunden des Bestimmungsbahnhofes ablaufen, so endet sie erst zwei Stunden nach dem darauffolgenden Dienstbeginn. § 10 Die Lieferfrist ist gewahrt, wenn vor ihrem Ablauf a) der Empfänger von der Ankunft des Gutes benachrichtigt und das Gut zu seiner Verfügung bereitgestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die auf dem Bahnhof abgeliefert werden muss und von deren Ankunft der Empfänger zu benachrichtigen ist; b) das Gut zur Verfügung des Empfängers bereitgestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die auf dem Bahnhof abgeliefert werden muss und von deren Ankunft der Empfänger nicht zu benachrichtigen ist; c) das Gut dem Empfänger zur Verfügung gestellt ist, sofern es sich um eine Sendung handelt, die außerhalb des Bahnhofes abzuliefern ist.

#### **Artikel 28. Ablieferung**

§ 1 Die Eisenbahn hat dem Empfänger auf dem Bestimmungsbahnhof, gegen Empfangsbescheinigung und gegen Zahlung der auf ihn überwiesenen Forderungen der Eisenbahn, den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern. Die Annahme des Frachtbriefes verpflichtet den Empfänger, der Eisenbahn den Betrag der auf ihn überwiesenen Forderungen zu zahlen. § 2 Der Ablieferung an den Empfänger stehen gleich eine gemäß den für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften erfolgte a) Übergabe des Gutes an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut der Eisenbahn stehen, b) Einlagerung des Gutes bei der Eisenbahn oder seine Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus. § 3 Die für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften oder die Abmachungen mit dem Empfänger bestimmen, ob die Eisenbahn berechtigt oder verpflichtet ist, ihm das Gut anderswo als auf dem Bestimmungsbahnhof zuzustellen, sei es auf einem Anschlussgleis, an seinem Wohnsitz oder in einer Gütereisenbahnstelle der Eisenbahn. Wenn die Eisenbahn das Gut auf einem Anschlussgleis, am Wohnsitz des Empfängers oder in einer Gütereisenbahnstelle zustellt oder zustellen lässt, gilt das Gut mit dieser Zustellung als abgeliefert. Vorbehaltlich abweichender Abmachung zwischen der Eisenbahn und dem Anschlussgleisbenutzer fallen die von der Eisenbahn auf Rechnung und unter Leitung dieses Benutzers vorgenommenen Verrichtungen nicht unter den Beförderungsvertrag. § 4 Nach Ankunft des Gutes auf dem Bestimmungsbahnhof kann der Empfänger von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 39 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Frachtvertrag im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend machen. § 5 Der Berechtigte kann die Annahme des Gutes auch nach Einlösung des Frachtbriefes und Zahlung der Kosten so lange verweigern, bis seinem Verlangen auf Feststellung eines behaupteten Schadens Folge geleistet ist. § 6 Im Übrigen erfolgt die Ablieferung des Gutes gemäß den für den Bestimmungsbahnhof geltenden Vorschriften.

#### **Artikel 29. Richtigstellung erhobener Kosten**

§ 1 Ist der Tarif unrichtig angewendet worden oder sind bei der Berechnung oder Erhebung der Kosten Fehler vorgekommen, so muss der zu wenig gezahlte Betrag nachgezahlt oder der zu viel gezahlte Betrag erstattet werden. Minderbeträge werden nur erhoben und Mehrbeträge nur erstattet, wenn sie 8 Rechnungseinheiten je Frachtbrief übersteigen. Die Erstattung erfolgt ohne weiteres. § 2 Wird der Frachtbrief nicht eingelöst, so hat der Absender der Eisenbahn die zu wenig gezahlten Beträge nachzuzahlen. Hat der Empfänger den Frachtbrief eingelöst oder den Frachtvertrag gemäß Artikel 31 abgeändert, so ist der Absender zur Nachzahlung nur bezüglich der Kosten verpflichtet, die gemäß dem Frakturvermerk im Frachtbrief zu seinen Lasten gehen. Die Nachzahlung des Restbetrages obliegt dem Empfänger. § 3 Die gemäß diesem Artikel geschuldeten Beträge sind mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen, und zwar vom Tage des Eingangs der Zahlungsaufforderung oder der in Artikel 53 vorgesehenen Reklamation oder, wenn keine Zahlungsaufforderung oder Reklamation vorangegangen ist, vom Tage der Klageerhebung an. Legt der Berechtigte der Eisenbahn

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

### **Titel III. Abänderung des Frachtvertrages**

#### **Artikel 30. Abänderung durch den Absender**

§ 1 Der Absender kann den Frachtvertrag durch nachträgliche Verfügung abändern, indem er vorschreibt: a) die Rückgabe des Gutes auf dem Versandbahnhof; b) das Anhalten des Gutes unterwegs; c) das Aussetzen der Ablieferung des Gutes; d) die Ablieferung des Gutes an eine andere Person als den im Frachtbrief angegebenen Empfänger; e) die Ablieferung des Gutes auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof; f) die Rücksendung des Gutes zum Versandbahnhof; g) die Belastung mit einer Nachnahme; h) die Erhöhung, die Herabsetzung oder die Aufhebung einer Nachnahme; i) die Übernahme von Kosten einer unfrankierten Sendung oder die zusätzliche Übernahme von Kosten gemäß Artikel 15 § 2. Die Tarife der Versandbahn können bestimmen, dass die Verfügungen gemäß Buchstabe g) bis i) nicht zulässig sind. Die Zusatzbestimmungen oder die internationalen Tarife, die zwischen den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gelten, können oben nicht angeführte Verfügungen zulassen. Die Verfügungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen. § 2 Diese Verfügungen sind durch eine Erklärung in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form zu erteilen. Diese Erklärung ist vom Absender auch im Frachtbriefdoppel, das der Eisenbahn vorzulegen ist, einzutragen und zu unterschreiben. Die Unterschrift kann aufgedruckt oder durch den Stempel des Absenders ersetzt werden. Verfügungen, die dieser Formvorschrift nicht entsprechen, sind nichtig. § 3 Führt die Eisenbahn die Verfügungen des Absenders aus, ohne sich das Doppel vorlegen zu lassen, so haftet sie dem Empfänger für den dadurch verursachten Schaden, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat. Sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes. § 4 Das Recht des Absenders zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, in den Fällen, in denen der Empfänger a) den Frachtbrief eingelöst, b) das Gut angenommen, c) seine Rechte gemäß Artikel 28 § 4 geltend gemacht hat oder d) gemäß Artikel 31 verfügungsberechtigt ist, sobald die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes gelangt ist. Von diesem Zeitpunkt an hat die Eisenbahn die Verfügungen und die Anweisungen des Empfängers zu befolgen.

#### **Artikel 31. Abänderung durch den Empfänger**

§ 1 Hat der Absender die auf die Beförderung im Bestimmungsland entfallenden Kosten nicht übernommen und auch nicht den Vermerk «Empfänger nicht verfügungsberechtigt» im Frachtbrief angebracht, so kann der Empfänger den Frachtvertrag durch nachträgliche Verfügung abändern, indem er vorschreibt: a) das Anhalten des Gutes unterwegs; b) das Aussetzen der Ablieferung des Gutes; c) die Ablieferung des Gutes im Bestimmungsland an eine andere Person als den im Frachtbrief angegebenen Empfänger; d) die Ablieferung des Gutes im Bestimmungsland auf einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Bestimmungsbahnhof, soweit die internationalen Tarife nichts anderes bestimmen; e) die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften gemäß Artikel 26 § 3. Die Zusatzbestimmungen oder die internationalen Tarife, die zwischen den an der Beförderung beteiligten Eisenbahnen gelten, können oben nicht angeführte Verfügungen zulassen. Die Verfügungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen. Die Verfügungen des Empfängers werden erst wirksam, wenn die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes gelangt ist. § 2 Diese Verfügungen sind durch eine Erklärung in der von der Eisenbahn vorgeschriebenen Form zu erteilen. Verfügungen, die dieser Formvorschrift nicht entsprechen, sind nichtig. § 3 Das Recht des Empfängers zur Abänderung des Frachtvertrages erlischt in den Fällen, in denen er a) den Frachtbrief eingelöst, b) das Gut angenommen, c) seine Rechte gemäß Artikel 28 § 4 geltend gemacht hat oder d) gemäß § 1 Buchstabe c) eine Person bezeichnet hat und sie den Frachtbrief eingelöst, das Gut angenommen oder ihre Rechte gemäß Artikel 28 § 4 geltend gemacht hat. § 4 Hat der Empfänger vorgeschrieben, dass das Gut einer anderen Person abzuliefern ist, so ist sie nicht berechtigt, den Frachtvertrag abzuändern.

#### **Artikel 32. Ausführung der nachträglichen Verfügungen**

§ 1 Die Eisenbahn darf die Ausführung der gemäß Artikel 30 oder 31 erteilten Verfügungen nur dann verweigern oder hinausschieben, wenn a) ihre Ausführung in dem Zeitpunkt nicht mehr möglich ist, in dem sie dem Bahnhof zugehen, der sie auszuführen hätte; b) durch ihre Ausführung der regelmäßige Beförderungsdienst gestört würde; c) ihrer Ausführung bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes die Gesetze und Vorschriften eines Staates, insbesondere zoll- oder sonstige verwaltungsbehördliche Vorschriften, entgegenstehen; d) bei Änderung des Bestimmungsbahnhofes der Wert des Gutes nach dem Ermessen der Eisenbahn nicht alle Kosten deckt, mit denen das Gut bis zum neuen Bestimmungsbahnhof belastet wird, es sei denn, diese Kosten werden sofort gezahlt oder ihre Zahlung gesichert. Derjenige, der verfügt hat, ist so bald wie möglich von den Hindernissen zu verständigen, die der Ausführung seiner Verfügung entgegenstehen. Konnte die Eisenbahn diese Hindernisse nicht voraussehen, so trägt derjenige, der verfügt hat, alle Folgen, die sich daraus ergeben, dass die Eisenbahn seine Verfügung auszuführen begonnen hat. § 2 Die Kosten, die durch die Ausführung einer Verfügung entstehen, sind gemäß Artikel 15 zu zahlen, mit Ausnahme derjenigen, die auf ein Verschulden der Eisenbahn zurückzuführen sind. § 3 Trifft die Eisenbahn ein Verschulden, so haftet sie vorbehaltlich des § 1 für die Folgen, die sich daraus ergeben, dass sie eine Verfügung nicht oder nur mangelhaft ausführt. Sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

### **Artikel 33. Beförderungshindernis**

§ 1 Bei einem Beförderungshindernis entscheidet die Eisenbahn, ob es zweckmäßig ist, das Gut ohne weiteres unter Abänderung des Beförderungsweges weiterzuleiten, oder ob es im Interesse des Absenders liegt, ihn um eine Anweisung zu ersuchen, wobei sie ihm alle nützlichen Angaben mitteilt, über die sie verfügt. Trifft die Eisenbahn kein Verschulden, so kann sie die Fracht über den tatsächlichen Beförderungsweg erheben und die entsprechende Lieferfrist beanspruchen. § 2 Ist die Weiterbeförderung nicht möglich, so ersucht die Eisenbahn den Absender um eine Anweisung. Bei nur vorübergehenden Behinderungen auf Grund von Maßnahmen gemäß Artikel 3 § 4 ist sie nicht verpflichtet, eine Anweisung einzuholen. § 3 Der Absender kann im Frachtbrief für den Fall, dass ein Beförderungshindernis eintreten sollte, Anweisungen erteilen. Ist die Eisenbahn der Ansicht, dass diese nicht ausgeführt werden können, so ersucht sie um neue Anweisungen. § 4 Ändern die Anweisungen des Absenders die Bezeichnung des Empfängers oder des Bestimmungsbahnhofes oder werden sie dem Bahnhof erteilt, auf dem sich das Gut befindet, so muss der Absender die Anweisungen in das Frachtbriefdoppel eintragen und es der Eisenbahn vorlegen. § 5 Führt die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders aus, ohne sich das Doppel vorlegen zu lassen, so haftet sie dem Empfänger für den dadurch verursachten Schaden, wenn der Absender ihm das Doppel übergeben hat. Sie hat aber in keinem Fall einen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes. § 6 Erteilt der Absender auf die Benachrichtigung von einem Beförderungshindernis hin innerhalb angemessener Frist keine ausführbaren Anweisungen, so verfährt die Eisenbahn gemäß den Vorschriften über Ablieferungshindernisse, die an dem Ort gelten, an dem das Gut angehalten worden ist. Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der Kosten, die das Gut belasten, zur Verfügung des Absenders zu halten. Ist der Erlös geringer als diese Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu zahlen. § 7 Entfällt das Beförderungshindernis vor Eintreffen der Anweisungen des Absenders, so ist das Gut zum Bestimmungsbahnhof weiterzubefördern, ohne dass die Anweisungen abgewartet werden; der Absender ist so bald wie möglich zu benachrichtigen. § 8 Tritt das Beförderungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag gemäß Artikel 31 abgeändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen. Die §§ 1, 2, 6, 7 und 9 gelten sinngemäß. § 9 Trifft die Eisenbahn kein Verschulden, so kann sie bei einem Beförderungshindernis Standgelder erheben. § 10 Für die gemäß Artikel 33 ausgeführten Beförderungen gilt Artikel 32.

### **Artikel 34. Ablieferungshindernis**

§ 1 Bei einem Ablieferungshindernis hat die Eisenbahn den Absender davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen, um seine Anweisungen einzuholen. § 2 Entfällt das Ablieferungshindernis, bevor Anweisungen des Absenders im Bestimmungsbahnhof eingetroffen sind, so ist das Gut dem Empfänger abzuliefern. Der Absender ist davon unverzüglich zu benachrichtigen. § 3 Verweigert der Empfänger die Annahme des Gutes, so steht dem Absender das Anweisungsrecht auch dann zu, wenn er das Frachtbriefdoppel nicht vorlegen kann. § 4 Der Absender kann durch eine Angabe im Frachtbrief auch verlangen, dass ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne weiteres zurückgesandt wird. Andernfalls bedarf es seines ausdrücklichen Einverständnisses. § 5 Soweit oben nichts vorgesehen ist, verfährt die Eisenbahn, der die Ablieferung obliegt, gemäß den am Ort der Ablieferung geltenden Vorschriften. Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der Kosten, die das Gut belasten, zur Verfügung des Absenders zu halten. Ist der Erlös geringer als diese Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu zahlen. § 6 Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Frachtvertrag gemäß Artikel 31 abgeändert hat, so hat die Eisenbahn diesen Empfänger zu benachrichtigen. Die §§ 1, 2 und 6 gelten sinngemäß. § 7 Für die gemäß Artikel 34 ausgeführten Beförderungen gilt Artikel 32.

## **Titel IV. Haftung**

### **Artikel 35. Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnen**

§ 1 Die Eisenbahn, die das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung. § 2 Jede folgende Eisenbahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem Frachtbrief übernimmt, in den Frachtvertrag nach Maßgabe dieses Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen, unbeschadet der die Empfangsbahn betreffenden Bestimmungen des Artikels 55 § 3.

### **Artikel 36. Umfang der Haftung**

§ 1 Die Eisenbahn haftet für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung sowie durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht. § 2 Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Berechtigten, eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Berechtigten, besondere Mängel des Gutes (inneren Verderb, Schwund usw.) oder Umstände verursacht worden ist, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte. § 3 Die Eisenbahn ist von dieser Haftung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist: a) Beförderung in offenen Wagen gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder gemäß einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn; b) Fehlen oder Mängel der Verpackung bei Gütern, die ihrer Natur nach bei fehlender oder mangelhafter Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind; c) Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen durch den

Empfänger gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn oder einer Abmachung zwischen dem Empfänger und der Eisenbahn; d) mangelhafte Verladung, sofern die Verladung vom Absender gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen ihm und der Eisenbahn vorgenommen wurde; e) Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften durch den Absender, den Empfänger oder einen Beauftragten; f) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, demzufolge sie gänzlichem oder teilweise Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind; g) unrichtige, ungenaue oder unvollständige Bezeichnung der von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände oder Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Vorsichtsmaßnahmen für bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände durch den Absender; h) Beförderung lebender Tiere; i) Beförderung, die gemäß den maßgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Abmachung zwischen dem Absender und der Eisenbahn unter Begleitung durchzuführen ist, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

#### **Artikel 37. Beweislast**

§ 1 Der Beweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch eine der in Artikel 36 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt der Eisenbahn. § 2 Legt die Eisenbahn dar, dass der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles aus einer oder mehreren der in Artikel 36 § 3 erwähnten besonderen Gefahren entstehen konnte, so wird vermutet, dass der Schaden daraus entstanden ist. Der Berechtigte hat jedoch das Recht nachzuweisen, dass der Schaden nicht oder nicht ausschließlich aus einer dieser Gefahren entstanden ist. Diese Vermutung gilt im Falle des Artikels 36 § 3 Buchstabe a) nicht bei außergewöhnlich großem Verlust oder bei Verlust ganzer Stücke.

#### **Artikel 38. Vermutung bei Neuaufgabe**

§ 1 Wurde eine gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgegebenene Sendung gemäß denselben Rechtsvorschriften neu aufgegeben und wird nach dieser Neuaufgabe ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung festgestellt, so wird vermutet, dass der teilweise Verlust oder die Beschädigung während des letzten Frachtvertrages eingetreten ist, sofern die Sendung im Gewahrsam der Eisenbahn verblieben und unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem sie im Bahnhof der Neuaufgabe angekommen ist. § 2 Diese Vermutung gilt auch dann, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Frachtvertrag den Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht unterstellt war, sofern sie bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandbahnhof bis zum letzten Bestimmungsbahnhof anzuwenden gewesen wären. Diese Vermutung gilt ferner, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Frachtvertrag einem anderen, vergleichbaren internationalen Übereinkommen über die durchgehende internationale Eisenbahnbeförderung unterstellt war und dieses eine gleiche Rechtsvermutung zugunsten von Sendungen enthält, die gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgegeben wurden.

#### **Artikel 39. Vermutung für den Verlust des Gutes**

§ 1 Der Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 30 Tagen nach Ablauf der Lieferfrist dem Empfänger abgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist. § 2 Der Berechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, dass er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Die Eisenbahn stellt eine Bescheinigung über dieses Verlangen aus. § 3 Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht verlangen, dass das Gut auf einem Bahnhof der Beförderungsstrecke an ihn abgeliefert wird. In diesem Falle hat er die Kosten für die Beförderung vom Versandbahnhof bis zu dem Bahnhof zu zahlen, auf dem das Gut abgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, abzüglich der ihm allenfalls erstatteten, in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzahlen. Er behält jedoch seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist gemäß Artikel 43 und 46. § 4 Wird das in § 2 erwähnte Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in § 3 vorgesehenen Frist erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so verfügt die Eisenbahn darüber gemäß den Gesetzen und Vorschriften des Staates, dem sie angehört.

#### **Artikel 40. Entschädigung bei Verlust**

§ 1 Bei gänzlichem oder teilweise Verlust des Gutes hat die Eisenbahn ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die nach dem Börsenpreis, andernfalls nach dem Marktpreis, und mangels beider nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut zur Beförderung angenommen worden ist, berechnet wird. § 2 Die Entschädigung darf 17 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse nicht übersteigen. § 3 Die Eisenbahn hat außerdem Fracht, Zölle und sonstige aus Anlass der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge zu erstatten.

#### **Artikel 41. Haftung bei Schwund**

§ 1 Bei Gütern, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einem Schwund ausgesetzt sind, haftet die Eisenbahn ohne Rücksicht auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Schwundes, der die folgenden Prozentsätze überschreitet: a) zwei Prozent der Masse für die flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Güter; b) ein Prozent der Masse für die trockenen Güter. § 2 Auf die Einschränkung der Haftung gemäß § 1 kann sich die Eisenbahn nicht berufen, wenn nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht auf die Ursachen zurückzuführen ist, die für die zugelassenen Prozentsätze maßgebend gewesen sind. § 3 Werden mehrere Stücke mit demselben Frachtbrief befördert, so wird der Schwund für jedes Stück berechnet, sofern dessen Masse beim Versand entweder im Frachtbrief einzeln angegeben ist oder auf andere Weise festgestellt werden kann. § 4 Bei gänzlichem Verlust des Gutes oder bei Verlust einzelner Stücke wird bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Schwund vorgenommen. § 5 Durch diesen Artikel werden Artikel 36 und 37 nicht berührt.

#### **Artikel 42. Entschädigung bei Beschädigung**

§ 1 Bei Beschädigung des Gutes hat die Eisenbahn ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die der Wertminderung des Gutes entspricht. Der Berechnung dieses Betrages ist der Prozentsatz zugrunde zu legen, um den am Bestimmungsort der gemäß Artikel 40 ermittelte Wert des Gutes gemindert ist. § 2 Die Entschädigung darf nicht übersteigen: a) wenn die ganze Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Fall ihres gänzlichen Verlustes zu zahlen wäre; b) wenn nur ein Teil der Sendung durch die Beschädigung entwertet ist, den Betrag, der im Falle des Verlustes des entwerteten Teiles zu zahlen wäre. § 3 Die Eisenbahn hat außerdem in dem in § 1 bezeichneten Verhältnis die in Artikel 40 § 3 erwähnten Kosten zu erstatten.

#### **Artikel 43. Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist**

§ 1 Ist durch die Überschreitung der Lieferfrist ein Schaden, einschließlich einer Beschädigung, entstanden, so hat die Eisenbahn eine Entschädigung zu zahlen, die das Vierfache der Fracht nicht übersteigen darf. § 2 Bei gänzlichem Verlust des Gutes wird die Entschädigung gemäß § 1 nicht neben der des Artikels 40 geleistet. § 3 Bei teilweisem Verlust des Gutes darf die Entschädigung gemäß § 1 das Dreifache der auf den nicht verlorenen Teil der Sendung entfallenden Fracht nicht übersteigen. § 4 Bei einer Beschädigung des Gutes, die nicht Folge der Lieferfristüberschreitung ist, wird die Entschädigung gemäß § 1 gegebenenfalls neben der des Artikels 42 geleistet. § 5 In keinem Fall darf die Entschädigung gemäß § 1 zuzüglich derjenigen der Artikel 40 und 42 insgesamt höher sein als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gutes. § 6 Ist gemäß Artikel 27 § 1 die Lieferfrist auf Grund von Beförderungsplänen festgesetzt worden, so kann die Eisenbahn in internationalen Tarifen oder in besonderen Abmachungen eine von § 1 abweichende Entschädigungsregelung vorsehen. Sind in diesem Falle die Lieferfristen gemäß Artikel 27 § 2 überschritten, so kann der Berechtigte entweder die im vorstehenden § 1 vorgesehene oder die in den angewandten internationalen Tarifen oder besonderen Abmachungen festgesetzte Entschädigung verlangen.

#### **Artikel 44. Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung**

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

#### **Artikel 45. Begrenzung der Entschädigung durch bestimmte Tarife**

Gewährt die Eisenbahn durch Spezial- oder Ausnahmetarife besondere Beförderungsbedingungen, die gegenüber der gemäß den Regeltarifen berechneten Fracht eine Ermäßigung enthalten, so kann sie die dem Berechtigten bei Überschreitung der Lieferfrist zu leistende Entschädigung der Höhe nach begrenzen, soweit eine solche Begrenzung im Tarif vorgesehen ist. Sind diese besonderen Beförderungsbedingungen nur auf einem Teil der Strecke anzuwenden, so kann sich die Eisenbahn auf die Begrenzung nur berufen, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache auf diesem Teil eingetreten ist. Sind diese besonderen Beförderungsbedingungen nur auf einem Teil der Strecke anzuwenden, so kann sich die Eisenbahn auf die Begrenzung nur berufen, wenn die die Entschädigung begründende Tatsache auf diesem Teil eingetreten ist.

#### **Artikel 46. Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung**

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

#### **Artikel 47. Umrechnung und Verzinsung der Entschädigung**

§ 1 Müssen bei der Berechnung der Entschädigung in ausländischer Währung ausgedrückte Beträge umgerechnet werden, so sind sie nach dem Kurs am Tag und am Ort der Zahlung der Entschädigung umzurechnen. § 2 Der Berechtigte kann auf die Entschädigung Zinsen in Höhe von fünf Prozent jährlich beanspruchen, und zwar vom Tage der Reklamation gemäß Artikel 53 oder, wenn keine Reklamation vorangegangen ist, vom Tage der Klageerhebung an. § 3 Die Zinsen können nur beansprucht werden, wenn die Entschädigung 8 Rechnungseinheiten je Frachtbrief übersteigt. §

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

#### **Artikel 48. Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr**

§ 1 Bei Eisenbahn-Seebeförderungen über die in Artikel 2 § 2 des Übereinkommens erwähnten Linien kann jeder Staat, indem er die Aufnahme eines entsprechenden Vermerkes in die Liste der den Einheitlichen Rechtsvorschriften unterstellten Linien verlangt, die Gründe für die Befreiung von der Haftung gemäß Artikel 36 durch die nachstehenden Gründe, jedoch nur in ihrer Gesamtheit, ergänzen. Der Frachtführer kann sich auf diese Gründe nur berufen, wenn er beweist, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf der Seestrecke vom Beginn des Einladens der Güter in das Schiff bis zu ihrer Ausladung aus dem Schiff entstanden ist. Diese Gründe für die Befreiung von der Haftung sind die folgenden: a) Handlungen, Nachlässigkeit oder Unterlassungen des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Frachtführers stehenden Personen bei der Führung oder beim Betrieb des Schiffes; b) Seeuntüchtigkeit des Schiffes, sofern der Frachtführer beweist, dass sie nicht auf einem Mangel an gehöriger Sorgfalt seinerseits beruht, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instanzzusetzen; c) Feuer, sofern der Frachtführer beweist, dass es weder durch sein Verschulden noch durch Verschulden des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der in seinem Dienste stehenden Personen entstanden ist; d) Gefahren oder Unfälle der See oder anderer schiffbarer Gewässer; e) Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See; f) Verladung des Gutes auf Deck, sofern der Absender seine Einwilligung dazu im Frachtbrief gegeben hat und sofern das Gut nicht in Eisenbahnwagen befördert wird. Die vorstehenden Gründe für die Befreiung von der Haftung haben weder eine Aufhebung noch eine Einschränkung der allgemeinen Verpflichtungen des Frachtführers zur Folge, insbesondere nicht seiner Verpflichtung, die gehörige Sorgfalt anzuwenden, um das Schiff seetüchtig zu machen oder um es gehörig zu bemannen, einzurichten oder zu verproviantieren oder um alle Teile des Schiffes, in denen Güter verladen werden, für deren Aufnahme, Beförderung und Erhaltung einzurichten und instanzzusetzen. Der Frachtführer ist jedoch auch in den genannten Fällen haftbar, wenn der Berechtigte beweist, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf einem Verschulden des Frachtführers, des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Frachtführers stehenden Personen beruht, das nicht unter Buchstabe a) erwähnt ist. § 2 Wird eine Seestrecke durch mehrere Unternehmen bedient, die in der Liste gemäß Artikel 3 und 10 des Übereinkommens eingetragen sind, so müssen für alle Unternehmen die gleichen Haftungsvorschriften gelten. Sind diese Unternehmen auf Antrag mehrerer Staaten in die Liste eingetragen worden, so muss außerdem über die Anwendung dieser Haftungsvorschriften vorher ein Einverständnis unter diesen Staaten erzielt werden. § 3 Die gemäß diesem Artikel getroffenen Maßnahmen sind dem Zentralamt bekanntzugeben. Sie treten frühestens nach Ablauf von 30 Tagen in Kraft, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über diese Maßnahmen. Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen.

#### **Artikel 49. Haftung bei einem nuklearen Ereignis**

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

#### **Artikel 50. Haftung der Eisenbahn für ihre Leute**

Die Eisenbahn haftet für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient. Wenn jedoch diese Bediensteten und anderen Personen auf Verlangen eines Beteiligten Frachtbriefe ausstellen, Übersetzungen anfertigen oder sonstige der Eisenbahn nicht obliegende Verrichtungen besorgen, gelten sie als Beauftragte dessen, für den sie tätig sind.

#### **Artikel 51. Sonstige Ansprüche**

In allen Fällen, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann gegen die Eisenbahn ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den darin vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden. Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für welche die Eisenbahn gemäß Artikel 50 haftet.

#### **Titel V. Geltendmachung von Ansprüchen**

#### **Artikel 52. Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung**

§ 1 Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung von der Eisenbahn entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn je nach Art des Schadens den Zustand des Gutes, seine Masse und, soweit möglich, das Ausmaß und die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich in einer Tatbestandsaufnahme festzuhalten, und zwar wenn möglich in Gegenwart des Berechtigten. Dem Berechtigten ist eine Abschrift dieser Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen. § 2 Erkennt der Berechtigte die Feststellungen in der Tatbestandsaufnahme nicht an, so kann er verlangen, dass der Zustand und die Masse des Gutes sowie die Ursache und der Betrag des

Schadens von einem durch die Parteien oder ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden. Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die Feststellung erfolgt.

#### **Artikel 53. Reklamationen**

§ 1 Reklamationen aus dem Frachtvertrag sind schriftlich bei der in Artikel 55 genannten Eisenbahn einzureichen. § 2 Zur Einreichung einer Reklamation sind die gemäß Artikel 54 zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechtigten Personen befugt. § 3 Reicht der Absender eine Reklamation ein, so hat er das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Andernfalls muss er die Zustimmung des Empfängers beibringen oder nachweisen, dass dieser die Annahme der Sendung verweigert hat. Reicht der Empfänger eine Reklamation ein, so hat er den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist. § 4 Der Frachtbrief, das Frachtbriefdoppel und die sonstigen Belege, die der Berechtigte der Reklamation übergeben will, sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen der Eisenbahn in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen. Bei der abschließenden Regelung der Reklamation kann die Eisenbahn die Vorlage des Frachtbriefes, des Frachtbriefdoppels oder der Bescheinigung über die Nachnahme im Original verlangen, um darauf die abschließende Regelung zu vermerken.

#### **Artikel 54. Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnigte Personen**

§ 1 Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, ist nur berechnigt, wer die Zahlung geleistet hat. § 2 Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus Nachnahmen gemäß Artikel 17 ist nur der Absender berechnigt. § 3 Zur gerichtlichen Geltendmachung sonstiger Ansprüche aus dem Frachtvertrag sind berechnigt: a) der Absender bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Empfänger 1. den Frachtbrief eingelöst, 2. das Gut angenommen oder 3. die ihm gemäß Artikel 28 § 4 oder Artikel 31 zustehenden Rechte geltend gemacht hat; b) der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem er 1. den Frachtbrief eingelöst, 2. das Gut angenommen, 3. die ihm gemäß Artikel 28 § 4 zustehenden Rechte geltend gemacht oder 4. die ihm gemäß Artikel 31 zustehenden Rechte geltend gemacht hat; dieses Klagerecht erlischt jedoch, sobald die vom Empfänger gemäß Artikel 31 § 1 Buchstabe c) bezeichnete Person den Frachtbrief eingelöst, das Gut angenommen oder die ihr gemäß Artikel 28 § 4 zustehenden Rechte geltend gemacht hat. § 4 Der Absender hat bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Andernfalls muss er zur gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche gemäß § 3 Buchstabe a) die Zustimmung des Empfängers beibringen oder nachweisen, dass dieser die Annahme der Sendung verweigert hat. Der Empfänger hat bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.

#### **Artikel 55. Eisenbahnen, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können**

§ 1 Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Frachtvertrages gezahlt worden sind, können gegen die Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, die den Betrag erhoben hat, oder gegen die Eisenbahn, zu deren Gunst der Betrag erhoben worden ist. § 2 Ansprüche aus Nachnahmen gemäß Artikel 17 können nur gegen die Versandbahn gerichtlich geltend gemacht werden. § 3 Sonstige Ansprüche aus dem Frachtvertrag können gegen die Versandbahn, die Empfangsbahn oder diejenige Eisenbahn gerichtlich geltend gemacht werden, auf deren Linien die den Anspruch begründende Tatsache eingetreten ist. Gegen die Empfangsbahn können diese Ansprüche auch dann gerichtlich geltend gemacht werden, wenn sie weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat. § 4 Hat der Kläger die Wahl unter mehreren Eisenbahnen, so erlischt sein Wahlrecht, sobald die Klage gegen eine dieser Eisenbahnen eingereicht ist. § 5 Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen eine andere als die in den §§ 1, 2 und 3 genannten Eisenbahnen geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Frachtvertrag gründet.

#### **Artikel 56. Zuständigkeit**

Ist in Staatsverträgen oder Konzessionen nichts anderes bestimmt, so können auf die Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten des Staates geltend gemacht werden, dem die in Anspruch genommene Eisenbahn angehört. Betreibt eine Eisenbahn mehrere selbständige Netze in verschiedenen Staaten, so wird jedes dieser Netze für die Anwendung dieses Artikels als gesonderte Eisenbahn angesehen.

#### **Artikel 57. Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn**

§ 1 Mit der Annahme des Gutes durch den Berechnigten sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist erloschen. § 2 Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht: a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn 1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechnigten gemäß Artikel 52 festgestellt worden ist, 2. die Feststellung, die gemäß Artikel 52 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist; b) bei äußerlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechnigten festgestellt worden ist, wenn er 1. die Feststellung gemäß Artikel 52 sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Annahme des Gutes verlangt und 2. außerdem beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist; c) bei Überschreitung der Lieferfrist, wenn der Berechnigte binnen 60 Tagen seine Rechte bei einer der in Artikel 55 § 3 genannten Eisenbahnen geltend gemacht hat; d) wenn der Berechnigte nachweist, dass der Schaden auf Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn zurückzuführen ist. § 3 Ist das Gut gemäß

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

#### **Artikel 58. Verjährung der Ansprüche**

§ 1 Ansprüche aus dem Frachtvertrag verjähren in einem Jahr. Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre bei Ansprüchen a) auf Auszahlung einer Nachnahme, welche die Eisenbahn vom Empfänger eingezogen hat, b) auf Auszahlung des Erlöses eines von der Eisenbahn vorgenommenen Verkaufes, c) wegen eines Schadens, der auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die entweder in der Absicht, einen solchen Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, d) aus einem der der Neuaufgabe vorangehenden Frachtverträge in dem in Artikel 38 § 1 vorgesehenen Falle. § 2 Die Verjährung beginnt bei Ansprüchen a) auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist; b) auf Entschädigung wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tage der Ablieferung; c) auf Zahlung oder Erstattung von Fracht, Nebengebühren, sonstigen Kosten oder Frachtzuschlägen oder auf Berichtigung bei unrichtiger Tarifierung, fehlerhafter Berechnung oder Erhebung: 1. wenn eine Zahlung erfolgte, mit dem Tage der Zahlung; 2. wenn keine Zahlung erfolgte, mit dem Tage der Annahme des Gutes zur Beförderung, sofern die Zahlung dem Absender obliegt, oder mit dem Tage, an dem der Empfänger den Frachtbrief eingelöst hat, sofern die Zahlung ihm obliegt; 3. wenn die Beträge Gegenstand einer Frankaturrechnung waren, mit dem Tage, an dem die Eisenbahn dem Absender die in Artikel 15 § 7 vorgesehene Kostenrechnung übergibt; wird diese nicht übergeben, so beginnt die Frist für die Geltendmachung der Ansprüche der Eisenbahn mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist; d) der Eisenbahn auf Zahlung von Beträgen, die der Empfänger statt des Absenders oder die der Absender statt des Empfängers gezahlt hat und welche die Eisenbahn dem Berechtigten erstatten muss, mit dem Tage, an dem die Erstattung gefordert wird; e) aus einer Nachnahme gemäß Artikel 17 mit dem dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist; f) auf Auszahlung eines Verkaufserlöses mit dem Tage des Verkaufes; g) auf eine von der Zoll- oder einer sonstigen Verwaltungsbehörde verlangte Nachzahlung mit dem Tage, an dem die betreffende Behörde das Verlangen gestellt hat; h) in allen anderen Fällen mit dem Tage, an dem das Recht geltend gemacht werden kann. Der als Beginn der Verjährung bezeichnete Tag ist in keinem Fall in der Frist inbegriffen. § 3 Bei Einreichen einer Reklamation gemäß Artikel 53 mit den erforderlichen Belegen ist der Lauf der Verjährung bis zu dem Tage gehemmt, an dem die Eisenbahn die Reklamation durch schriftlichen Bescheid zurückweist und die Belege zurückgibt. Wird der Reklamation teilweise stattgegeben, so beginnt die Verjährung für den noch streitigen Teil der Reklamation wieder zu laufen. Wer sich auf die Einreichung einer Reklamation oder auf die Erteilung eines Bescheides und die Rückgabe der Belege beruft, hat dies zu beweisen. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, hemmen die Verjährung nicht. § 4 Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden. § 5 Vorbehaltlich vorstehender Bestimmungen gilt für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung das Landesrecht.

#### **Titel VI. Beziehungen der Eisenbahnen untereinander**

##### **Artikel 59. Abrechnung unter den Eisenbahnen**

§ 1 Jede Eisenbahn, die bei der Auf- oder Ablieferung des Gutes die Kosten oder sonstige auf dem Frachtvertrag beruhende Forderungen eingezogen hat, ist verpflichtet, den beteiligten Eisenbahnen den ihnen zukommenden Anteil zu zahlen. Die Art und Weise der Zahlung wird durch Vereinbarungen zwischen den Eisenbahnen geregelt. § 2 Die Versandbahn haftet für die Fracht und die sonstigen Kosten, die sie nicht erhoben hat, obwohl sie der Absender gemäß Artikel 15 übernommen hatte. § 3 Liefert die Empfangsbahn das Gut ab, ohne die Kosten oder sonstige auf dem Frachtvertrag beruhende Forderungen einzuziehen, so haftet sie für diese Beträge. § 4 Hat das Zentralamt auf Verlangen einer der Gläubigereisenbahnen festgestellt, dass eine Eisenbahn nicht zahlt, so haben alle anderen Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, den Ausfall im Verhältnis ihrer Frachtanteile zu tragen. Der Rückgriff gegen die Eisenbahn, deren Säumnis festgestellt wurde, bleibt vorbehalten.

##### **Artikel 60. Rückgriff bei Verlust oder Beschädigung**

§ 1 Hat eine Eisenbahn gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung für gänzlichen oder teilweisen Verlust oder für Beschädigung geleistet, so steht ihr ein Rückgriffsrecht gegen die Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, gemäß den folgenden Bestimmungen zu: a) die Eisenbahn, die den Schaden verursacht hat, haftet ausschließlich dafür; b) haben mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht, so haftet jede Eisenbahn für den von ihr verursachten Schaden; ist eine Zuordnung nicht möglich, so wird die Entschädigung unter den Eisenbahnen gemäß Buchstabe c) aufgeteilt; c) wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass eine oder mehrere Eisenbahnen den Schaden verursacht haben, wird die Entschädigung auf sämtliche Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, aufgeteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, dass der Schaden nicht auf ihren Linien verursacht worden ist; die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der Tarifkilometer. § 2 Bei Zahlungsunfähigkeit einer dieser Eisenbahnen wird der auf sie entfallende, aber von ihr nicht gezahlte Anteil unter alle anderen Eisenbahnen, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, im Verhältnis der Tarifkilometer aufgeteilt.

**Artikel 61. Rückgriff bei Überschreitung der Lieferfrist**

§ 1 Artikel 60 findet bei Entschädigung für Überschreitung der Lieferfrist Anwendung. Wurde die Überschreitung durch mehrere Eisenbahnen verursacht, so ist die Entschädigung unter diese Eisenbahnen im Verhältnis der Dauer der auf ihren Linien entstandenen Verspätung aufzuteilen. § 2 Die in Artikel 27 festgesetzten Lieferfristen werden wie folgt aufgeteilt: a) wenn zwei Eisenbahnen an der Beförderung beteiligt gewesen sind, wird 1. die Abfertigungsfrist zu gleichen Teilen aufgeteilt, 2. die Beförderungsfrist im Verhältnis der Tarifkilometer aufgeteilt; b) wenn drei oder mehr Eisenbahnen an der Beförderung beteiligt gewesen sind, wird 1. die Abfertigungsfrist zu gleichen Teilen unter die Versandbahn und die Empfangsbahn aufgeteilt, 2. die Beförderungsfrist unter alle Eisenbahnen aufgeteilt: - ein Drittel zu gleichen Teilen, - zwei Drittel im Verhältnis der Tarifkilometer. § 3 Zuschlagsfristen, auf die eine Eisenbahn Anspruch hat, werden ihr zugeteilt. § 4 Die Zeit von der Aufgabe des Gutes bis zum Beginn der Abfertigungsfrist wird ausschließlich der Versandbahn zugeteilt. § 5 Die oben erwähnte Aufteilung kommt nur in Betracht, wenn die Lieferfrist im Ganzen nicht eingehalten worden ist.

**Artikel 62. Rückgriffsverfahren**

§ 1 Eine Eisenbahn, gegen die gemäß Artikel 60 oder 61 Rückgriff genommen wird, kann die Rechtmäßigkeit der durch die rückgriffnehmende Eisenbahn geleisteten Zahlung nicht bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem der erstgenannten Eisenbahn durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten. Das Gericht der Hauptsache bestimmt die Fristen für die Streitverkündung und für den Beitritt. § 2 Die rückgriffnehmende Eisenbahn hat sämtliche Eisenbahnen, mit denen sie sich nicht gütlich geeinigt hat, mit ein und derselben Klage zu belangen; andernfalls erlischt das Rückgriffsrecht gegen die nicht belangten Eisenbahnen. § 3 Das Gericht hat in ein und demselben Urteil über alle Rückgriffe, mit denen es befasst ist, zu entscheiden. § 4 Den beklagten Eisenbahnen steht kein weiterer Rückgriff zu. § 5 Rückgriffsverfahren dürfen nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden, das der aus dem Frachtvertrag Berechtigte angestrengt hat.

**Artikel 63. Zuständigkeit beim Rückgriff**

§ 1 Das Gericht des Sitzes der Eisenbahn, gegen die der Rückgriff genommen wird, ist für solche Klagen ausschließlich zuständig. § 2 Ist die Klage gegen mehrere Eisenbahnen zu erheben, so hat die klagende Eisenbahn die Wahl unter den gemäß § 1 zuständigen Gerichten.

**Artikel 64. Vereinbarungen über den Rückgriff**

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

**Titel VII. Ausnahmebestimmungen**

**Artikel 65. Vorübergehende Abweichungen**

§ 1 Könnte die wirtschaftliche und finanzielle Lage eines Staates große Schwierigkeiten bei der Anwendung des Titels VI hervorrufen, so können zwei oder mehrere andere Staaten durch Vereinbarungen von den Artikeln 15, 17 und 30 abweichen, indem sie für den Verkehr mit dem sich in Schwierigkeiten befindenden Staat beschließen, dass: a) für Sendungen aus jedem dieser Staaten die Kosten bis zu den Grenzen des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates, aber nicht darüber hinaus, in jedem Fall vom Absender übernommen werden müssen; b) für Sendungen nach jedem dieser Staaten die Kosten bis zu den Grenzen des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates, aber nicht darüber hinaus, in jedem Fall vom Absender übernommen werden müssen; c) Sendungen nach oder aus dem sich in Schwierigkeiten befindenden Staat weder mit Nachnahme noch mit Barvorschüssen belastet werden dürfen, oder dass diese nur bis zu bestimmten Beträgen zugelassen sind; d) der Absender den Frachtvertrag hinsichtlich des Bestimmungslandes, der Zahlung der Kosten und der Nachnahme nicht abändern darf. § 2 Unter den in § 1 festgesetzten Bedingungen und mit der Ermächtigung ihrer Regierungen können die Eisenbahnen, die mit der Eisenbahn des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates in Beziehung stehen, vereinbaren, in ihrem gegenseitigen Verkehr mit der Eisenbahn des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates von den Artikeln 15, 17, 30 und 31 abzuweichen. Eine solche Abweichung wird mit der Mehrheit von zwei Dritteln der Eisenbahnen beschlossen, die mit der Eisenbahn des sich in Schwierigkeiten befindenden Staates in Beziehung stehen. § 3 Die gemäß den §§ 1 und 2 getroffenen Maßnahmen werden dem Zentralamt mitgeteilt. Die in § 1 genannten Maßnahmen treten frühestens nach Ablauf von acht Tagen in Kraft, gerechnet vom Tage der vom Zentralamt an die anderen Staaten gerichteten Mitteilung über diese Maßnahmen. Die in § 2 genannten Maßnahmen treten frühestens nach Ablauf von zwei Tagen nach dem Tag in Kraft, an dem sie in den beteiligten Staaten veröffentlicht worden sind. § 4 Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Maßnahmen nicht betroffen. § 5 Ungeachtet der Bestimmungen dieses Artikels kann jeder Staat einseitige Maßnahmen gemäß Artikel 3 § 4 Buchstabe b) ergreifen.

**Artikel 66. Abweichungen**

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