

und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;

3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der am Transporte beteiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

**Art. 3.** Die Ausführungsbestimmungen<sup>1</sup> werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres großen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Maßgabe dieses Uebereinkommens aus-

<sup>1</sup> § 1. Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberwaaren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, echte Perlen, Pretiosen und andere Kostbarkeiten;
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguß, Antiquitäten;
3. Leichen;
4. Schießpulver, Schießbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitroglycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die ekel-erregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Die in Anlage 1\* verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Es können jedoch zwei oder mehrere Vertragsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren. — Solche Vereinbarungen sind getroffen worden mit Oesterreich-Ungarn 15./7. 92 (RWB 1039), Nachtrag dazu 24./3. 93 (RWB 134); 25./8. 93 (RWB 241); 29./1. 94 (RWB 113); 15./5. 02 (RWB 137. 153); Luxemburg 29./5. 93 (RWB 189); 14./10. 93 (RWB 262); 29./1. 94 (RWB 113); 5./2. 94 (RWB 149); 30./4. 94 (RWB 403); 10./5. 94 (RWB 440); 17./5. 96 (RWB 108); 16./9. 96 (RWB 703); 26./8. 98 (RWB 161); 8./2. 02 (RWB 45); 9./7. 02 (RWB 256); 17./2. 03 (RWB 25); Niederlande, Schweiz 29./1. 94 (RWB 113); 8./1. 02 (RWB 4). Ebenso ist zwischen den Regierungen Frankreichs, Belgiens, Luxemburgs und der Niederlande eine solche Vereinbarung am 9./8. 93 (in Kraft seit 1./3. 94) getroffen worden (Ztschr. f. internat. Eisenb., 2, S. 41 ff.).

\* Die Anlage 1 stimmt betreffs der Mehrzahl der Gegenstände mit Anlage D zum § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands überein.

geschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

**Art. 4.** Die Bedingungen der gemeinsamen Tarife der Eisenbahnvereine oder Verbände, sowie die Bedingungen der besonderen Tarife der Eisenbahnen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, insoweit Geltung, als sie diesem Übereinkommen nicht widersprechen; anderenfalls sind sie nichtig.

**Art. 5.** Jede nach Maßgabe des Art. 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Übereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Übereinkommens sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;
3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

**Art. 6.** Jede internationale Sendung (Art. 1) muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

- a) Ort und Tag der Ausstellung;
- b) die Bezeichnung der Versandstation, sowie der Versandbahn;
- c) die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers;
- d) die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandbahn entsprechende Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;
- e) das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den

- Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;
- f) die Angabe des deklarierten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);
  - g) die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;
  - h) das genaue Verzeichniß der für die zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;
  - i) den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12 Abs. 3);
  - k) die auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);
  - l) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benutzen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
  2. daß keine höhere Fracht gefordert wird, als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;
  3. daß die Lieferfrist der Waare nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Wege ausgeführt worden wäre;
  - 4.<sup>1</sup> Hat die Versandstation einen anderen Transportweg gewählt, so hat sie davon dem Absender Nachricht zu geben.
- m) die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Absenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglemente des Versandortes es gestatten.

<sup>1</sup> Zusatz v. 16./6. 98, Art. 1 (RWB 01, 298).



Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbrieses, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungsbestimmungen<sup>1</sup> vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbrieses, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbrieese ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen für statthast erklärt sind.

<sup>1</sup> § 2. [Fassung des ang. Zusatzübereinkommens.] Zur Ausstellung der internationalen Frachtbrieese sind Formulare nach Maßgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weißes Papier, für Eilfracht gleichfalls auf weißes Papier, mit einem auf der Vorder- und Rückseite oben und unten am Rande anzubringenden rothen Streifen gedruckt sein. Die Frachtbrieese müssen zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den diesfalligen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, daß die amtliche Gesprächssprache des Landes der Versandstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muß aber alsdann eine genaue Uebersetzung in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Absender auszufüllen.

Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen und denselben Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglemente vom Absender bezw. Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbrieese beizugeben.

Auch kann die Versandstation verlangen, daß für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

Es ist — jedoch ohne jede Verbindlichkeit und Verantwortlichkeit für die Eisenbahn — gestattet, auf dem Frachtbrieese folgende nachrichtliche Vermerke anzubringen:

von Sendung des N. N.  
im Auftrage des N. N.  
zur Verfügung des N. N.  
zur Weiterbeförderung an N. N.  
versichert bei N. N.

Diese Vermerke können sich nur auf die ganze Sendung beziehen und müssen auf dem unteren Theile der Rückseite des Frachtbrieses eingetragen werden.

Die Eisenbahn kann indeß, wenn es die Geseze oder Reglemente des Versandortes vorschreiben, vom Absender außer dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

Jede Eisenbahnverwaltung ist berechtigt, für den internen Dienst ein Stammheft zu erstellen, welches in der Versandstation bleibt und mit derselben Nummer versehen wird, wie der Frachtbrief und das Duplikat.

**Art. 7.** Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbrieses zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Maßgabe der am Orte des Vorganges bestehenden Geseze oder Reglemente. Der Berechtigte soll gehörig eingeladen werden, bei der Prüfung zugegen zu sein, vorbehaltlich des Falles, wenn die letztere auf Grund polizeilicher Maßregeln, die der Staat im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung zu ergreifen berechtigt ist, stattfindet.

Hinsichtlich des Rechts und der Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontrollieren, sind die Geseze und Reglemente des betreffenden Staates maßgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichts sowie bei Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens ist — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschieds und dem Erfasse des entstandenen Schadens sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte beteiligten Eisenbahnen nach Maßgabe der Ausführungsbestimmungen<sup>1</sup> zu zahlen.

Ein Frachtzuschlag<sup>2</sup> wird nicht erhoben:

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

<sup>1</sup> In der Fassung des Zusatzübereinkommens v. 16./6. 98, Art. 1 (RGBl. 01, 298).

<sup>2</sup> § 3. [Fassung des ang. Zusatzübereinkommens.] Wenn die im Paragraph 1 Ziffer 4 und in der Anlage 1 aufgeführten Gegenstände unter un-



- b. bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Ueberlastung, wenn der Absender im Frachtbriefe die Verwiegung durch die Eisenbahn verlangt hat;
- c. bei einer während des Transports in Folge von Witterungseinflüssen eingetretenen Ueberlastung, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens die für die Versandstation geltenden Bestimmungen eingehalten hat.<sup>1</sup>

**Art. 8.** Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandstation aufgedrückt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auslieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

richtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe außer Acht gelassen werden, beträgt der Frachtzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm des ganzen Versandstücks.

In allen anderen Fällen beträgt der im Artikel 7 des Übereinkommens vorgesehene Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe, sofern diese eine Frachtverkürzung herbeizuführen nicht geeignet ist, 1 Frank für den Frachtbrief, sonst das Doppelte des Unterschieds der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für den angegebenen und der für den ermittelten Inhalt, mindestens aber 1 Frank.

Im Falle zu niedriger Angabe des Gewichts beträgt der Frachtzuschlag das Doppelte des Unterschieds zwischen der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das angegebene und der für das ermittelte Gewicht.

Im Falle der Ueberlastung eines vom Absender beladenen Wagens beträgt der Frachtzuschlag das Sechsfache der Fracht von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation für das die zulässige Belastung übersteigende Gewicht. Wenn gleichzeitig eine zu niedrige Gewichtsangabe und eine Ueberlastung vorliegt, so wird sowohl der Frachtzuschlag für zu niedrige Gewichtsangabe, als auch der Frachtzuschlag für Ueberlastung erhoben.

Der Frachtzuschlag für Ueberlastung (Absatz 4) wird erhoben:

- a) bei Verwendung von Wagen, die nur eine, die zulässige Belastung kennzeichnende Anschrift tragen, wenn das angeschriebene „Ladegewicht“ oder die angeschriebene „Tragfähigkeit“ bei der Beladung um mehr als 5 Prozent überschritten ist;
- b) bei Verwendung von Wagen, welche zwei Anschriften tragen, und zwar „Ladegewicht“ (Normalbelastung) und „Tragfähigkeit“ (Maximalbelastung), wenn die Belastung diese Tragfähigkeit überhaupt übersteigt.“

<sup>1</sup> Dieser 5. Absatz ist durch das cit. Zusatzübereinkommen eingeschoben.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen nach den Tarifen oder nach besonderer Vereinbarung, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis, sofern nicht die Nachwiegung bezw. Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums zur Annahme der Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplikate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplikat hat nicht die Bedeutung des Originalfrachtbriefes und eben so wenig diejenige eines Konnossements (Ladescheins).

**Art. 9.** Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Absender ob.

Ist der Absender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt, zu verlangen, daß der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandstation hierüber außerdem eine besondere Erklärung nach Maßgabe eines durch die Ausführungsbestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.<sup>1</sup>

Für derartig bescheinigte, sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äußerlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, bezw. der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äußerlich erkenn-

<sup>1</sup> § 4 der Ausführungsbestimmungen (in der Fassung des ang. Zusatzübereinkommens). Für die im Artikel 9 des Übereinkommens vorgesehene Erklärung ist das Formular in Anlage 3 (hier nicht mit abgedruckt) zu gebrauchen.

Sofern ein Absender gleichartige der Verpackung bedürftige Güter unverpackt oder mit denselben Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, kann er an Stelle der besonderen Erklärung für jede Sendung ein für allemal eine allgemeine Erklärung nach dem in der Anlage 3a vorgesehenen Formular abgeben. In diesem Falle muß der Frachtbrief außer der im Artikel 9 Absatz 2 vorgesehenen Anerkennung einen Hinweis auf die der Versandstation abgegebene allgemeine Erklärung enthalten.

bare Mängel der Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

**Art. 10.** Der Absender ist verpflichtet, dem Frachtbrieife diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit einem Kommissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. In beiden Fällen hat sie die Verpflichtungen eines Kommissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung entweder selbst, oder durch einen im Frachtbrieife bezeichneten Bevollmächtigten bewohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifierung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniß begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbrieife etwas Anderes festgesetzt ist.

**Art. 11.** Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifiermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden.

Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbrieife ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

**Art. 12.**<sup>1</sup> Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn schnellem Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesamtsfracht beim Versand nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandbahn die Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Wurde<sup>2</sup> der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch auf Rückzahlung oder Nachzahlung verjährt in einem Jahre vom Tage der Zahlung an, sofern er nicht unter den Parteien durch Anerkenntniß, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt ist. Auf die Verjährung finden die Bestimmungen des Artikel 45 Absatz 3 und 4 Anwendung. Die Bestimmung des Artikel 44 Absatz 1 findet keine Anwendung.

**Art. 13.**<sup>3</sup> Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Bei denjenigen Gütern, für welche die Eisenbahn Vorausbezahlung der Fracht zu verlangen berechtigt ist (Artikel 12 Absatz 2), kann die Belastung mit Nachnahme verweigert werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmäßige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Absender die Nachnahme eher auszuführen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Ausgabe für das Frachtgut gemacht worden sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der

<sup>1</sup> Ausführungsbestimmungen § 5 (eingeschoben durch das ang. Zusatzübereinkommen).

Die Versandstation hat im Frachtbrief-Duplikate die frankirten Gebühren, welche von ihr in den Frachtbrief eingetragen wurden, zu spezifizieren.

Zur Erhebung der im Artikel 12 Absatz 4 des Übereinkommens vorgesehenen Ansprüche gegen die Bahnverwaltung genügt in dem Falle, wenn die Frachtgelder bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt wurden, die Vorbringung des Frachtbrief-Duplikats.

<sup>2</sup> In der Fassung des ang. Zusatzübereinkommens.

<sup>3</sup> Abs. 1 in der Fassung des ang. Zusatzübereinkommens.



Nachnahme und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

**Art. 14.** Die Ausführungsbestimmungen<sup>1</sup> werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, die Berech-

<sup>1</sup> § 6. Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximallfristen nicht überschreiten:

a) für Eilgüter:

- |  |        |
|--|--------|
| 1. Expeditionsfrist . . . . .  | 1 Tag; |
| 2. Transportfrist für je auch nur angefangene<br>250 Kilometer . . . . . | 1 Tag; |

b) für Frachtgüter:

- |  |         |
|--|---------|
| 1. Expeditionsfrist . . . . .  | 2 Tage; |
| 2. Transportfrist für je auch nur angefangene<br>250 Kilometer . . . . . | 2 Tage. |

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschließenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesamtentfernung zwischen der Aufgabens- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Gesetze und Reglemente der vertragschließenden Staaten bestimmen, inwiefern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1. für Messen; 2. für außergewöhnliche Verkehrsverhältnisse; 3. wenn das Gut einen nicht überbrückten Flußübergang oder eine Verbindungsbahn zu passieren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet; 4. für Bahnen von untergeordneter Bedeutung, sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.

Wenn eine Eisenbahn in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem Paragraphen Ziffer 1 bis 4 für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfristüberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt bzw. avisirt ist.

Dieselben Bestimmungen sind maßgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

nung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglementen eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzierten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Lieferfristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

**Art. 15.<sup>1</sup>** Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, daß das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsort oder auf einer Zwischenstation oder auf einer über die Bestimmungstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station abgeliefert werde. Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie wegen nachträglicher Frankierung können nach dem Ermessen der Eisenbahn zugelassen werden. Nachträgliche Verfügungen oder Anweisungen anderen als des angegebenen Inhalts sind unzulässig.

Dieses Recht steht indeß dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorweist. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie für den daraus entstandenen Schaden dem Empfänger, welchem der Absender dieses Duplikat übergeben hat, haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Versandstation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er das Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die

Ist der auf die Auslieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauffolgenden Tage ab.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglemente eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransportes an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniß verlängert.

<sup>1</sup> Abs. 1 in der Fassung des ang. Zusatzübereinkommens.

von dem letzteren nach Maßgabe des Art. 16 erhobene Klage der Eisenbahn zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird.

Die Eisenbahn darf die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Anweisungen nur dann verweigern oder verzögern, oder solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, wenn durch die Befolgung derselben der regelmäßige Transportverkehr gestört würde.

Die im ersten Absätze dieses Artikels vorgesehenen Verfügungen müssen mittelst schriftlicher und vom Absender unterzeichneter Erklärung nach dem in den Ausführungsbestimmungen vorgeschriebenen Formulare erfolgen.<sup>1</sup> Die Erklärung ist auf dem Frachtbriebsduplikat zu wiederholen, welches gleichzeitig der Eisenbahn vorzulegen und von dieser dem Absender zurückzugeben ist.

Jede in anderer Form gegebene Verfügung des Absenders ist nichtig.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der Kosten verlangen, welche durch die Ausführung der im Absatz 1 vorgesehenen Verfügungen entstanden sind, insoweit diese Verfügungen nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlaßt worden sind.

**Art. 16.** Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtverkehr begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, daß er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbrieftes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitze des Duplikats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Maßgabe des Art. 15 entgegenstehende Verfügung erteilt hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungstation.

**Art. 17.** Durch Annahme des Gutes und des Frachtbrieftes

<sup>1</sup> § 7 der Ausführungsbestimmungen wiederholt die Bestimmung betreffs des Formulars (Anl. 4 des Übereinkommens). Von dem Abdruck ist abgesehen.

wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

**Art. 18.** Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert und kann der Transport auf einem anderen Wege nicht stattfinden, so hat die Eisenbahn den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muß aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, für die Kosten zur Vorbereitung des Transportes, die Kosten der Wiederausladung und die Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transportweg entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem anderen Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, den Transport auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweite Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbriefduplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers, noch den Bestimmungsort ändern.

**Art. 19.** Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

**Art. 20.** Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht- und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausföhrung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung, als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

**Art. 21.** Die Eisenbahn hat für alle im Art. 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Verwahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

**Art. 22.** Die Wirkungen des Pfandrechts bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

**Art. 23.** Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nachdem sie bei der Aufnahme oder der Ablieferung des Gutes die Fracht und die anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen eingezogen hat, den beteiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abgeliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Kontokorrent sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten, vorbehaltlich der endgültigen Abrechnung nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels.

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können, wenn die schuldnerische Eisenbahn einem anderen Staate angehört als die forderungsberechtigte Eisenbahn, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört.

In gleicher Weise kann das rollende Material der Eisenbahnen mit Einschluß sämtlicher beweglicher, der betreffenden Eisenbahn gehörenden Gegenstände, welche sich in diesem Material vorfinden, in dem Gebiete eines anderen Staates als desjenigen, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, weder mit Arrest belegt noch gepfändet werden, außer in dem Falle, wenn der Arrest oder die Pfändung auf Grund einer Entscheidung der Gerichte des Staates erfolgt, dem die betreffende Eisenbahn angehört.

**Art. 24.** Bei Ablieferungshindernissen hat die Ablieferungsstation den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniß zu setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständnis des Absenders das Gut zurücksenden.

Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und regulatorischen Bestimmungen.

**Art. 25.** In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebnis derselben schriftlich festzustellen

und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandstation mitzutheilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder eine Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglementen des Landes, wo dieselbe stattfindet.

Außerdem steht jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

**Art. 26.** Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahnfrachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur Derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtrecht zusteht.

Bermag<sup>1</sup> der Absender das Frachtbrief-Duplikat nicht vorzuzeigen, so kann er seinen Anspruch nur mit Zustimmung des Empfängers geltend machen, es wäre denn, daß er den Nachweis bringt, daß der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat.

**Art. 27.** Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transportes auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, daß sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Maßgabe des letzteren in den Frachtverkehr ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommen hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

<sup>1</sup> In der Fassung des ang. Zusatzübereinkommens.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absätze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

**Art. 28.** Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage auch gegen eine andere als die im Art. 27 Absatz 3 bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet.

**Art. 29.** Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

**Art. 30.** Die Eisenbahn haftet nach Maßgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes seit der Annahme zur Beförderung des Gutes bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet, so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Übereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

**Art. 31.<sup>1</sup>** Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportiert werden,
  - für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;
2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,
  - für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;
3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen

<sup>1</sup> Ziffer 1. 3. 6 in der Fassung des ang. Zusatzübereinkommens.

nach Bestimmung des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender, soweit eine solche in dem Staatsgebiete, wo sie zur Ausführung gelangt, zulässig ist, von dem Absender beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,

für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;

4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, außergewöhnliche Leckage, Austrocknung und Verstreuerung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;

5. in Ansehung lebender Thiere:

für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;

6. in Ansehung derjenigen Güter, einschließlich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beigegeben ist,

für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, daß der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

**Art. 32.** In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte einen regelmäßigen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungsbestimmungen<sup>1</sup> sich ergebenden Normalfaze ausgeschloffen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einem und dem-

<sup>1</sup> § 8 Der Normalfaze für regelmäßigen Gewichtsverlust beträgt zwei Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern: geraaspelte und gemahlene Farbholz, Rinden, Wurzeln, Süßholz, geschnittener Tabak, Fettwaren, Seifen und harte Oele, frische Früchte, frische Tabakblätter, Schafwolle, Häute, Felle, Leder, getrocknetes und gebackenes Obst, Thierfleischen, Hörner und Klauen, Knochen (ganz und gemahlen), getrocknete Fische, Hopfen, frische Rette. Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Uebereinkommens bezeichneten Art beträgt der Normalfaze 1 Prozent.

selben Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, daß der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder daß der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

**Art. 33.** Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

**Art. 34.** Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muß, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

**Art. 35.** Es ist der Eisenbahn gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

**Art. 36.** Der Entschädigungsberechtigte kann, wenn er die Entschädigung für das in Verlust gerathene Gut in Empfang nimmt, in der Quittung den Vorbehalt machen, daß er für den Fall, als das Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, hiervon seitens der Eisenbahnverwaltung sofort benachrichtigt werde. Ueber<sup>1</sup> den Vorbehalt wird eine Bescheinigung ertheilt.

In diesem Falle kann der Entschädigungsberechtigte innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht verlangen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl an den Versand- oder an den im Frachtbriefe angegebenen Bestimmungsort kostenfrei gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung ausgeliefert werde.

<sup>1</sup> Zusatz des ang. Zusatzübereinkommens.

Wenn der im ersten Absätze erwähnte Vorbehalt nicht gemacht worden ist, oder wenn der Entschädigungsberechtigte in der im zweiten Absätze bezeichneten 30tägigen Frist das dort vorgesehene Begehren nicht gestellt hat, oder endlich, wenn das Gut erst nach 4 Monaten nach Ablauf der Lieferfrist wieder aufgefunden wird, so kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über das wieder aufgefundenene Gut verfügen.

**Art. 37.** Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerthes des Gutes zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnißmäßig reduziert.

**Art. 38.** Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, außer der durch den Art. 34 und bezw. durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadensersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungsbestimmungen<sup>1</sup> setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welcher im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen ist.<sup>2</sup>

**Art. 39.** Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

**Art. 40.** Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{1}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{1}{10}$  der Fracht,

<sup>1</sup> § 9 [in der Fassung des ang. Zusatzübereinkommens]. Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird, muß im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

In diesem Falle wird der Frachtzuschlag für untheilbare Einheiten von je 10 Franken und 10 Kilometern berechnet und darf 0,025 Franken für ein Kilometer und für je 1000 Franken des Betrags der deklarirten Summe nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt für den ganzen Durchlauf 50 Centimen.

<sup>2</sup> Fassung des ang. Zusatzübereinkommens.



bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{2}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{2}{10}$  der Fracht,

bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{3}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{3}{10}$  der Fracht,

bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{4}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{4}{10}$  der Fracht,

bei einer Verspätung von längerer Dauer:  $\frac{5}{10}$  der Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

Hat eine Deklaration des Interesses stattgefunden, so können ohne Nachweis eines Schadens folgende Vergütungen beansprucht werden:

Bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{1}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{2}{10}$  der Fracht,

bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{2}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{4}{10}$  der Fracht,

bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{3}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{6}{10}$  der Fracht,

bei einer Verspätung bis einschließlich  $\frac{4}{10}$  der Lieferfrist:  
 $\frac{8}{10}$  der Fracht,

bei einer Verspätung von längerer Dauer: die ganze Fracht.

Wird der Nachweis eines Schadens erbracht, so kann der Betrag des Schadens beansprucht werden. In beiden Fällen darf die Vergütung den deklarierten Betrag des Interesses nicht übersteigen.

**Art. 41.** Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

**Art. 42.** Der Forderungsberechtigte kann 6% Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen von dem Tage, an welchem das Entschädigungsbegehren gestellt wird.

**Art. 43.** Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Absender außer Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

**Art. 44.** Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute lastenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte nachweisen

- kann, daß der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am vierzehnten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27 Abs. 3 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;<sup>1</sup>
  3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäß Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
  4. Entschädigungsansprüche wegen äußerlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
    - a) Es muß unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme des Gutes der Antrag auf Feststellung gemäß Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;
    - b) der Berechtigte muß beweisen, daß der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insofern lange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Gegenstände unter spezieller Bezeichnung derselben ausschließen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

**Art. 45.**<sup>2</sup> Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung, insofern sie nicht durch An-

<sup>1</sup> Fassung des ang. Zusatzübereinkommens.

<sup>2</sup> Absatz 4 durch das ang. Zusatzübereinkommen eingeschoben.

erkenntniß der Eisenbahn, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellt sind, verjähren in einem Jahre und im Falle des Art. 44 Nr. 1 in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist.

Wenn der Berechtigte eine schriftliche Reklamation bei der Eisenbahn einreicht, so wird die Verjährung für so lange gehemmt, als die Reklamation nicht erledigt ist. Ergeht auf die Reklamation ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Tage, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Reklamanten schriftlich bekannt macht und ihm die der Reklamation etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Der Beweis der Einreichung oder der Erledigung der Reklamation sowie der der Rückstellung der Beweisstücke obliegt demjenigen, der sich auf diese Thatfachen beruft. Weitere Reklamationen, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.

**Art. 46.** Ansprüche, welche nach den Bestimmungen der Art. 44 und 45 erloschen oder verjährt sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

**Art. 47.** Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Übereinkommens Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte beteiligten Bahnen nach Maßgabe folgender Bestimmungen zu:

1. Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschließlich.
2. Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Anthelle der schuldtragenden Bahnen am Schadensersatz nach den Grundsätzen der folgenden Nr. 3 festgesetzt.
3. Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transport beteiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, daß der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniß der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem

Tarife im Falle der ordnungsmäßigen Ausführung des Transportes bezogen hätte.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesem Artikel bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, der hieraus für die Eisenbahn entsteht, welche den Schadensersatz geleistet hat, unter allen Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniß der reinen Fracht vertheilt.

**Art. 48.** Die Vorschriften des Art. 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldtragende Verwaltungen nach Verhältniß der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniß.

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte beteiligten Eisenbahnen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungsbestimmungen<sup>1</sup> festgesetzten Normen.

**Art. 49.** Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte beteiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

**Art. 50.** Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machen den Anspruch der Eisenbahnen unter einander ist die im Entschädigungsprozeß gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige

<sup>1</sup> § 10. Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungsbestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transport theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen: a) die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen; b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte beteiligt ist.
2. Im Verkehre dreier oder mehrerer Bahnen: a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präzipuum von je zwölf Stunden bei Frachtgut und sechs Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist; b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen beteiligten Bahnen vertheilt; c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte beteiligt ist.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu Gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auslieferung des Gutes bis zum Beginne der Lieferfrist kommt lediglich der Versandbahn zu Gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.



Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung maßgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befanden, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

**Art. 51.** Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämtliche beteiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangten, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

**Art. 52.** Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

**Art. 53.** Für alle Rückgriffsansprüche ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff erhoben wird, ausschließlich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden Bahn die Wahl unter den nach Maßgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Richtern zu.

**Art. 54.** Die Befugniß der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

**Art. 55.** Soweit nicht durch das gegenwärtige Uebereinkommen andere Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das Verfahren nach den Gesetzen des Prozeßrichters.

**Art. 56.** Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Uebereinkommens von dem zuständigen Richter in Folge eines kontraktlichen oder eines Versäumnißverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter maßgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne daß eine materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, außer den Prozeßkosten zu einer weiteren Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Prozeßkosten kann bei Klagen,

welche auf Grund des internationalen Frachtvertrags erhoben werden, nicht gefordert werden.<sup>1</sup>

**Art. 57—59.** (Bildung eines Centralamtes.)<sup>2</sup>

### Protokoll.

Im Begriffe, an die Unterzeichnung des am heutigen Tage getroffenen Abkommens zu schreiten, haben die unterzeichneten Bevollmächtigten erklärt und vereinbart, was folgt:

I. In Betreff des Art. 1 besteht darüber allseitiges Einverständnis, daß Sendungen, deren Abgangs- und Endstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten sind, wenn dieselben auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur transitiren.<sup>3</sup> Wenn die Transitstrecken nicht dem Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehören, so können die betheiligten Regierungen durch Sonderabkommen vereinbaren, daß solche Transporte gleichwohl nicht als internationale zu betrachten sind.

Im weiteren ist man darüber einverstanden, daß die Bestimmungen dieses Uebereinkommens keine Anwendung finden, wenn eine Sendung von irgend einer Station eines Staatsgebietes entweder nach dem Grenzbahnhofe des Nachbarstaates, in welchem die Zollbehandlung erfolgt, oder nach einer Station stattfindet, welche zwischen diesem Bahnhofe und der Grenze liegt; es sei denn, daß der Absender für eine solche Sendung die Anwendung des gegenwärtigen Uebereinkommens verlangt. Die Bestimmung gilt auch für Transporte von dem genannten Grenzbahnhofe oder einer der genannten Zwischenstationen nach Stationen des anderen Staates.

II. In Betreff des Art. 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatiren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung z. B. mit den im Art. 11 des Uebereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde, und sie betrachten es als wünschenswerth, daß dieser Einklang erhalten bleibe.

III. Es wird ferner anerkannt, daß durch das Uebereinkommen

<sup>1</sup> § 11. Die in den vorhergehenden Ausführungsbestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschließenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

<sup>2</sup> Dazu Reglement betr. die Errichtung eines Centralamtes.

<sup>3</sup> Hinzugefügt durch das ang. Zusatzübereinkommen.