

Originaltext

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (COTIF)

Abgeschlossen in Vilnius am 3. Juni 1999
Von der Bundesversammlung genehmigt am 14. Dezember 2001¹
Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 7. Mai 2002
Für die Schweiz in Kraft getreten am 1. Juli 2006
(Stand am 13. November 2023)

In Anwendung der Artikel 6 und 19 § 2 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr, unterzeichnet in Bern am 9. Mai 1980², im Folgenden «COTIF 1980» genannt, wurde vom 26. Mai bis 3. Juni 1999 in Vilnius die fünfte Generalversammlung der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) abgehalten.

- Überzeugt von der Notwendigkeit und Zweckmässigkeit einer zwischenstaatlichen Organisation, die sich auf staatlicher Ebene möglichst mit allen Fragen befasst, die den internationalen Eisenbahnverkehr berühren,
- in der Erwägung, dass im Hinblick auf die Anwendung des COTIF 1980 durch 39 Staaten in Europa, Asien und Afrika sowie durch die Eisenbahnunternehmen in diesen Staaten die hierfür geeignetste Organisation die OTIF ist,
- in Anbetracht der Notwendigkeit, das COTIF 1980, insbesondere die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, weiterzuentwickeln, um es den neuen Bedürfnissen des internationalen Eisenbahnverkehrs anzupassen,
- in der Erwägung, dass die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter im internationalen Eisenbahnverkehr es erfordert, das RID zu einer Ordnung öffentlichen Rechts umzugestalten, deren Anwendung nicht vom Abschluss eines Beförderungsvertrages nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM abhängt,
- in der Erwägung, dass die seit der Unterzeichnung des Übereinkommens am 9. Mai 1980 eingetretenen politischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Veränderungen in einer Vielzahl von Mitgliedstaaten Anlass geben, für weitere Rechtsbereiche, die für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung sind, einheitliche Rechtsvorschriften aufzustellen und weiterzuentwickeln,

AS 2006 3101; BBl 2001 3945

¹ AS 2006 3099

² SR 0.742.403.1

- in der Erwägung, dass die Staaten, unter Berücksichtigung besonderer öffentlicher Belange, wirksamere Schritte unternehmen sollten, um immer noch bestehende Hindernisse beim Grenzübergang im internationalen Eisenbahnverkehr abzubauen,
- in der Erwägung, dass es im Interesse des internationalen Eisenbahnverkehrs wichtig ist, die auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens bestehenden multilateralen internationalen Übereinkommen und Vereinbarungen zu aktualisieren und sie gegebenenfalls in das Übereinkommen zu integrieren,

hat die Generalversammlung beschlossen:

Art. 1 Neufassung des Übereinkommens

Das COTIF 1980 wird geändert und erhält die Fassung, die als Anlage beigelegt ist und die einen Bestandteil dieses Protokolls bildet.

Art. 2 Vorläufiger Depositär

§ 1 Die Aufgaben der Depositärregierung, wie sie in den Artikeln 22–26 COTIF 1980 vorgesehen sind, werden von der OTIF als vorläufigem Depositär in der Zeit von der Auflegung dieses Protokolls zur Unterzeichnung bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls wahrgenommen.

§ 2 Der vorläufige Depositär unterrichtet die Mitgliedstaaten über:

- a) die Unterzeichnungen dieses Protokolls, die Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- und Beitrittsurkunden;
- b) den Tag, an dem dieses Protokoll in Anwendung seines Artikels 4 in Kraft tritt,

und erfüllt die übrigen Aufgaben eines Depositärs, wie sie in Teil VII des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969³ über das Recht der Verträge aufgeführt sind.

Art. 3 Unterzeichnung. Ratifizierung. Annahme. Genehmigung. Beitritt

§ 1 Dieses Protokoll liegt bis zum 31. Dezember 1999 zur Unterzeichnung durch die Mitgliedstaaten auf. Die Unterzeichnung erfolgt in Bern beim vorläufigen Depositär.

§ 2 Gemäss Artikel 20 § 1 COTIF 1980 bedarf dieses Protokoll der Ratifizierung, der Annahme oder der Genehmigung. Die Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsurkunden werden so bald wie möglich beim vorläufigen Depositär hinterlegt.

§ 3 Die Mitgliedstaaten, die dieses Protokoll nicht innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist unterzeichnet haben, und Staaten, deren Beitrittsantrag zum COTIF 1980 gemäss dessen Artikel 23 § 2 rechtsverbindlich angenommen ist, können bis zum Inkrafttreten dieses Protokolls diesem durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde beim vorläufigen Depositär beitreten.

³ SR 0.111

§ 4 Der Beitritt eines Staates zum COTIF 1980 gemäss dessen Artikel 23, der nach Auflegung dieses Protokolls zur Unterzeichnung und vor seinem Inkrafttreten beantragt wird, gilt sowohl für das COTIF 1980 als auch für das Übereinkommen in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll.

Art. 4 Inkrafttreten

§ 1 Dieses Protokoll tritt am ersten Tag des dritten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der vorläufige Depositär den Mitgliedstaaten die Hinterlegung der Urkunde, mit der die Bedingungen des Artikels 20 § 2 COTIF 1980 erfüllt werden, mitgeteilt hat. Als Mitgliedstaaten im Sinne dieses Artikels 20 § 2 gelten die Staaten, die im Zeitpunkt des Beschlusses der fünften Generalversammlung Mitgliedstaaten waren und es in dem Zeitpunkt sind, in dem die Bedingungen für das Inkrafttreten dieses Protokolls erfüllt werden.

§ 2 Artikel 3 findet jedoch bereits Anwendung, sobald dieses Protokoll zur Unterzeichnung aufgelegt ist.

Art. 5 Erklärungen und Vorbehalte

Erklärungen und Vorbehalte, die nach Artikel 42 § 1 des Übereinkommens in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll zulässig sind, können jederzeit auch vor Inkrafttreten dieses Protokolls abgegeben oder eingelegt werden. Sie werden im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls wirksam.

Art. 6 Übergangsregelungen

§ 1 Spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieses Protokolls beruft der Generalsekretär der OTIF die Generalversammlung ein:

- a) zur Bezeichnung der Mitglieder des Verwaltungsausschusses für die nächste Amtszeit (Art. 14 § 2 Bst. b) COTIF in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll) und, gegebenenfalls, zur Beschlussfassung über das Ende der Amtszeit des im Amt befindlichen Verwaltungsausschusses;
- b) zur Festsetzung des Höchstbetrages, den die Ausgaben der Organisation in jeder Haushaltsperiode in einem Zeitraum von sechs Jahren erreichen dürfen (Art. 14 § 2 Bst. c) COTIF in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll); und
- c) gegebenenfalls zur Wahl des Generalsekretärs (Art. 14 § 2 Bst. c) COTIF in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll).

§ 2 Spätestens drei Monate nach Inkrafttreten dieses Protokolls beruft der Generalsekretär der OTIF den Fachausschuss für technische Fragen ein.

§ 3 Nach Inkrafttreten dieses Protokolls endet die Amtszeit des Verwaltungsausschusses, der gemäss Artikel 6 § 2 Buchstabe b) COTIF 1980 bestellt wurde, mit dem von der Generalversammlung festgesetzten Zeitpunkt, der mit dem für den Beginn der Amtszeit der von ihr bezeichneten Mitglieder und Ersatzmitglieder des Verwaltungsausschusses (Art. 14 § 2 Bst. b) COTIF in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll) übereinstimmen muss.

§ 4 Die Amtszeit des im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls im Amt befindlichen Generaldirektors des Zentralamtes endet mit Ablauf des Zeitraumes, für den er gemäss Artikel 7 § 2 Buchstabe d) COTIF 1980 bestellt worden ist. Er übt ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Protokolls die Funktionen des Generalsekretärs aus.

§ 5 Auch nach Inkrafttreten dieses Protokolls bleiben für:

- a) die Rechnungsprüfung und die Genehmigung der Jahresrechnung der Organisation;
- b) die Festsetzung der endgültigen Beiträge der Mitgliedstaaten zu den Ausgaben der Organisation;
- c) die Bezahlung der Beiträge;
- d) den vor Inkrafttreten dieses Protokolls festgesetzten Höchstbetrag, den die Ausgaben der Organisation in einem Fünfjahreszeitraum erreichen dürfen,

die einschlägigen Bestimmungen der Artikel 6, 7 und 11 COTIF 1980 anwendbar. Die Buchstaben a) bis c) betreffen das Jahr, in dem dieses Protokoll in Kraft tritt, sowie das diesem Jahr vorangehende Jahr.

§ 6 Die endgültigen Beiträge der Mitgliedstaaten für das Jahr, in dem dieses Protokoll in Kraft tritt, werden auf der Grundlage des Artikels 11 § 1 COTIF 1980 berechnet.

§ 7 Auf Antrag eines Mitgliedstaates, dessen auf der Grundlage des Artikels 26 des Übereinkommens in der Fassung der Anlage zu diesem Protokoll berechneter Beitrag höher ist als der für das Jahr 1999 geschuldete Beitrag, kann die Generalversammlung den Beitrag dieses Staates für die drei auf das Jahr des Inkrafttretens dieses Protokolls folgenden Jahre unter Beachtung folgender Grundsätze festsetzen:

- a) Grundlage für die Festsetzung des Übergangsbeitrages ist der Mindestbeitrag nach dem erwähnten Artikel 26 § 3 oder der für das Jahr 1999 geschuldete Beitrag, wenn dieser höher ist als der Mindestbeitrag;
- b) der Beitrag wird in drei Schritten angepasst, um zu dem Betrag zu gelangen, der als endgültiger, auf der Grundlage des erwähnten Artikels 26 berechneter Beitrag geschuldet wird.

Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Mitgliedstaaten, die den Mindestbeitrag schulden, der in jedem Falle zu zahlen ist.

§ 8 Auf Verträge über die Beförderung von Personen oder Gütern im internationalen Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten, die gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV 1980 oder den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM 1980 geschlossen wurden, finden auch nach Inkrafttreten dieses Protokolls die im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltenden Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

§ 9 Die zwingenden Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI finden auf Verträge, die vor dem Inkrafttreten dieses Protokolls geschlossen wurden, ein Jahr nach seinem Inkrafttreten Anwendung.

Art. 7 Wortlaut des Protokolls

§ 1 Dieses Protokoll ist in deutscher, englischer und französischer Sprache abgefasst und unterzeichnet. Im Falle von Abweichungen ist der französische Wortlaut massgebend.

§ 2 Auf Antrag eines der betroffenen Mitgliedstaaten gibt die Organisation amtliche Übersetzungen dieses Protokolls in weiteren Sprachen heraus, sofern eine dieser Sprachen Amtssprache im Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten ist. Die Übersetzungen werden in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der betroffenen Mitgliedstaaten erarbeitet.

Zu Urkund dessen haben die von ihren Regierungen gehörig bevollmächtigten Unterzeichneten das vorstehende Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu Vilnius, am 3. Juni 1999, in je einer Urschrift in deutscher, englischer und französischer Sprache; diese Urschriften werden im Archiv der OTIF hinterlegt. Jeder Mitgliedstaat erhält eine beglaubigte Abschrift dieser Urschriften.

(Es folgen die Unterschriften)

Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)

vom 9. Mai 1980
in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

Titel I Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Zwischenstaatliche Organisation

§ 1 Die Parteien dieses Übereinkommens bilden als Mitgliedstaaten die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF), im Folgenden «Organisation» genannt.

§ 2 Die Organisation hat ihren Sitz in Bern. Die Generalversammlung kann beschliessen, ihn an einen anderen Ort in einem der Mitgliedstaaten zu verlegen.

§ 3 Die Organisation besitzt Rechtspersönlichkeit. Sie kann insbesondere Verträge schliessen, bewegliches und unbewegliches Vermögen erwerben und veräussern sowie klagen und verklagt werden.

§ 4 Die Organisation, die Mitglieder ihres Personals, die von ihr berufenen Sachverständigen und die Vertreter der Mitgliedstaaten geniessen die zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Vorrechte und Immunitäten, und zwar zu den Bedingungen, wie sie im Protokoll über die Vorrechte und Immunitäten der Organisation, das dem Übereinkommen beigelegt ist, festgelegt sind.

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

§ 6 Die Arbeitssprachen der Organisation sind Deutsch, Englisch und Französisch. Die Generalversammlung kann weitere Arbeitssprachen einführen.

Art. 2 Ziel der Organisation

§ 1 Ziel der Organisation ist es, den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern; zu diesem Zweck wird sie insbesondere:

- a) einheitliche Rechtsordnungen für folgende Rechtsbereiche aufstellen:
 1. Vertrag über die Beförderung von Personen und Gütern im durchgehenden internationalen Eisenbahnverkehr, einschliesslich ergänzender Beförderungen mit anderen Beförderungsmitteln, die Gegenstand eines einzigen Vertrages sind,
 2. Vertrag über die Verwendung von Wagen als Beförderungsmittel im internationalen Eisenbahnverkehr,

3. Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr,
 4. Beförderung gefährlicher Güter im internationalen Eisenbahnverkehr;
- b) auf eine zügige Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung besonderer öffentlicher Belange hinwirken, soweit diese Hindernisse ihre Ursache im staatlichen Verantwortungsbereich haben;
 - c) zur Interoperabilität und technischen Harmonisierung im Eisenbahnbereich durch Verbindlicherklärung technischer Normen und Annahme einheitlicher technischer Vorschriften beitragen;
 - d) ein einheitliches Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, aufstellen;
 - e) die Anwendung und Durchführung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen überwachen;
 - f) die in den Buchstaben a) bis e) genannten einheitlichen Rechtsordnungen, Regeln und Verfahren unter Berücksichtigung der rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Veränderungen weiterentwickeln.

§ 2 Die Organisation kann:

- a) im Rahmen der in § 1 genannten Ziele weitere einheitliche Rechtsordnungen ausarbeiten;
- b) einen Rahmen bilden, in dem die Mitgliedstaaten weitere internationale Übereinkommen mit dem Ziel ausarbeiten können, den internationalen Eisenbahnverkehr zu fördern, zu verbessern oder zu erleichtern.

Art. 3 Internationale Zusammenarbeit

§ 1 Die Mitgliedstaaten verpflichten sich, ihre internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens grundsätzlich in der Organisation zu konzentrieren, soweit ein Zusammenhang mit den Aufgaben besteht, die ihr gemäss Artikel 2 und 4 zugewiesen sind. Um dieses Ziel zu erreichen, werden die Mitgliedstaaten alle notwendigen und zweckdienlichen Massnahmen ergreifen, damit bestehende multilaterale internationale Übereinkommen und Vereinbarungen, deren Vertragsparteien sie sind, entsprechend angepasst werden, soweit diese Übereinkommen und Vereinbarungen die internationale Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen betreffen und anderen zwischenstaatlichen oder nichtstaatlichen Organisationen Aufgaben zuweisen, die sich mit den Aufgaben der Organisation überschneiden.

§ 2 Die Verpflichtungen, die sich aus § 1 für die Mitgliedstaaten, die zugleich Mitglieder der Europäischen Gemeinschaften oder zugleich Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, ergeben, lassen die Verpflichtungen, die sie als Mitglieder der Europäischen Gemeinschaften oder als Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum treffen, unberührt.

Art. 4 Übernahme und Übertragung von Aufgaben

§ 1 Auf Beschluss der Generalversammlung kann die Organisation in Einklang mit den in Artikel 2 genannten Zielen Aufgaben, Mittel und Verbindlichkeiten übernehmen, die ihr von anderen zwischenstaatlichen Organisationen auf der Grundlage von Vereinbarungen mit diesen Organisationen übertragen werden.

§ 2 Auf Beschluss der Generalversammlung kann die Organisation Aufgaben, Mittel und Verbindlichkeiten auf andere zwischenstaatliche Organisationen auf der Grundlage von Vereinbarungen mit diesen Organisationen übertragen.

§ 3 Die Organisation kann mit Zustimmung des Verwaltungsausschusses Verwaltungsaufgaben wahrnehmen, die mit ihren Zielen in Zusammenhang stehen und ihr von einem Mitgliedstaat übertragen werden. Die Ausgaben, die sich aus der Wahrnehmung dieser Aufgaben ergeben, gehen zu Lasten des betreffenden Mitgliedstaates.

Art. 5 Besondere Verpflichtungen der Mitgliedstaaten

§ 1 Die Mitgliedstaaten kommen überein, alle geeigneten Massnahmen zu ergreifen, um den internationalen Eisenbahnverkehr zu erleichtern und zu beschleunigen. Zu diesem Zweck verpflichtet sich jeder Mitgliedstaat, im Rahmen des Möglichen:

- a) jedes überflüssige Verfahren zu beseitigen;
- b) die noch erforderlichen Formalitäten zu vereinfachen und zu vereinheitlichen;
- c) die Grenzkontrollen zu vereinfachen.

§ 2 Zur Vereinfachung und Verbesserung des internationalen Eisenbahnverkehrs kommen die Mitgliedstaaten überein, dazu beizutragen, ein möglichst hohes Mass an Einheitlichkeit bei Vorschriften, Standards, Verfahren und Organisationsmethoden betreffend Eisenbahnfahrzeuge, Eisenbahnpersonal, Eisenbahninfrastruktur und Hilfsdienstleistungen zu erreichen.

§ 3 Die Mitgliedstaaten kommen überein, den Abschluss von Vereinbarungen zwischen Infrastrukturbetreibern zu fördern, die darauf abzielen, den internationalen Eisenbahnverkehr zu optimieren.

Art. 6 Einheitliche Rechtsvorschriften

§ 1 Sofern keine Erklärungen oder Vorbehalte gemäss Artikel 42 § 1 erster Satz abgegeben oder eingelegt worden sind, finden im internationalen Eisenbahnverkehr und bei der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial zur Verwendung im internationalen Verkehr Anwendung:

- a) die «Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)», Anhang A zum Übereinkommen;
- b) die «Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)», Anhang B zum Übereinkommen;

- c) die «Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)», Anhang C zum Übereinkommen;
- d) die «Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV)», Anhang D zum Übereinkommen;
- e) die «Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI)», Anhang E zum Übereinkommen;
- f) die «Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU)», Anhang F zum Übereinkommen;
- g) die «Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF)», Anhang G zum Übereinkommen;
- h) weitere von der Organisation auf der Grundlage des Artikels 2 § 2 Bst. a) ausgearbeitete einheitliche Rechtsordnungen, die ebenfalls Anhänge zum Übereinkommen bilden.

§ 2 Die in § 1 genannten Einheitlichen Rechtsvorschriften und Rechtsordnungen sind mit ihren Anlagen Bestandteil des Übereinkommens.

Art. 7 Begriffsbestimmung «Übereinkommen»

Im Folgenden umfasst der Ausdruck «Übereinkommen» das Übereinkommen selbst, das in Artikel 1 § 4 genannte Protokoll und die in Artikel 6 genannten Anhänge einschliesslich ihrer Anlagen.

Titel II **Gemeinsame Bestimmungen**

Art. 8 Landesrecht

§ 1 Bei Auslegung und Anwendung des Übereinkommens ist seinem Charakter als internationalem Recht und der Notwendigkeit, die Einheitlichkeit zu fördern, Rechnung zu tragen.

§ 2 Soweit im Übereinkommen keine Bestimmungen getroffen sind, gilt Landesrecht.

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

Art. 9⁴ Rechnungseinheit

§ 1 Die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht, wie es vom Internationalen Währungsfonds⁵ definiert ist.

§ 2 Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Mitgliedstaates, der zugleich Mitglied des Internationalen Währungsfonds ist, wird nach der vom Internationalen Währungsfonds für seine eigenen Operationen und Transaktionen angewendeten Methode ermittelt.

§ 3 Der in Sonderziehungsrechten ausgedrückte Wert der Landeswährung eines Mitgliedstaates, der nicht zugleich 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 § 2 ergeben würde.

§ 4 Immer dann, wenn in ihrer Berechnungsmethode oder im Wert ihrer Landeswährung im Verhältnis zur Rechnungseinheit eine Veränderung eintritt, teilen die Mitgliedstaaten ihre Berechnungsmethode gemäss § 3 dem Generalsekretär mit. Er bringt den übrigen Mitgliedstaaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.

§ 5 Ein in Rechnungseinheiten ausgedrückter Betrag wird in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts umgerechnet. Die Umrechnung erfolgt entsprechend dem Wert der betroffenen Währung am Tag des Urteils oder an dem von den Parteien vereinbarten Tag.

Art. 10 Zusatzbestimmungen

§ 1 Zur Ausführung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM können zwei oder mehrere Mitgliedstaaten oder zwei oder mehrere Beförderer Zusatzbestimmungen vereinbaren, die von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht abweichen dürfen.

§ 2 Die Zusatzbestimmungen gemäss § 1 werden in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Staates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt und veröffentlicht. Die Zusatzbestimmungen der Staaten und ihre Inkraftsetzung werden dem Generalsekretär der Organisation mitgeteilt. Er bringt den übrigen Mitgliedstaaten diese Mitteilungen zur Kenntnis.

Art. 11 Prozesskaution

Bei Klagen auf Grund der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV oder der Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI kann eine Sicherheitsleistung für die Kosten des Rechtsstreites nicht gefordert werden.

⁴ Fassung gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 10. Dez. 2009, in Kraft seit 1. Dez. 2010 (AS 2011 5075).

⁵ Siehe SR 0.979.1

Art. 12 Vollstreckung von Urteilen. Arrest und Pfändung

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

§ 2 § 1 findet keine Anwendung auf nur vorläufig vollstreckbare Urteile und auf Urteile, die dem Kläger wegen seines Unterliegens im Rechtsstreit ausser den Kosten eine Entschädigung auferlegen.

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

§ 4 Forderungen auf Grund von Verträgen, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV oder die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI anzuwenden sind, können nur auf Grund der Entscheidung der Gerichte des Mitgliedstaates mit Arrest belegt oder gepfändet werden, dem das Unternehmen angehört, das Gläubiger der zu pfändenden Forderung ist.

§ 5 Eisenbahnfahrzeuge können in einem anderen Mitgliedstaat als demjenigen, in dem der Halter seinen Sitz hat, nur auf Grund einer Entscheidung der Gerichte dieses Staates mit Arrest belegt oder gepfändet werden. Der Ausdruck «Halter» bezeichnet denjenigen, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter das Eisenbahnfahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt.

Titel III
Aufbau und Tätigkeit**Art. 13** Organe

§ 1 Die Tätigkeit der Organisation wird durch die folgenden Organe wahrgenommen:

- a) Generalversammlung;
- b) Verwaltungsausschuss;
- c) Revisionsausschuss;
- d) Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter (Fachausschuss RID);
- e) Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr;
- f) Fachausschuss für technische Fragen;
- g) Generalsekretär.

§ 2 Die Generalversammlung kann die zeitlich befristete Einrichtung weiterer Ausschüsse für besondere Aufgaben beschliessen.

§ 3 Bei der Feststellung der Beschlussfähigkeit der Generalversammlung und der in § 1 Buchstaben c) bis f) genannten Ausschüsse werden Mitgliedstaaten ohne Stimmrecht (Art. 14 § 5, Art. 26 § 7 oder Art. 40 § 4) nicht berücksichtigt.

§ 4 Der Vorsitz in der Generalversammlung, der Vorsitz im Verwaltungsausschuss sowie die Funktion des Generalsekretärs sollten grundsätzlich nur Angehörigen aus verschiedenen Mitgliedstaaten übertragen werden.

Art. 14 Generalversammlung

§ 1 Die Generalversammlung besteht aus allen Mitgliedstaaten.

§ 2 Die Generalversammlung:

- a) gibt sich eine Geschäftsordnung;
- b) bestimmt die Mitglieder des Verwaltungsausschusses sowie für jedes Mitglied ein Ersatzmitglied und bezeichnet den Mitgliedstaat, welcher den Vorsitz führt (Art. 15 §§ 1–3);
- c) wählt den Generalsekretär (Art. 21 § 2);
- d) gibt Richtlinien für die Tätigkeit des Verwaltungsausschusses und des Generalsekretärs;
- e) setzt für einen Zeitraum von sechs Jahren den Höchstbetrag fest, den die Ausgaben der Organisation in jeder Haushaltsperiode (Art. 25) erreichen dürfen; andernfalls gibt sie für einen Zeitraum von höchstens sechs Jahren Richtlinien für die Begrenzung dieser Ausgaben;
- f) entscheidet über eine Verlegung des Sitzes der Organisation (Art. 1 § 2);
- g) entscheidet über die Einführung weiterer Arbeitssprachen (Art. 1 § 6);
- h) entscheidet über die Übernahme weiterer Aufgaben durch die Organisation (Art. 4 § 1) sowie über die Übertragung von Aufgaben der Organisation auf eine andere zwischenstaatliche Organisation (Art. 4 § 2);
- i) beschliesst gegebenenfalls die zeitlich befristete Einrichtung von Ausschüssen für besondere Aufgaben (Art. 13 § 2);
- j) prüft, ob die Haltung eines Staates als stillschweigende Kündigung anzusehen ist (Art. 26 § 7);
- k) beschliesst, die Durchführung der Rechnungsprüfung einem anderen Mitgliedstaat als dem Sitzstaat anzuvertrauen (Art. 27 § 1);
- l) entscheidet über Anträge auf Änderung des Übereinkommens (Art. 33 §§ 2 und 3);
- m) entscheidet über Beitrittsanträge, die ihr unterbreitet werden (Art. 37 § 4);
- n) entscheidet über die Bedingungen des Beitrittes einer regionalen Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (Art. 38 § 1);

- o) entscheidet über Assoziierungsgesuche, die ihr unterbreitet werden (Art. 39 § 1);
- p) beschliesst über die Auflösung der Organisation und die allfällige Übertragung ihrer Aufgaben auf eine andere zwischenstaatliche Organisation (Art. 43);
- q) entscheidet über sonstige Fragen, die auf die Tagesordnung gesetzt sind.

§ 3 Der Generalsekretär beruft die Generalversammlung alle drei Jahre oder auf Antrag eines Drittels der Mitgliedstaaten oder auf Antrag des Verwaltungsausschusses sowie in den Fällen ein, die in Artikel 33 §§ 2 und 3 und in Artikel 37 § 4 vorgesehen sind. Er übermittelt den Mitgliedstaaten spätestens drei Monate vor der Eröffnung der Tagung den Entwurf der Tagesordnung gemäss den in der Geschäftsordnung nach § 2 Buchstabe a) festgelegten Bedingungen.

§ 4 Die Generalversammlung ist beschlussfähig (Art. 13 § 3), wenn die Mehrheit der Mitgliedstaaten vertreten ist. Ein Mitgliedstaat kann sich von einem anderen Mitgliedstaat vertreten lassen; ein Staat kann jedoch nicht mehr als einen anderen Staat vertreten.

§ 5 Bei Beschlüssen der Generalversammlung über Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen haben diejenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung zu dem betreffenden Anhang gemäss Artikel 42 § 1 erster Satz abgegeben haben, kein Stimmrecht.

§ 6 Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit der Mehrheit der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten; in den Fällen des § 2 Buchstaben e), f), g), h), l) und p) sowie im Falle des Artikels 34 § 6 ist jedoch eine Mehrheit von zwei Dritteln erforderlich. Im Falle des § 2 Buchstabe l) ist eine Mehrheit von zwei Dritteln nur erforderlich, soweit es sich um Anträge auf Änderung des Übereinkommens selbst, mit Ausnahme der Artikel 9 und 27 §§ 2–10, sowie um Anträge auf Änderung des in Artikel 1 § 4 genannten Protokolls handelt.

§ 7 Auf Einladung des Generalsekretärs, die im Einverständnis mit der Mehrheit der Mitgliedstaaten ausgesprochen wurde, können auch:

- a) Staaten, die nicht Mitglied der Organisation sind;
- b) internationale Organisationen und Verbände, die für Fragen, die die Tätigkeit der Organisation betreffen, zuständig sind oder die sich mit auf der Tagesordnung stehenden Fragen befassen,

an den Tagungen der Generalversammlung mit beratender Stimme teilnehmen.

Art. 15 Verwaltungsausschuss

§ 1 Der Verwaltungsausschuss besteht aus einem Drittel der Mitgliedstaaten.

§ 2 Die Mitglieder des Ausschusses und für jedes Mitglied ein Ersatzmitglied sowie derjenige Mitgliedstaat, der den Vorsitz führt, werden für drei Jahre bezeichnet. Die Zusammensetzung des Ausschusses wird unter Berücksichtigung insbesondere einer angemessenen geografischen Verteilung für jede Amtszeit bestimmt. Wird ein Ersatzmitglied während einer Amtszeit Mitglied des Ausschusses, so ist es für die folgende Amtszeit als Mitglied des Ausschusses zu bezeichnen.

§ 3 Wird ein Sitz frei oder ist das Stimmrecht eines Mitgliedes des Ausschusses ausgesetzt oder nimmt ein Mitglied an zwei aufeinander folgenden Tagungen des Ausschusses nicht teil und lässt sich nicht gemäss § 6 von einem anderen Mitglied vertreten, so übt das Ersatzmitglied, das durch die Generalversammlung bezeichnet wurde, dessen Funktionen für den Rest der Amtszeit aus.

§ 4 Abgesehen vom Fall des § 3 darf ein Mitgliedstaat nicht mehr als zwei volle aufeinander folgende Amtszeiten dem Ausschuss angehören.

§ 5 Der Ausschuss:

- a) gibt sich eine Geschäftsordnung;
- b) schliesst das Sitzabkommen;
- c) erlässt das Personalstatut der Organisation;
- d) ernennt unter Berücksichtigung der Eignung der Bewerber und einer angemessenen geographischen Verteilung die höheren Bediensteten der Organisation;
- e) stellt eine Ordnung für das Rechnungswesen und die Buchhaltung der Organisation auf;
- f) genehmigt das Arbeitsprogramm, den Voranschlag, den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss der Organisation;
- g) setzt auf der Grundlage des genehmigten Rechnungsabschlusses den endgültigen Beitrag, den die Mitgliedstaaten gemäss Artikel 26 für die beiden abgelaufenen Kalenderjahre zu tragen haben, sowie die Höhe der für das laufende und folgende Kalenderjahr nach Massgabe des Artikels 26 § 5 zu leistenden Vorauszahlung fest;
- h) legt fest, welche Aufgaben der Organisation alle oder nur einen Teil der Mitgliedstaaten betreffen und welche Ausgaben demzufolge von den Mitgliedstaaten zu tragen sind (Art. 26 § 4);
- i) setzt den Betrag für besondere Vergütungen fest (Art. 26 § 11);
- j) erteilt besondere Weisungen für die Rechnungsprüfung (Art. 27 § 1);
- k) stimmt der Übernahme von Verwaltungsaufgaben durch die Organisation zu (Art. 4 § 3) und setzt die besonderen Beiträge fest, die der betreffende Mitgliedstaat zu entrichten hat;
- l) teilt den Mitgliedstaaten den Geschäftsbericht, den Rechnungsabschluss sowie seine Beschlüsse und Empfehlungen mit;
- m) verfasst einen Tätigkeitsbericht, macht Vorschläge für seine Neubestellung und teilt beides den Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Generalversammlung, die seine Zusammensetzung zu bestimmen hat (Art. 14 § 2 Bst. b), spätestens zwei Monate vor der Eröffnung der Tagung mit;
- n) überwacht die Geschäftsführung des Generalsekretärs;
- o) überwacht die sachgemässe Anwendung des Übereinkommens sowie die Ausführung der von den anderen Organen gefassten Beschlüsse durch den Generalsekretär; zu diesem Zweck kann der Ausschuss die notwendigen

Massnahmen ergreifen, um die Anwendung des Übereinkommens und der genannten Beschlüsse zu verbessern;

- p) begutachtet Fragen, welche die Tätigkeit der Organisation betreffen können und die ihm von einem Mitgliedstaat oder dem Generalsekretär unterbreitet werden;
- q) entscheidet bei Streitigkeiten zwischen einem Mitgliedstaat und dem Generalsekretär hinsichtlich seiner Funktionen als Depositar (Art. 36 § 2);
- r) entscheidet über Anträge auf Ruhen der Mitgliedschaft (Art. 40).

§ 6 Der Ausschuss ist beschlussfähig, wenn zwei Drittel seiner Mitglieder vertreten sind. Ein Mitglied kann sich von einem anderen Mitglied vertreten lassen; ein Mitglied kann jedoch nicht mehr als ein anderes Mitglied vertreten.

§ 7 Der Ausschuss fasst seine Beschlüsse mit der Mehrheit der bei der Abstimmung vertretenen Mitglieder.

§ 8 Sofern er nichts anderes beschliesst, tritt der Ausschuss am Sitz der Organisation zusammen. Die Niederschriften der Tagungen werden allen Mitgliedstaaten zugestellt.

§ 9 Der Vorsitzende des Ausschusses:

- a) beruft den Ausschuss mindestens einmal im Jahr sowie auf Antrag entweder von vier seiner Mitglieder oder des Generalsekretärs ein;
- b) übermittelt den Mitgliedern des Ausschusses den Entwurf der Tagesordnung;
- c) behandelt in den Grenzen und unter den Bedingungen, die in der Geschäftsordnung des Ausschusses festgelegt sind, die dringlichen Fragen, die zwischen den Tagungen auftreten;
- d) unterzeichnet das in § 5 Buchstabe b) genannte Sitzabkommen.

§ 10 Der Ausschuss kann im Rahmen seiner eigenen Zuständigkeiten den Vorsitzenden beauftragen, bestimmte besondere Aufgaben auszuführen.

Art. 16 Übrige Ausschüsse

§ 1 Die in Artikel 13 § 1 Buchstaben c) bis f) und § 2 genannten Ausschüsse bestehen grundsätzlich aus allen Mitgliedstaaten. Befasst sich der Revisionsausschuss, der Fachausschuss RID oder der Fachausschuss für technische Fragen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen und entscheidet darüber, sind jedoch diejenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung zu den betreffenden Anhängen gemäss Artikel 42 § 1 erster Satz abgegeben haben, nicht Mitglieder des jeweiligen Ausschusses.

§ 2 Der Generalsekretär beruft die Ausschüsse entweder von sich aus oder auf Antrag von fünf Mitgliedstaaten oder des Verwaltungsausschusses ein. Der Generalsekretär übermittelt den Mitgliedstaaten spätestens zwei Monate vor der Eröffnung der Tagung den Entwurf der Tagesordnung.

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

§ 4 Jeder vertretene Mitgliedstaat verfügt über eine Stimme. Ein Antrag ist angenommen, wenn die Zahl der Ja-Stimmen:

- a) mindestens gleich einem Drittel der bei der Abstimmung vertretenen Mitgliedstaaten; und
- b) grösser als die Zahl der Nein-Stimmen,

ist.

§ 5 Auf Einladung des Generalsekretärs, die im Einverständnis mit der Mehrheit der Mitgliedstaaten ausgesprochen wurde, können auch:

- a) Staaten, die nicht Mitglied der Organisation sind;
- b) Mitgliedstaaten, die jedoch nicht Mitglied des jeweiligen Ausschusses sind;
- c) internationale Organisationen und Verbände, die für Fragen, die die Tätigkeit der Organisation betreffen, zuständig sind oder die sich mit auf der Tagesordnung stehenden Fragen befassen,

an den Tagungen der Ausschüsse mit beratender Stimme teilnehmen.

§ 6 Die Ausschüsse wählen für jede Tagung oder für einen bestimmten Zeitraum einen Vorsitzenden und einen oder mehrere stellvertretende Vorsitzende.

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

§ 8 Die Niederschriften enthalten eine gedrängte Wiedergabe der Verhandlungen. Die Anträge und die Beschlüsse werden in ihrem vollen Wortlaut aufgenommen. Hinsichtlich der Beschlüsse ist der französische Wortlaut massgebend. Die Niederschriften werden allen Mitgliedstaaten zugestellt.

§ 9 Die Ausschüsse können zur Behandlung bestimmter Fragen Arbeitsgruppen einsetzen.

§ 10 Die Ausschüsse geben sich eine Geschäftsordnung.

Art. 17 Revisionsausschuss

§ 1 Der Revisionsausschuss:

- a) entscheidet gemäss Artikel 33 § 4 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens;
- b) prüft die Anträge, die gemäss Artikel 33 § 2 der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen sind.

§ 2 Der Revisionsausschuss ist beschlussfähig (Art. 13 § 3), wenn die Mehrheit der Mitgliedstaaten vertreten ist.

Art. 18 Fachausschuss RID

§ 1 Der Fachausschuss RID entscheidet gemäss Artikel 33 § 5 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens.

§ 2 Der Fachausschuss RID ist beschlussfähig (Art. 13 § 3), wenn ein Drittel der Mitgliedstaaten vertreten ist.

Art. 19 Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr

§ 1 Der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr:

- a) befasst sich mit allen Fragen der Erleichterung des Grenzübertritts im internationalen Eisenbahnverkehr;
- b) empfiehlt Standards, Methoden, Verfahren und Praktiken betreffend Erleichterungen im internationalen Eisenbahnverkehr.

§ 2 Der Ausschuss für Erleichterungen im Eisenbahnverkehr ist beschlussfähig (Art. 13 § 3), wenn ein Drittel der Mitgliedstaaten vertreten ist.

Art. 20 Fachausschuss für technische Fragen

§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen:

- a) entscheidet über die Verbindlicherklärung einer technischen Norm für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, gemäss Artikel 5 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU;
- b) entscheidet über die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift für Bau, Betrieb, Instandhaltung oder für Verfahren betreffend Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, gemäss Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU;
- c) beobachtet die Anwendung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Eisenbahnverkehr bestimmt ist, und prüft ihre Weiterentwicklung im Hinblick auf ihre Verbindlicherklärung oder Annahme gemäss den in Artikel 5 und 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU vorgesehenen Verfahren;
- d) entscheidet gemäss Artikel 33 § 6 über Anträge auf Änderung des Übereinkommens;
- e) befasst sich mit allen weiteren Angelegenheiten, die ihm gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und den Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF zur Behandlung zugewiesen sind.

§ 2 Der Fachausschuss für technische Fragen ist beschlussfähig (Art. 13 § 3), wenn die Hälfte der Mitgliedstaaten im Sinne des Artikels 16 § 1 vertreten ist. Bei der Beschlussfassung über Bestimmungen der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU haben Mitgliedstaaten, die den betreffenden Bestimmungen gemäss Artikel 35 § 4 widersprochen oder eine Erklärung gemäss Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU abgegeben haben, kein Stimmrecht.

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann entweder technische Normen für verbindlich erklären oder einheitliche technische Vorschriften annehmen, oder ihre Verbindlicherklärung oder Annahme ablehnen; er kann sie keinesfalls ändern.

Art. 21 Generalsekretär

§ 1 Der Generalsekretär besorgt die Sekretariatsgeschäfte der Organisation.

§ 2 Der Generalsekretär wird für einen Zeitraum von drei Jahren von der Generalversammlung gewählt und ist höchstens zweimal wieder wählbar.

§ 3 Der Generalsekretär hat insbesondere:

- a) die Aufgaben des Depositars zu erfüllen (Art. 36);
- b) die Organisation nach aussen zu vertreten;
- c) die von der Generalversammlung und von den Ausschüssen gefassten Beschlüsse den Mitgliedstaaten mitzuteilen (Art. 34 § 1, Art. 35 § 1);
- d) die Aufgaben auszuführen, die ihm von den anderen Organen der Organisation übertragen werden;
- e) die Anträge der Mitgliedstaaten auf Änderung des Übereinkommens für die Beratungen vorzubereiten, wobei gegebenenfalls Sachverständige zugezogen werden können;
- f) die Generalversammlung und die übrigen Ausschüsse einzuberufen (Art. 14 § 3, Art. 16 § 2);
- g) den Mitgliedstaaten rechtzeitig die erforderlichen Dokumente für die Tagungen der verschiedenen Organe zu übermitteln;
- h) das Arbeitsprogramm, den Voranschlag und den Geschäftsbericht der Organisation auszuarbeiten und sie dem Verwaltungsausschuss zur Genehmigung zu unterbreiten (Art. 25);
- i) die Finanzen der Organisation im Rahmen des genehmigten Voranschlages zu führen;
- j) auf Ersuchen einer der beteiligten Parteien durch Anbieten seiner guten Dienste zu versuchen, Streitigkeiten zwischen ihnen über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens zu schlichten;
- k) auf Ersuchen aller beteiligten Parteien bei Streitigkeiten über Auslegung oder Anwendung des Übereinkommens Gutachten abzugeben;
- l) die ihm in Titel V zugewiesenen Aufgaben wahrzunehmen;
- m) die Mitteilungen der Mitgliedstaaten, der internationalen Organisationen und Verbände, die in Artikel 16 § 5 genannt sind, sowie der am internationalen Eisenbahnverkehr beteiligten Unternehmen (Beförderer, Infrastrukturbetreiber usw.) entgegenzunehmen und sie gegebenenfalls den anderen Mitgliedstaaten, den internationalen Organisationen und Verbänden sowie den Unternehmen zur Kenntnis zu bringen;
- n) das Personal der Organisation zu führen;

- o) die Mitgliedstaaten rechtzeitig zu unterrichten, wenn bei der Organisation ein Dienstposten frei wird;
- p) die in Artikel 24 vorgesehenen Listen der Linien auf dem Laufenden zu halten und zu veröffentlichen.

§ 4 Der Generalsekretär kann von sich aus Anträge zur Änderung des Übereinkommens vorlegen.

Art. 22 Personal der Organisation

Die Rechte und Pflichten des Personals der Organisation ergeben sich aus dem vom Verwaltungsausschuss gemäss Artikel 15 § 5 Buchstabe c) zu erlassenden Personalstatut.

Art. 23 Zeitschrift

§ 1 Die Organisation gibt eine Zeitschrift heraus, die die amtlichen sowie die für die Anwendung des Übereinkommens notwendigen und zweckdienlichen Mitteilungen enthält.

§ 2 Mitteilungen, die der Generalsekretär auf Grund des Übereinkommens zu machen hat, können gegebenenfalls durch Veröffentlichung in der Zeitschrift erfolgen.

Art. 24 Listen der Linien

§ 1 Die jeweils in Artikel 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM genannten Linien zur See oder auf Binnengewässern, auf denen auf der Grundlage eines einzigen Beförderungsvertrages zusätzlich zu einer Schienenbeförderung Beförderungen durchgeführt werden, werden in zwei Listen eingetragen:

- a) Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIV;
- b) Liste der Linien zur See oder auf Binnengewässern CIM.

§ 2 Eisenbahnstrecken eines Mitgliedstaates, der einen Vorbehalt gemäss Artikel 1 § 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder gemäss Artikel 1 § 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM eingelegt hat, werden diesem Vorbehalt entsprechend in zwei Listen eingetragen:

- a) Liste der Eisenbahnstrecken CIV;
- b) Liste der Eisenbahnstrecken CIM.

§ 3 Die Mitgliedstaaten richten ihre Mitteilungen betreffend die Eintragung oder die Streichung von Linien und Eisenbahnstrecken gemäss den §§ 1 und 2 an den Generalsekretär. Sofern die in § 1 bezeichneten Linien zur See oder auf Binnengewässern Mitgliedstaaten verbinden, werden sie nur im Einverständnis dieser Staaten eingetragen; für die Streichung einer solchen Linie genügt die Mitteilung eines dieser Staaten.

§ 4 Der Generalsekretär teilt allen Mitgliedstaaten die Eintragung oder die Streichung einer Linie oder einer Eisenbahnstrecke mit.

§ 5 Beförderungen auf Linien zur See oder auf Binnengewässern gemäss § 1 und Beförderungen auf Eisenbahnstrecken gemäss § 2 sind dem Übereinkommen nach Ablauf eines Monats, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Generalsekretärs über die Eintragung, unterstellt. Sie sind dem Übereinkommen nach Ablauf von drei Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Generalsekretärs über die Streichung, nicht mehr unterstellt, ausgenommen bereits begonnene Beförderungen, die beendet werden müssen.

Titel IV Finanzen

Art. 25 Arbeitsprogramm. Voranschlag. Rechnungsabschluss.
Geschäftsbericht

§ 1 Das Arbeitsprogramm, der Voranschlag und der Rechnungsabschluss der Organisation umfassen einen Zeitraum von jeweils zwei Kalenderjahren.

§ 2 Die Organisation gibt mindestens alle zwei Jahre einen Geschäftsbericht heraus.

§ 3 Die Höhe der Ausgaben der Organisation wird auf Vorschlag des Generalsekretärs vom Verwaltungsausschuss für jede Haushaltsperiode festgelegt.

Art. 26 Finanzierung der Ausgaben

§ 1 Vorbehaltlich der §§ 2 bis 4 werden die nicht durch sonstige Einnahmen gedeckten Ausgaben der Organisation von den Mitgliedstaaten zu zwei Fünfteln auf der Grundlage des Beitragsschlüssels der Vereinten Nationen und zu drei Fünfteln auf der Grundlage der gesamten Länge der Eisenbahninfrastruktur sowie der gemäss Artikel 24 § 1 eingetragenen Linien zur See und auf Binnengewässern getragen. Für Linien zur See und auf Binnengewässern wird nur die Hälfte ihrer Längen berechnet.

§ 2 Hat ein Mitgliedstaat einen Vorbehalt gemäss Artikel 1 § 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder gemäss Artikel 1 § 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM eingelegt, so wird sein Beitrag wie folgt ermittelt:

- a) Statt der gesamten Länge der Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet dieses Mitgliedstaates wird nur die Länge der gemäss Artikel 24 § 2 eingetragenen Eisenbahnstrecken berücksichtigt;
- b) der Teil des Beitrages nach dem Schlüssel der Vereinten Nationen wird nur anteilig im Verhältnis der Länge der gemäss Artikel 24 §§ 1 und 2 eingetragenen Linien oder Eisenbahnstrecken zur Gesamtlänge der Eisenbahninfrastruktur auf dem Gebiet dieses Mitgliedstaates, zuzüglich der Länge der gemäss Artikel 24 § 1 eingetragenen Linien, berechnet; in keinem Falle darf er weniger als 0,01 Prozent betragen.

§ 3 Jeder Mitgliedstaat trägt mindestens 0,25 Prozent und höchstens 15 Prozent der Beiträge.

§ 4 Der Verwaltungsausschuss legt fest, welche Aufgaben der Organisation:

- a) alle Mitgliedstaaten in gleicher Weise betreffen und welche Ausgaben von allen Mitgliedstaaten nach dem in § 1 genannten Schlüssel getragen werden;
- b) nur einen Teil der Mitgliedstaaten betreffen und welche Ausgaben von diesen Mitgliedstaaten nach dem gleichen Schlüssel getragen werden.

§ 3 gilt entsprechend. Artikel 4 § 3 bleibt unberührt.

§ 5 Die Beiträge der Mitgliedstaaten zu den Ausgaben der Organisation werden in Form einer Vorauszahlung in zwei Raten bis spätestens 31. Oktober eines jeden der beiden Jahre, die der Voranschlag umfasst, geschuldet. Die Höhe der Vorauszahlungen wird auf der Grundlage der für die beiden Vorjahre endgültig geschuldeten Beiträge festgesetzt.

§ 6 Mit der Übersendung des Geschäftsberichtes und des Rechnungsabschlusses an die Mitgliedstaaten teilt der Generalsekretär die endgültige Höhe des Beitrags für die beiden abgelaufenen Kalenderjahre sowie die Höhe des Vorschusses für die beiden kommenden Kalenderjahre mit.

§ 7 Nach dem 31. Dezember des Jahres, in dem die Mitteilung des Generalsekretärs gemäss § 6 erfolgt ist, ist der für die beiden abgelaufenen Kalenderjahre geschuldete Beitrag mit fünf Prozent jährlich zu verzinsen. Hat ein Mitgliedstaat ein Jahr nach diesem Zeitpunkt seinen Beitrag nicht gezahlt, so ist sein Stimmrecht ausgesetzt, bis er seiner Zahlungspflicht nachgekommen ist. Nach Ablauf einer weiteren Frist von zwei Jahren prüft die Generalversammlung, ob die Haltung dieses Staates als stillschweigende Kündigung des Übereinkommens anzusehen ist, wobei sie gegebenenfalls den Zeitpunkt festlegt, in dem die Kündigung wirksam wird.

§ 8 Im Falle der Kündigung gemäss § 7 oder gemäss Artikel 41 sowie im Falle der Aussetzung des Stimmrechtes gemäss Artikel 40 § 4 Buchstabe b) bleiben die fälligen Beiträge geschuldet.

§ 9 Nicht bezahlte Beiträge werden aus Mitteln der Organisation gedeckt.

§ 10 Ein Mitgliedstaat, der das Übereinkommen gekündigt hat, kann durch Beitritt wieder Mitgliedstaat werden, vorausgesetzt, dass er die von ihm geschuldeten Beträge gezahlt hat.

§ 11 Die Organisation erhebt eine Vergütung zur Deckung der besonderen Kosten, die sich aus den in Artikel 21 § 3 Buchstaben j) bis l) vorgesehenen Tätigkeiten ergeben. In den Fällen des Artikels 21 § 3 Buchstaben j) und k) wird dieser Betrag auf Vorschlag des Generalsekretärs vom Verwaltungsausschuss festgesetzt; im Falle des Artikels 21 § 3 Buchstabe l) ist Artikel 31 § 3 anzuwenden.

Art. 27⁶ Rechnungsprüfung

§ 1 Sofern die Generalversammlung gemäss Artikel 14 § 2 Buchstabe k) nichts anderes beschliesst, wird die Rechnungsprüfung vom Sitzstaat nach den Regeln dieses Artikels und, vorbehaltlich besonderer Weisungen des Verwaltungsausschusses, in

⁶ Fassung gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 26. Juni 2014, in Kraft seit 1. Juli 2015 (AS 2015 2131).

Übereinstimmung mit der Ordnung für das Rechnungswesen und die Buchhaltung der Organisation (Art. 15 § 5 Bst. e) durchgeführt.

§ 2 Der Rechnungsprüfer hat jederzeit freien Zugang zu allen Büchern, Schriften, Buchungsbelegen und sonstigen Informationen, die er als notwendig erachtet.

§ 3 Der Rechnungsprüfer teilt dem Verwaltungsausschuss und dem Generalsekretär die bei der Rechnungsprüfung getroffenen Feststellungen mit. Er kann darüber hinaus jede Anmerkung machen, die er hinsichtlich des Finanzberichts des Generalsekretärs für angebracht hält.

§ 4 Das Mandat der Rechnungsprüfung richtet sich nach der Ordnung für das Rechnungswesen und die Buchhaltung und dem dieser angehängten Zusatzmandat.

Titel V Schiedsgerichtsbarkeit

Art. 28 Zuständigkeit

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

§ 2 Andere Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens oder anderer gemäss Artikel 2 § 2 im Rahmen der Organisation ausgearbeiteter Übereinkommen können, wenn sie nicht gütlich beigelegt oder der Entscheidung der ordentlichen Gerichte unterbreitet worden sind, im Einverständnis der beteiligten Parteien einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Für die Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und das schiedsgerichtliche Verfahren gelten die Artikel 29–32.

§ 3 Jeder Staat, der einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen stellt, kann sich dabei das Recht vorbehalten, die §§ 1 und 2 ganz oder teilweise nicht anzuwenden.

§ 4 Der Staat, der einen Vorbehalt gemäss § 3 eingelegt hat, kann jederzeit durch Mitteilung an den Depositär darauf verzichten. Der Verzicht wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositär den Mitgliedstaaten davon Kenntnis gegeben hat.

Art. 29 Schiedsvertrag. Gerichtskanzlei

Die Parteien schliessen einen Schiedsvertrag, der insbesondere:

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

bestimmt. Der Schiedsvertrag muss dem Generalsekretär mitgeteilt werden, der die Aufgaben einer Gerichtskanzlei wahrnimmt.

Art. 30 Schiedsrichter

§ 1 Der Generalsekretär stellt eine Liste der Schiedsrichter auf und hält sie auf dem Laufenden. Jeder Mitgliedstaat kann zwei seiner Staatsangehörigen in die Liste der Schiedsrichter eintragen lassen.

§ 2 Das Schiedsgericht besteht gemäss dem Schiedsvertrag aus einem, drei oder fünf Schiedsrichtern. Die Schiedsrichter werden unter den Personen gewählt, die in der in § 1 erwähnten Liste eingetragen sind. Sieht der Schiedsvertrag jedoch fünf Schiedsrichter vor, so kann jede Partei einen nicht in der Liste eingetragenen Schiedsrichter wählen. Sieht der Schiedsvertrag einen Einzelschiedsrichter vor, so wird er im gegenseitigen Einverständnis der Parteien gewählt. Sieht der Schiedsvertrag drei oder fünf Schiedsrichter vor, so wählt jede Partei jeweils einen oder zwei Schiedsrichter; diese bezeichnen im gegenseitigen Einverständnis den dritten oder den fünften Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichtes führt. Sind die Parteien über die Bezeichnung des Einzelschiedsrichters oder die gewählten Schiedsrichter über die Bezeichnung des dritten oder des fünften Schiedsrichters nicht einig, so wird dieser durch den Generalsekretär bezeichnet.

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

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

Art. 31 Verfahren. Kosten

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

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

§ 2 Die Honorare der Schiedsrichter werden vom Generalsekretär festgelegt.

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

Art. 32 Verjährung. Vollstreckbarkeit

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

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

Titel VI
Änderung des Übereinkommens**Art. 33** Zuständigkeiten

§ 1 Der Generalsekretär bringt die Anträge auf Änderung des Übereinkommens, die die Mitgliedstaaten an ihn gerichtet haben oder die er selbst ausgearbeitet hat, den Mitgliedstaaten unverzüglich zur Kenntnis.

§ 2 Die Generalversammlung entscheidet über Anträge auf Änderung des Übereinkommens, soweit in den §§ 4 bis 6 nichts anderes bestimmt ist.

§ 3 Wird der Generalversammlung ein Antrag auf Änderung vorgelegt, so kann sie mit der in Artikel 14 § 6 vorgesehenen Mehrheit feststellen, dass ein solcher Antrag in unmittelbarem Zusammenhang mit einer oder mit mehreren Bestimmungen der Anhänge zum Übereinkommen steht. In diesem Fall sowie in den Fällen der §§ 4 bis 6, jeweils zweiter Satz, ist die Generalversammlung auch für die Entscheidung über die Änderung dieser Bestimmung oder dieser Bestimmungen der Anhänge zuständig.

§ 4 Vorbehaltlich einer Feststellung der Generalversammlung gemäss § 3 erster Satz entscheidet der Revisionsausschuss über Anträge auf Änderung der:

- a) Artikel 9 und 27 §§ 2 bis 10;
- b) Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, ausgenommen Artikel 1, 2, 5, 6, 16, 26–39, 41–53 und 56–60;
- c) Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, ausgenommen Artikel 1, 5, 6 §§ 1 und 2, Artikel 8, 12, 13 § 2, Artikel 14, 15 §§ 2 und 3, Artikel 19 §§ 6 und 7 sowie Artikel 23–27, 30–33, 36–41 und 44–48;
- d) Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV, ausgenommen Artikel 1, 4, 5 und 7 bis 12;
- e) Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI, ausgenommen Artikel 1, 2, 4, 8 bis 15, 17–19, 21, 23–25;
- f) Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU, ausgenommen Artikel 1, 3 und 9 bis 11 sowie die Anlagen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften;

g) Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, ausgenommen Artikel 1, 3 und 9.

Werden Anträge auf Änderung gemäss Buchstabe a) bis g) dem Revisionsausschuss vorgelegt, so kann ein Drittel der im Ausschuss vertretenen Staaten verlangen, dass diese Anträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

§ 5 Der Fachausschuss RID entscheidet über Anträge auf Änderung der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID). Werden solche Anträge dem Fachausschuss RID vorgelegt, so kann ein Drittel der im Ausschuss vertretenen Staaten verlangen, dass diese Anträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

§ 6 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über Anträge auf Änderung der Anlagen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU. Werden solche Anträge dem Fachausschuss für technische Fragen vorgelegt, so kann ein Drittel der im Ausschuss vertretenen Staaten verlangen, dass diese Anträge der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Art. 34 Beschlüsse der Generalversammlung

§ 1 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens werden den Mitgliedstaaten vom Generalsekretär mitgeteilt.

§ 2 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst treten zwölf Monate nach Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten für alle Mitgliedstaaten in Kraft mit Ausnahme der Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen.

§ 3 Die von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten zwölf Monate nach Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäss Artikel 42 § 1 erster Satz nicht abgegeben haben, für alle Mitgliedstaaten in Kraft mit Ausnahme derjenigen Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklären, dass sie ihnen nicht zustimmen, sowie derjenigen Mitgliedstaaten, die eine Erklärung gemäss Artikel 42 § 1 erster Satz abgegeben haben.

§ 4 Die Mitgliedstaaten richten ihre Mitteilungen über die Genehmigung der von der Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens sowie ihre Erklärungen, wonach sie diesen Änderungen nicht zustimmen, an den Generalsekretär. Er unterrichtet hierüber die übrigen Mitgliedstaaten.

§ 5 Die in §§ 2 und 3 genannte Frist berechnet sich ab dem Tag der Mitteilung des Generalsekretärs über das Vorliegen der Voraussetzungen für das Inkrafttreten der Änderungen.

§ 6 Die Generalversammlung kann bei der Beschlussfassung über eine Änderung feststellen, dass diese Änderung von solcher Tragweite ist, dass für jeden Mitgliedstaat, der eine Erklärung gemäss § 2 oder § 3 abgibt und der die Änderung nicht innerhalb von achtzehn Monaten nach ihrem Inkrafttreten genehmigt, nach Ablauf dieser Frist die Mitgliedschaft in der Organisation beendet ist.

§ 7 Soweit Beschlüsse der Generalversammlung Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen betreffen, ist die Anwendung des jeweiligen Anhangs insgesamt im

Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten, die den Beschlüssen rechtzeitig gemäss § 3 widersprochen haben, mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Der Generalsekretär teilt diese Aussetzung den Mitgliedstaaten mit; sie verliert ihre Wirkung nach Ablauf eines Monats, gerechnet von dem Tag, an dem der Generalsekretär die Rücknahme eines solchen Widerspruches den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

Art. 35 Beschlüsse der Ausschüsse

§ 1 Die von den Ausschüssen beschlossenen Änderungen des Übereinkommens werden den Mitgliedstaaten vom Generalsekretär mitgeteilt.

§ 2 Die vom Revisionsausschuss beschlossenen Änderungen des Übereinkommens selbst treten für alle Mitgliedstaaten am ersten Tage des zwölften Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat. Innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung, können die Mitgliedstaaten Widerspruch erheben. Erhebt ein Viertel der Mitgliedstaaten Widerspruch, treten die Änderungen nicht in Kraft. Wenn ein Mitgliedstaat innerhalb der Frist von vier Monaten gegen einen Beschluss des Revisionsausschusses Widerspruch erhebt und das Übereinkommen kündigt, wird die Kündigung in dem Zeitpunkt wirksam, der für das Inkrafttreten dieses Beschlusses vorgesehen ist.

§ 3 Die vom Revisionsausschuss beschlossenen Änderungen der Anhänge zum Übereinkommen treten für alle Mitgliedstaaten am ersten Tage des zwölften Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat. Die vom Fachausschuss RID oder vom Fachausschuss für technische Fragen beschlossenen Änderungen treten für alle Mitgliedstaaten am ersten Tage des sechsten Monats nach dem Monat in Kraft, in dem der Generalsekretär sie den Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

§ 4 Innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung des Generalsekretärs nach § 3, können die Mitgliedstaaten Widerspruch erheben. Erhebt ein Viertel der Mitgliedstaaten Widerspruch, treten die Änderungen nicht in Kraft. In den Mitgliedstaaten, die den Beschlüssen rechtzeitig widersprochen haben, ist die Anwendung des jeweiligen Anhangs insgesamt im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt. Jedoch sind bei einem Widerspruch gegen die Verbindlicherklärung einer technischen Norm oder gegen die Annahme einer einheitlichen technischen Vorschrift nur diese im Verkehr mit und zwischen den Mitgliedstaaten mit dem Inkrafttreten der Beschlüsse ausgesetzt; Entsprechendes gilt bei einem teilweisen Widerspruch.

§ 5 Der Generalsekretär teilt Aussetzungen gemäss § 4 den Mitgliedstaaten mit; sie verlieren ihre Wirkung nach Ablauf eines Monats, gerechnet von dem Tag, an dem der Generalsekretär die Rücknahme eines solchen Widerspruches den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt hat.

§ 6 Bei der Ermittlung der Zahl der Widersprüche gemäss den §§ 2 und 4 werden Mitgliedstaaten:

- a) ohne Stimmrecht (Art. 14 § 5, Art. 26 § 7 oder Art. 40 § 4);

- b) die nicht Mitglied des betreffenden Ausschusses sind (Art. 16 § 1 zweiter Satz);
- c) die eine Erklärung gemäss Artikel 9 § 1 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU abgegeben haben,

nicht berücksichtigt.

Titel VII

Schlussbestimmungen

Art. 36 Depositär

§ 1 Der Generalsekretär ist Depositär dieses Übereinkommens. Seine Aufgaben als Depositär sind die, die in Teil VII des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969⁷ über das Recht der Verträge aufgeführt sind.

§ 2 Im Falle von Streitigkeiten zwischen einem Mitgliedstaat und dem Depositär hinsichtlich der Funktionen des Depositärs hat der Depositär oder der betreffende Mitgliedstaat den Streitpunkt den übrigen Mitgliedstaaten zur Kenntnis zu bringen oder sie gegebenenfalls dem Verwaltungsausschuss zur Entscheidung vorzulegen.

Art. 37 Beitritt zum Übereinkommen

§ 1 Jedem Staat, in dessen Gebiet eine Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, steht der Beitritt zum Übereinkommen offen.

§ 2 Ein Staat, der dem Übereinkommen beizutreten wünscht, richtet an den Depositär einen Antrag. Der Depositär teilt ihn den Mitgliedstaaten mit.

§ 3 Haben nicht fünf Mitgliedstaaten beim Depositär innerhalb dreier Monate nach der in § 2 genannten Mitteilung Einspruch erhoben, ist der Antrag rechtsverbindlich angenommen. Der Depositär teilt dies dem antragstellenden Staat sowie den Mitgliedstaaten unverzüglich mit. Der Beitritt wird am ersten Tage des dritten Monats nach dieser Mitteilung wirksam.

§ 4 Haben mindestens fünf Mitgliedstaaten innerhalb der in § 3 genannten Frist Einspruch erhoben, wird der Beitrittsantrag der Generalversammlung zur Entscheidung unterbreitet.

§ 5 Jeder Beitritt zum Übereinkommen kann, vorbehaltlich des Artikels 42, sich nur auf das Übereinkommen in seiner im Zeitpunkt des Wirksamwerdens des Beitrittes geltenden Fassung beziehen.

Art. 38 Beitritt regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration

§ 1 Der Beitritt zum Übereinkommen steht regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration offen, die über eine für ihre Mitglieder verbindliche Gesetzgebungsbefugnis auf Gebieten, die Gegenstand dieses Übereinkommens sind, verfügen und

deren Mitglieder ein oder mehrere Mitgliedstaaten sind. Die Bedingungen dieses Beitrittes werden in einer Vereinbarung zwischen der Organisation und der regionalen Organisation festgelegt.

§ 2 Die regionale Organisation kann die Rechte ausüben, die ihren Mitgliedern auf Grund des Übereinkommens zustehen, soweit sie Gegenstände betreffen, die in die Zuständigkeit der regionalen Organisation fallen. Das Gleiche gilt für die Pflichten, die den Mitgliedstaaten auf Grund des Übereinkommens obliegen, ausgenommen die finanziellen Verpflichtungen gemäss Artikel 26.

§ 3 Hinsichtlich der Wahrnehmung des Stimmrechtes und des in Artikel 35 §§ 2 und 4 vorgesehenen Widerspruchsrechtes stehen der regionalen Organisation so viele Stimmen zu, wie die Zahl ihrer Mitglieder beträgt, die zugleich Mitgliedstaaten der Organisation sind. Letztere dürfen ihre Rechte, insbesondere das Stimmrecht, nur in dem Umfange wahrnehmen, wie § 2 es zulässt. Die regionale Organisation besitzt kein Stimmrecht hinsichtlich des Titels IV.

§ 4 Hinsichtlich der Beendigung der Mitgliedschaft gilt Artikel 41 entsprechend.

Art. 39 Assoziierte Mitglieder

§ 1 Jeder Staat, in dessen Gebiet eine Eisenbahninfrastruktur betrieben wird, kann assoziiertes Mitglied der Organisation werden. Artikel 37 §§ 2 bis 5 findet entsprechende Anwendung.

§ 2 Ein assoziiertes Mitglied kann an den Arbeiten der in den in Artikel 13 § 1 Buchstaben a) und c) bis f) genannten Organe nur mit beratender Stimme teilnehmen. Ein assoziiertes Mitglied kann nicht zum Mitglied des Verwaltungsausschusses bestimmt werden. Es trägt zu den Ausgaben der Organisation mit 0,25 Prozent der Beiträge (Art. 26 § 3) bei.

§ 3 Hinsichtlich der Beendigung der Assoziierung gilt Artikel 41 entsprechend.

Art. 40 Ruhen der Mitgliedschaft

§ 1 Ein Mitgliedstaat kann, ohne das Übereinkommen zu kündigen, beantragen, dass seine Mitgliedschaft in der Organisation ruht, wenn internationaler Eisenbahnverkehr auf seinem Hoheitsgebiet aus Gründen, die der Mitgliedstaat selbst nicht zu vertreten hat, nicht mehr stattfindet.

§ 2 Über einen Antrag auf Ruhen der Mitgliedschaft entscheidet der Verwaltungsausschuss. Der Antrag muss spätestens drei Monate vor einer Tagung des Ausschusses beim Generalsekretär gestellt werden.

§ 3 Das Ruhen der Mitgliedschaft tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der auf den Tag der Mitteilung des Generalsekretärs an die Mitgliedstaaten über die Entscheidung des Verwaltungsausschusses folgt. Das Ruhen der Mitgliedschaft endet mit der Mitteilung des Mitgliedstaates über die Wiederaufnahme des internationalen Eisenbahnverkehrs auf seinem Gebiet. Der Generalsekretär unterrichtet davon unverzüglich die übrigen Mitgliedstaaten.

§ 4 Das Ruhen der Mitgliedschaft hat zur Folge, dass:

- a) der Mitgliedstaat von der Verpflichtung, Beiträge zu den Ausgaben der Organisation zu entrichten, befreit ist;
- b) das Stimmrecht in den Organen der Organisation ausgesetzt ist;
- c) das Widerspruchsrecht gemäss Artikel 34 §§ 2 und 3 sowie Artikel 35 §§ 2 und 4 ausgesetzt ist.

Art. 41 Kündigung des Übereinkommens

§ 1 Das Übereinkommen kann jederzeit gekündigt werden.

§ 2 Will ein Mitgliedstaat kündigen, teilt er dies dem Depositar mit. Die Kündigung wird am 31. Dezember des folgenden Jahres wirksam.

Art. 42 Erklärungen und Vorbehalte zum Übereinkommen

§ 1 Jeder Mitgliedstaat kann jederzeit erklären, dass er bestimmte Anhänge zum Übereinkommen in ihrer Gesamtheit nicht anwenden wird. Im Übrigen sind Vorbehalte sowie Erklärungen, einzelne Bestimmungen des Übereinkommens selbst oder der Anhänge nicht anzuwenden, nur zulässig, soweit die Zulässigkeit solcher Vorbehalte und Erklärungen darin ausdrücklich vorgesehen ist.

§ 2 Vorbehalte oder Erklärungen sind an den Depositar zu richten. Sie werden in dem Zeitpunkt wirksam, an dem das Übereinkommen für den betreffenden Staat in Kraft tritt. Erklärungen, die nach diesem Zeitpunkt abgegeben werden, werden am 31. Dezember des auf die Erklärung folgenden Jahres wirksam. Der Depositar unterrichtet die Mitgliedstaaten.

Art. 43 Auflösung der Organisation

§ 1 Die Generalversammlung kann die Auflösung der Organisation und die allfällige Übertragung ihrer Aufgaben an eine andere zwischenstaatliche Organisation beschliessen und gegebenenfalls die Bedingungen hierfür im Einvernehmen mit dieser Organisation festlegen.

§ 2 Im Falle der Auflösung der Organisation fällt ihr Vermögen den Mitgliedstaaten zu, die während der letzten fünf dem Jahr der Beschlussfassung nach § 1 vorangegangenen Kalenderjahre ununterbrochen Mitglied der Organisation waren, und zwar im Verhältnis des durchschnittlichen Prozentsatzes, mit dem sie in diesen vorangegangenen fünf Jahren zu den Ausgaben der Organisation beigetragen haben.

Art. 44 Übergangsregelung

In den Fällen des Artikels 34 § 7, des Artikels 35 § 4, des Artikels 41 § 1 und des Artikels 42 gilt für bestehende Verträge gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV, den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV oder den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI das im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses geltende Recht weiter.

Art. 45 Wortlaut des Übereinkommens

§ 1 Das Übereinkommen ist in deutscher, englischer und französischer Sprache abgefasst. Im Falle von Abweichungen ist der französische Wortlaut massgebend.

§ 2 Auf Antrag eines der betroffenen Staaten gibt die Organisation amtliche Übersetzungen des Übereinkommens in weiteren Sprachen heraus, sofern eine dieser Sprachen Amtssprache im Gebiet mindestens zweier Mitgliedstaaten ist. Die Übersetzungen werden in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen der betroffenen Mitgliedstaaten erarbeitet.

**Protokoll
über die Vorrechte und Immunitäten der Zwischenstaatlichen
Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
(OTIF)**

Art. 1 Immunität von der Gerichtsbarkeit, Vollstreckung und
Beschlagnahme

§ 1 Die Organisation genießt im Rahmen ihrer amtlichen Tätigkeit Immunität von der Gerichtsbarkeit und Vollstreckung ausser:

- a) soweit die Organisation im Einzelfall ausdrücklich darauf verzichtet;
- b) im Fall eines von einem Dritten angestregten Zivilverfahrens;
- c) im Fall einer Widerklage, die in direktem Zusammenhang mit einer durch die Organisation erhobenen Hauptklage steht;
- d) im Fall einer durch gerichtliche Entscheidung angeordneten Pfändung von Gehältern, Löhnen und sonstigen Bezügen, welche die Organisation einem Mitglied des Personals schuldet.

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

Art. 2 Schutz vor Enteignung

Ist eine Enteignung aus Gründen des öffentlichen Interesses erforderlich, so müssen alle geeigneten Massnahmen getroffen werden, um zu verhindern, dass die Enteignung die Ausübung der Tätigkeiten der Organisation beeinträchtigt; im Voraus und unverzüglich ist eine angemessene Entschädigung zu leisten.

Art. 3 Befreiung von der Besteuerung

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

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

§ 3 Waren, die gemäss § 1 erworben worden sind, dürfen nur zu den Bedingungen verkauft, abgegeben oder benutzt werden, die von dem Mitgliedstaat festgelegt sind, der diese Befreiungen gewährt hat.

Art. 4 Befreiung von Abgaben und Zöllen

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

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

§ 3 Artikel 3 § 3 gilt für Waren, die gemäss § 1 eingeführt worden sind, entsprechend.

Art. 5 Amtliche Tätigkeiten

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

Art. 6 Geldverkehr

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

Art. 7 Nachrichtenverkehr

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

Art. 8 Vorrechte und Immunitäten der Staatenvertreter

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

- a) Immunität von der Gerichtsbarkeit, auch nach Beendigung ihres Auftrages, hinsichtlich der von ihnen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vorgenommenen Handlungen, einschliesslich ihrer mündlichen und schriftlichen Äusserungen; diese Immunität gilt jedoch nicht im Falle von Schäden auf Grund eines Unfalles, der durch ein einem Vertreter eines Mitgliedstaates gehörendes oder von ihm geführtes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstoffes gegen die für das betreffende Fahrzeug geltenden Verkehrsvorschriften;

- b) Immunität von Festnahme und Untersuchungshaft, ausser wenn sie auf frischer Tat ertappt werden;
- c) Immunität von der Beschlagnahme ihres persönlichen Gepäcks, ausser wenn sie auf frischer Tat ertappt werden;
- d) Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;
- e) Befreiung für sich und ihre Ehegatten von allen Einreisebeschränkungen und von der Ausländermeldepflicht;
- f) die gleichen Erleichterungen hinsichtlich der Währungs- und Devisenvorschriften, wie sie Vertretern ausländischer Regierungen mit vorübergehendem amtlichem Auftrag gewährt werden.

Art. 9 Vorrechte und Immunitäten der Mitglieder des Personals der Organisation

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

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

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

Art. 10 Vorrechte und Immunitäten der Sachverständigen

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

- a) Immunität von der Gerichtsbarkeit hinsichtlich der von ihnen bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vorgenommenen Handlungen, einschliesslich ihrer mündlichen und schriftlichen Äusserungen; diese Immunität gilt jedoch nicht im Falle von Schäden auf Grund eines Unfalles, der durch ein einem Sachverständigen gehörendes oder von ihm geführtes Kraftfahrzeug oder sonstiges Fahrzeug verursacht wurde, oder im Fall eines Verstosses gegen die für das betreffende Fahrzeug geltenden Verkehrsvorschriften; die Sachverständigen geniessen diese Immunität auch nach Beendigung ihrer Tätigkeit bei der Organisation;
- b) Unverletzlichkeit aller ihrer amtlichen Schriftstücke und Urkunden;
- c) die Erleichterungen in Bezug auf Devisenvorschriften, die notwendig sind, um ihre Vergütungen zu überweisen;
- d) dieselben Erleichterungen in Bezug auf ihr persönliches Gepäck, wie sie den Bediensteten ausländischer Regierungen mit vorübergehendem amtlichem Auftrag gewährt werden.

Art. 11 Zweck der gewährten Vorrechte und Immunitäten

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

§ 2 Zuständig für Zwecke des § 1 sind:

- a) die Mitgliedstaaten für ihre Vertreter;
- b) der Verwaltungsausschuss für den Generalsekretär;
- c) der Generalsekretär für die übrigen Bediensteten der Organisation und für die von der Organisation berufenen Sachverständigen.

Art. 12 Verhinderung von Missbrauch

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

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

Art. 13 Behandlung eigener Staatsangehöriger

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

- a) Artikel 8, ausgenommen Buchstabe d);
- b) Artikel 9, ausgenommen Buchstabe a), b) und d);
- c) Artikel 10, ausgenommen Buchstabe a) und b),

zu gewähren.

Art. 14 Ergänzungsabkommen

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

*Anhang A zum Übereinkommen***Einheitliche Rechtsvorschriften
für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung
von Personen****(CIV)**

**Titel I
Allgemeine Bestimmungen****Art. 1 Anwendungsbereich**

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die entgeltliche oder unentgeltliche Beförderung von Personen auf der Schiene, wenn der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Wohnsitz oder den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Beförderungsvertrages.

§ 2 Schliesst eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, in Ergänzung der grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene eine Beförderung auf der Strasse oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates ein, so finden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

§ 3 Schliesst eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, in Ergänzung der Beförderung auf der Schiene eine Beförderung zur See oder eine grenzüberschreitende Beförderung auf Binnengewässern ein, so finden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung, sofern die Beförderung zur See oder auf Binnengewässern auf Linien durchgeführt wird, die in die in Artikel 24 § 1 des Übereinkommens vorgesehene Liste der Linien eingetragen sind.

§ 4 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften finden hinsichtlich der Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden auch auf Personen Anwendung, die eine gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM beförderte Sendung begleiten.

§ 5 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften finden keine Anwendung auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen auf dem Gebiet von Nachbarstaaten, wenn die Infrastruktur dieser Bahnhöfe von einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern, die einem einzigen dieser Staaten zugehören, betrieben wird.

§ 6 Jeder Staat, der Vertragspartei eines anderen mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vergleichbaren Übereinkommens über die durchgehende internationale Beförderung von Personen auf der Schiene ist und der einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen stellt, kann sich dabei vorbehalten, diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nur auf Beförderungen auf einem Teil der in seinem Gebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur anzuwenden. Dieser Teil der Eisenbahninfrastruktur muss genau bezeichnet sein und an eine Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates an-

schliessen. Hat ein Staat einen solchen Vorbehalt eingelegt, so gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nur:

- a) wenn der im Beförderungsvertrag vorgesehene Abgangs- oder Bestimmungs-ort sowie der vorgesehene Beförderungsweg zur bezeichneten Eisenbahninfrastruktur gehören; oder
- b) wenn die bezeichnete Eisenbahninfrastruktur die Eisenbahninfrastruktur zweier Mitgliedstaaten verbindet und sie im Beförderungsvertrag als Beförderungsweg für einen Transitverkehr vereinbart wurde.

§ 7 Der Staat, der einen Vorbehalt gemäss § 6 eingelegt hat, kann ihn jederzeit durch Mitteilung an den Depositar zurücknehmen. Die Rücknahme wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositar die Mitgliedstaaten darüber unterrichtet hat. Der Vorbehalt wird wirkungslos, wenn das in § 6 erster Satz genannte Übereinkommen für diesen Staat ausser Kraft tritt.

Art. 2 Erklärung zur Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

§ 1 Jeder Staat kann jederzeit erklären, dass er sämtliche Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften über die Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht anwenden wird, wenn sich der Unfall auf seinem Gebiet ereignet hat und der Reisende Angehöriger dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

§ 2 Der Staat, der eine Erklärung gemäss § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Depositar zurücknehmen. Die Rücknahme wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositar den Mitgliedstaaten davon Kenntnis gegeben hat.

Art. 3 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck:

- a) «Beförderer» den vertraglichen Beförderer, mit dem der Reisende den Beförderungsvertrag gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften geschlossen hat, oder einen aufeinander folgenden Beförderer, der auf der Grundlage dieses Vertrages haftet;
- b) «ausführender Beförderer» einen Beförderer, der mit dem Reisenden den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber der Beförderer gemäss Buchstabe a) die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat;
- c) «Allgemeine Beförderungsbedingungen» die in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder Tarifen in jedem Mitgliedstaat zu Recht bestehenden Bedingungen des Beförderers, die mit Abschluss des Beförderungsvertrages dessen Bestandteil geworden sind;
- d) «Fahrzeug» Kraftfahrzeuge oder Anhänger, die aus Anlass einer Personenbeförderung befördert werden.

Art. 4 Abweichungen

§ 1 Die Mitgliedstaaten können Abkommen schliessen, die Abweichungen von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften für Beförderungen ausschliesslich zwischen zwei beiderseits der Grenze gelegenen Bahnhöfen vorsehen, wenn sich zwischen ihnen und der Grenze kein weiterer Bahnhof befindet.

§ 2 Für Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten im Transit durch einen Staat, der nicht Mitgliedstaat ist, können die beteiligten Staaten Abkommen schliessen, die von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen.

§ 3 Vorbehaltlich anderer völkerrechtlicher Vorschriften können zwei oder mehrere Mitgliedstaaten untereinander die Bedingungen festlegen, unter denen Beförderer im Verkehr zwischen diesen Staaten zur Beförderung von Personen, Gepäck, Tieren und Fahrzeugen verpflichtet sind.

§ 4 Die Abkommen gemäss den §§ 1 bis 3 sowie ihre Inkraftsetzung werden der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr mitgeteilt. Der Generalsekretär der Organisation unterrichtet hierüber die Mitgliedstaaten und die interessierten Unternehmen.

Art. 5 Zwingendes Recht

Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften es nicht ausdrücklich zulassen, ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Bestimmungen des Beförderungsvertrages zur Folge. Dessen ungeachtet kann ein Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen nach diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erweitern.

Titel II
Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages**Art. 6** Beförderungsvertrag

§ 1 Durch den Beförderungsvertrag wird der Beförderer verpflichtet, den Reisenden sowie gegebenenfalls Reisegepäck und Fahrzeuge zum Bestimmungsort zu befördern und das Reisegepäck und die Fahrzeuge am Bestimmungsort auszuliefern.

§ 2 Der Beförderungsvertrag ist in einem oder mehreren Beförderungsausweisen festzuhalten, die dem Reisenden auszuhändigen sind. Unbeschadet des Artikels 9 berührt jedoch das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Beförderungsausweises weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

§ 3 Der Beförderungsausweis dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrages.

Art. 7 Beförderungsausweis

§ 1 Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen bestimmen Form und Inhalt der Beförderungsausweise sowie die Sprache und die Schriftzeichen, die beim Druck und beim Ausfüllen zu verwenden sind.

§ 2 In den Beförderungsausweis sind mindestens einzutragen:

- a) der Beförderer oder die Beförderer;
- b) die Angabe, dass die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt; dies kann durch die Abkürzung CIV geschehen;
- c) jede andere Angabe, die notwendig ist, Abschluss und Inhalt des Beförderungsvertrages zu beweisen, und die es dem Reisenden erlaubt, die Rechte aus diesem Vertrag geltend zu machen.

§ 3 Der Reisende hat sich bei der Entgegennahme des Beförderungsausweises zu vergewissern, ob dieser seinen Angaben gemäss ausgestellt ist.

§ 4 Der Beförderungsausweis ist übertragbar, wenn er nicht auf den Namen lautet und die Reise noch nicht angetreten ist.

§ 5 Der Beförderungsausweis kann auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen, die in lesbare Schriftzeichen umwandelbar sind. Die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Beförderungsausweises, funktional gleichwertig sein.

Art. 8 Zahlung und Erstattung des Beförderungspreises

§ 1 Soweit zwischen dem Reisenden und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, ist der Beförderungspreis im Voraus zu zahlen.

§ 2 Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen legen die Bedingungen fest, unter denen ein Beförderungspreis zu erstatten ist.

Art. 9 Berechtigung zur Fahrt. Ausschluss von der Beförderung

§ 1 Der Reisende muss vom Beginn der Reise an mit einem gültigen Beförderungsausweis versehen sein und ihn bei der Prüfung der Beförderungsausweise vorzeigen. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können vorsehen:

- a) dass ein Reisender, der keinen gültigen Beförderungsausweis vorzeigt, ausser dem Beförderungspreis einen Zuschlag zu zahlen hat;
- b) dass ein Reisender, der die sofortige Zahlung des Beförderungspreises oder des Zuschlages verweigert, von der Beförderung ausgeschlossen werden kann;
- c) ob und unter welchen Bedingungen ein Zuschlag zu erstatten ist.

§ 2 Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können vorsehen, dass Reisende, die:

- a) eine Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Betriebes oder für die Sicherheit der Mitreisenden darstellen;
- b) die Mitreisenden in unzumutbarer Weise belästigen,

von der Beförderung ausgeschlossen sind oder unterwegs davon ausgeschlossen werden können, und dass diese Personen keinen Anspruch auf Erstattung des Beförderungspreises und der Gepäckfracht haben.

Art. 10 Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

Der Reisende hat die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zu erfüllen.

Art. 11 Ausfall und Verspätung eines Zuges. Anschlussversäumnis

Der Beförderer hat gegebenenfalls den Ausfall des Zuges oder das Versäumnis des Anschlusses auf dem Beförderungsausweis zu bescheinigen.

Titel III

Beförderung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Fahrzeugen

Kapitel I

Gemeinsame Bestimmungen

Art. 12 Zugelassene Gegenstände und Tiere

§ 1 Der Reisende darf leicht tragbare Gegenstände (Handgepäck) und lebende Tiere gemäss den Allgemeinen Beförderungsbedingungen mitnehmen. Der Reisende darf darüber hinaus sperrige Gegenstände gemäss den besonderen Bestimmungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen mitnehmen. Gegenstände und Tiere, die andere Reisende behindern oder belästigen oder Schäden verursachen können, dürfen nicht mitgenommen werden.

§ 2 Der Reisende kann Gegenstände und Tiere gemäss den Allgemeinen Beförderungsbedingungen als Reisegepäck aufgeben.

§ 3 Der Beförderer kann aus Anlass einer Personenbeförderung Fahrzeuge gemäss den besonderen Bestimmungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen zur Beförderung zulassen.

§ 4 Die Beförderung gefährlicher Güter als Handgepäck, Reisegepäck sowie in oder auf Fahrzeugen, die gemäss diesem Titel auf der Schiene befördert werden, ist nur gemäss der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) zugelassen.

Art. 13 Nachprüfung

§ 1 Der Beförderer ist berechtigt, bei begründeter Vermutung einer Nichtbeachtung der Beförderungsbedingungen nachzuprüfen, ob die beförderten Gegenstände (Handgepäck, Reisegepäck, Fahrzeuge einschliesslich Ladung) und Tiere den Beförde-

rungsbedingungen entsprechen, wenn es die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfinden soll, nicht verbieten. Der Reisende ist einzuladen, der Nachprüfung beizuwohnen. Erscheint er nicht oder ist er nicht zu erreichen, so hat der Beförderer zwei unabhängige Zeugen beizuziehen.

§ 2 Wird festgestellt, dass die Beförderungsbedingungen nicht beachtet wurden, so kann der Beförderer vom Reisenden die Zahlung der Kosten der Nachprüfung verlangen.

Art. 14 Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

Bei der Beförderung von Gegenständen (Handgepäck, Reisegepäck, Fahrzeuge einschliesslich Ladung) und Tieren aus Anlass seiner Beförderung hat der Reisende die zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften zu erfüllen. Er hat der Untersuchung dieser Gegenstände beizuwohnen, soweit die Gesetze und Vorschriften jedes Staates keine Ausnahme vorsehen.

Kapitel II Handgepäck und Tiere

Art. 15 Beaufsichtigung

Das Handgepäck und mitgenommene Tiere sind vom Reisenden zu beaufsichtigen.

Kapitel III Reisegepäck

Art. 16 Gepäckaufgabe

§ 1 Die vertraglichen Pflichten bei der Beförderung von Reisegepäck sind in einem Gepäckschein festzuhalten, der dem Reisenden auszuhändigen ist.

§ 2 Unbeschadet des Artikels 22 berührt das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Gepäckscheins weder den Bestand noch die Gültigkeit der Vereinbarungen über die Beförderung des Reisegepäcks, die weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegen.

§ 3 Der Gepäckschein dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für die Aufgabe des Reisegepäcks und die Bedingungen seiner Beförderung.

§ 4 Es wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass das Reisegepäck bei der Übernahme durch den Beförderer äusserlich in gutem Zustande war und dass die Anzahl und die Masse der Gepäckstücke mit den Angaben im Gepäckschein übereinstimmen.

Art. 17 Gepäckschein

§ 1 Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen legen Form und Inhalt des Gepäckscheins sowie die Sprache und die Schriftzeichen, die beim Druck und beim Ausfüllen zu verwenden sind, fest. Artikel 7 § 5 gilt entsprechend.

§ 2 In den Gepäckschein sind mindestens einzutragen:

- a) der Beförderer oder die Beförderer;
- b) die Angabe, dass die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt; dies kann durch die Abkürzung CIV geschehen;
- c) jede andere Angabe, die notwendig ist, die vertraglichen Pflichten bei der Beförderung des Reisegepäcks zu beweisen, und die es dem Reisenden erlaubt, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag geltend zu machen.

§ 3 Der Reisende hat sich bei der Entgegennahme des Gepäckscheins zu vergewissern, ob dieser seinen Angaben gemäss ausgestellt ist.

Art. 18 Abfertigung und Beförderung

§ 1 Soweit die Allgemeinen Beförderungsbedingungen keine Ausnahme vorsehen, wird Reisegepäck nur gegen Vorzeigen eines mindestens bis zum Bestimmungsort des Reisegepäcks gültigen Beförderungsausweises abgefertigt. Im Übrigen erfolgt die Abfertigung des Reisegepäcks nach den am Aufgabort geltenden Vorschriften.

§ 2 Lassen die Allgemeinen Beförderungsbedingungen die Annahme von Reisegepäck zur Beförderung ohne Vorzeigen eines Beförderungsausweises zu, so gelten hinsichtlich des Reisegepäcks die Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften über die Rechte und Pflichten des Reisenden sinngemäss für den Absender von Reisegepäck.

§ 3 Der Beförderer kann das Reisegepäck mit einem anderen Zug oder mit einem anderen Beförderungsmittel und über einen anderen Weg befördern, als sie vom Reisenden benutzt werden.

Art. 19 Zahlung der Gepäckfracht

Ist zwischen dem Reisenden und dem Beförderer nichts anderes vereinbart, ist die Gepäckfracht bei der Aufgabe zu zahlen.

Art. 20 Kennzeichnung des Reisegepäcks

Der Reisende hat auf jedem Gepäckstück, an gut sichtbarer Stelle, haltbar und deutlich anzugeben:

- a) seinen Namen und seine Anschrift;
- b) den Bestimmungsort.

Art. 21 Verfügungsrecht über das Reisegepäck

§ 1 Wenn es die Umstände gestatten und keine zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften entgegenstehen, kann der Reisende gegen Rückgabe des Gepäckscheins und, wenn es die Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorsehen, gegen Vorzeigen des Beförderungsausweises die Rückgabe des Gepäcks am Aufgabort verlangen.

§ 2 Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen können andere Bestimmungen betreffend das Verfügungsrecht vorsehen, insbesondere die Änderung des Bestimmungsortes und allfällige damit zusammenhängende Kostenfolgen für den Reisenden.

Art. 22 Auslieferung

§ 1 Das Reisegepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheins und gegen Zahlung der gegebenenfalls die Sendung belastenden Kosten ausgeliefert. Der Beförderer ist berechtigt, aber nicht verpflichtet nachzuprüfen, ob der Inhaber des Gepäckscheins berechtigt ist, das Reisegepäck in Empfang zu nehmen.

§ 2 Der Auslieferung an den Inhaber des Gepäckscheins stehen gleich eine gemäss den am Bestimmungsort geltenden Vorschriften erfolgte:

- a) Übergabe des Reisegepäcks an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut des Beförderers stehen;
- b) Übergabe von lebenden Tieren an einen Dritten zur Verwahrung.

§ 3 Der Inhaber des Gepäckscheins kann am Bestimmungsort die Auslieferung des Reisegepäcks verlangen, sobald die vereinbarte und die gegebenenfalls zur Abfertigung durch die Zoll- oder sonstigen Verwaltungsbehörden erforderliche Zeit abgelaufen ist.

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

§ 5 Das Reisegepäck ist an dem Bestimmungsort auszuliefern, nach dem es abgefertigt worden ist.

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

§ 7 Leistet der Beförderer dem Verlangen des Berechtigten, das Reisegepäck in seiner Gegenwart nachzuprüfen, um einen von ihm behaupteten Schaden festzustellen, nicht Folge, so kann der Berechtigte die Annahme des Reisegepäcks verweigern.

§ 8 Im Übrigen erfolgt die Auslieferung des Reisegepäcks gemäss den am Bestimmungsort geltenden Vorschriften.

Kapitel IV Fahrzeuge

Art. 23 Beförderungsbedingungen

Die besonderen Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen legen insbesondere die Bedingungen für die Annahme zur Beförderung, die Abfertigung, das Verladen und die Beförderung, das Entladen und die Auslieferung sowie die Verpflichtungen des Reisenden fest.

Art. 24 Beförderungsschein

§ 1 Die vertraglichen Pflichten bei der Beförderung von Fahrzeugen sind in einem Beförderungsschein festzuhalten, der dem Reisenden auszuhändigen ist. Der Beförderungsschein kann Teil des Beförderungsausweises des Reisenden sein.

§ 2 Die besonderen Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen legen Form und Inhalt des Beförderungsscheins sowie die Sprache und die Schriftzeichen, die beim Druck und beim Ausfüllen zu verwenden sind, fest. Artikel 7 § 5 gilt entsprechend.

§ 3 In den Beförderungsschein sind mindestens einzutragen:

- a) der Beförderer oder die Beförderer;
- b) die Angabe, dass die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt; dies kann durch die Abkürzung CIV geschehen;
- c) jede andere Angabe, die notwendig ist, die vertraglichen Pflichten bei der Beförderung der Fahrzeuge zu beweisen, und die es dem Reisenden erlaubt, die Rechte aus dem Beförderungsvertrag geltend zu machen.

§ 4 Der Reisende hat sich bei der Entgegennahme des Beförderungsscheins zu vergewissern, ob dieser seinen Angaben gemäss ausgestellt ist.

Art. 25 Anwendbares Recht

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Kapitels gelten für Fahrzeuge die Bestimmungen des Kapitels III über die Beförderung von Reisegepäck.

Titel IV Haftung des Beförderers

Kapitel I Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

Art. 26 Haftungsgrund

§ 1 Der Beförderer haftet für den Schaden, der dadurch entsteht, dass der Reisende durch einen Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines

Aufenthaltes in den Eisenbahnwagen oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, verletzt oder sonst in seiner körperlichen oder in seiner geistigen Gesundheit beeinträchtigt wird, unabhängig davon, welche Eisenbahninfrastruktur benutzt wird.

§ 2 Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit:

- a) wenn der Unfall durch ausserhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der Beförderer diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte;
- b) soweit der Unfall auf ein Verschulden des Reisenden zurückzuführen ist;
- c) wenn der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Beförderer dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte; ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter; Rückgriffsrechte bleiben unberührt.

§ 3 Ist der Unfall auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen und ist der Beförderer gleichwohl von seiner Haftung nicht gemäss § 2 Buchstaben c) ganz befreit, so haftet er unter den Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.

§ 4 Eine etwaige Haftung des Beförderers in den in § 1 nicht vorgesehenen Fällen wird durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht berührt.

§ 5 Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages ist, von aufeinander folgenden Beförderern ausgeführt, so haftet bei Tötung und Verletzung von Reisenden derjenige Beförderer, der die Beförderungsleistung, bei der sich der Unfall ereignet hat, gemäss Beförderungsvertrag zu erbringen hatte. Wurde diese Beförderungsleistung nicht vom Beförderer, sondern von einem ausführenden Beförderer erbracht, haften beide als Gesamtschuldner nach diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften.

Art. 27 Schadenersatz bei Tötung

§ 1 Bei Tötung des Reisenden umfasst der Schadenersatz:

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

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

Art. 28 Schadenersatz bei Verletzung

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

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

Art. 29 Ersatz anderer Personenschäden

Ob und inwieweit der Beförderer bei Personenschäden für andere als die in Artikel 27 und 28 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht.

Art. 30 Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

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

§ 2 Die Höhe des gemäss § 1 zu leistenden Schadenersatzes richtet sich nach Landesrecht. Es gilt jedoch bei Anwendung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften für jeden Reisenden eine Höchstgrenze von 175 000 Rechnungseinheiten für den Kapitalbetrag oder eine diesem Betrag entsprechende Jahresrente, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht.

Art. 31 Andere Beförderungsmittel

§ 1 Die Bestimmungen über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind, vorbehaltlich des § 2, nicht auf Schäden anzuwenden, die während einer Beförderung entstehen, die gemäss Beförderungsvertrag nicht auf der Schiene erfolgt.

§ 2 Werden jedoch Eisenbahnwagen auf einem Fährschiff befördert, so sind die Bestimmungen über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden auf die durch Artikel 26 § 1 und Artikel 33 § 1 erfassten Schäden anzuwenden, die der Reisende durch Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb während seines Aufenthaltes in diesen Wagen, beim Einsteigen in die Wagen oder beim Aussteigen aus den Wagen erleidet.

§ 3 Wenn der Eisenbahnbetrieb infolge ausserordentlicher Umstände vorübergehend unterbrochen ist und die Reisenden mit einem anderen Beförderungsmittel befördert werden, haftet der Beförderer gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften.

Kapitel II

Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans

Art. 32 Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis

§ 1 Der Beförderer haftet dem Reisenden für den Schaden, der dadurch entsteht, dass die Reise wegen Ausfall, Verspätung oder Versäumnis des Anschlusses nicht am selben Tag fortgesetzt werden kann oder dass unter den gegebenen Umständen eine Fortsetzung am selben Tag nicht zumutbar ist. Der Schadenersatz umfasst die dem Reisenden im Zusammenhang mit der Übernachtung und mit der Benachrichtigung der ihn erwartenden Personen entstandenen angemessenen Kosten.

§ 2 Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:

- a) ausserhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte;
- b) Verschulden des Reisenden; oder
- c) Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte; ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter; Rückgriffsrechte bleiben unberührt.

§ 3 Ob und inwieweit der Beförderer für andere als die in § 1 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht. Artikel 44 bleibt unberührt.

Kapitel III

Haftung für Handgepäck, Tiere, Reisegepäck und Fahrzeuge

Abschnitt 1

Handgepäck und Tiere

Art. 33 Haftung

§ 1 Bei Tötung und Verletzung von Reisenden haftet der Beförderer auch für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung von Sachen entsteht, die der Reisende an sich trägt oder als Handgepäck mit sich führt; dies gilt auch für Tiere, die der Reisende mit sich führt. Artikel 26 findet entsprechende Anwendung.

§ 2 Im Übrigen haftet der Beförderer für Schäden wegen gänzlichen oder teilweisen Verlusts oder wegen Beschädigung von Sachen, Handgepäck oder Tieren, zu deren Beaufsichtigung der Reisende gemäss Artikel 15 verpflichtet ist, nur dann, wenn den Beförderer ein Verschulden trifft. Die übrigen Artikel des Titels IV, mit Ausnahme des Artikels 51, und der Titel VI finden in diesem Fall keine Anwendung.

Art. 34 Beschränkung des Schadenersatzes bei Verlust oder Beschädigung von Sachen

Haftet der Beförderer gemäss Artikel 33 § 1, so hat er Schadenersatz bis zu einer Höchstgrenze von 1400 Rechnungseinheiten für jeden Reisenden zu leisten.

Art. 35 Ausschluss der Haftung

Der Beförderer haftet dem Reisenden gegenüber nicht für den Schaden, der dadurch entsteht, dass der Reisende seinen Verpflichtungen gemäss den zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften nicht nachgekommen ist.

Abschnitt 2
Reisegepäck**Art. 36** Haftungsgrund

§ 1 Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Reisegepäcks in der Zeit von der Übernahme durch den Beförderer bis zur Auslieferung sowie durch verspätete Auslieferung entsteht.

§ 2 Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung durch ein Verschulden des Reisenden, eine nicht vom Beförderer verschuldete Anweisung des Reisenden, besondere Mängel des Reisegepäcks oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 3 Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, soweit der Verlust oder die Beschädigung aus der mit einer oder mehreren der folgenden Tatsachen verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist:

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

Art. 37 Beweislast

§ 1 Der Beweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Auslieferung durch eine der in Artikel 36 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt dem Beförderer.

§ 2 Legt der Beförderer 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.

Art. 38 Aufeinander folgende Beförderer

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages ist, von mehreren aufeinander folgenden Beförderern durchgeführt, so tritt jeder Beförderer dadurch, dass er das Reisegepäck mit dem Gepäckschein oder das Fahrzeug mit dem Beförderungsschein übernimmt, hinsichtlich der Beförderung von Reisegepäck oder von Fahrzeugen in den Beförderungsvertrag nach Massgabe des Gepäckscheins oder des Beförderungsscheins ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen. In diesem Falle haftet jeder Beförderer für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Auslieferung.

Art. 39 Ausführender Beförderer

§ 1 Hat der Beförderer die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen, gleichviel, ob er auf Grund des Beförderungsvertrages dazu berechtigt war oder nicht, so bleibt der Beförderer dennoch für die gesamte Beförderung verantwortlich.

§ 2 Alle für die Haftung des Beförderers massgeblichen Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch für die Haftung des ausführenden Beförderers für die von ihm durchgeführte Beförderung. Artikel 48 und Artikel 52 sind anzuwenden, wenn ein Anspruch gegen die Bediensteten und anderen Personen, deren sich der ausführende Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient, geltend gemacht wird.

§ 3 Eine besondere Vereinbarung, wonach der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die ihm nicht durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften auferlegt werden, oder auf Rechte verzichtet, die ihm durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gewährt werden, berührt den ausführenden Beförderer nur, wenn er dem ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat. Unabhängig davon, ob der ausführende Beförderer eine solche Zustimmung erklärt hat, bleibt der Beförderer an die sich aus einer solchen besonderen Vereinbarung ergebenden Verpflichtungen oder Verzichtserklärungen gebunden.

§ 4 Wenn und soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haften, haften sie als Gesamtschuldner.

§ 5 Der Gesamtbetrag der Entschädigung, der von dem Beförderer, dem ausführenden Beförderer sowie ihren Bediensteten und anderen Personen, deren sie sich bei der Durchführung der Beförderung bedienen, erlangt werden kann, übersteigt nicht die in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Höchstbeträge.

§ 6 Dieser Artikel lässt die Rechte des Beförderers und des ausführenden Beförderers, untereinander Rückgriff zu nehmen, unberührt.

Art. 40 Vermutung für den Verlust

§ 1 Der Berechtigte kann ein Gepäckstück ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn es nicht binnen 14 Tagen, nachdem seine Auslieferung gemäss Artikel 22 § 3 verlangt wurde, ausgeliefert oder zu seiner Verfügung bereitgestellt worden ist.

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

§ 3 Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht gemäss § 2 verlangen, dass ihm das Gepäckstück ausgeliefert wird. In diesem Fall hat er die Kosten für die Beförderung des Gepäckstückes vom Aufgabeort bis zum Ort zu zahlen, an dem das Gepäckstück ausgeliefert wird, und die erhaltene Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in dieser Entschädigung enthaltenen Kosten, zurückzuzahlen. Er behält jedoch seine Ansprüche auf Entschädigung wegen verspäteter Auslieferung gemäss Artikel 43.

§ 4 Wird das wiederaufgefundene Gepäckstück nicht binnen der in § 3 vorgesehenen Frist zurückverlangt oder wird es später als ein Jahr nach dem Verlangen auf Auslieferung wiederaufgefunden, so verfügt der Beförderer darüber gemäss den am Ort, an dem sich das Gepäckstück befindet, geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Art. 41 Entschädigung bei Verlust

§ 1 Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks hat der Beförderer ohne weiteren Schadenersatz zu zahlen:

- a) wenn die Höhe des Schadens nachgewiesen ist, eine Entschädigung in dieser Höhe, die jedoch 80 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder 1200 Rechnungseinheiten je Gepäckstück nicht übersteigt;
- b) wenn die Höhe des Schadens nicht nachgewiesen ist, eine Pauschalentschädigung von 20 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder von 300 Rechnungseinheiten je Gepäckstück.

Die Art der Entschädigung, je fehlendes Kilogramm oder je Gepäckstück, wird in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen festgelegt.

§ 2 Der Beförderer hat ausserdem Gepäckfracht und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gepäckstückes gezahlte Beträge sowie bereits entrichtete Zölle und Verbrauchsabgaben zu erstatten.

Art. 42 Entschädigung bei Beschädigung

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

§ 2 Die Entschädigung übersteigt nicht:

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

Art. 43 Entschädigung bei verspäteter Auslieferung

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

- a) wenn der Berechtigte nachweist, dass daraus ein Schaden, einschliesslich einer Beschädigung, entstanden ist, eine Entschädigung in der Höhe des Schadens bis zu einem Höchstbetrag von 0,80 Rechnungseinheiten je Kilogramm Bruttomasse oder von 14 Rechnungseinheiten je Stück des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks;
- b) wenn der Berechtigte nicht nachweist, dass daraus ein Schaden entstanden ist, eine Pauschalentschädigung von 0,14 Rechnungseinheiten je Kilogramm Bruttomasse oder von 2,80 Rechnungseinheiten je Stück des verspätet ausgelieferten Reisegepäcks.

Die Art der Entschädigung, je Kilogramm oder je Gepäckstück, wird in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen festgelegt.

§ 2 Bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks wird die Entschädigung gemäss § 1 nicht neben der Entschädigung gemäss Artikel 41 geleistet.

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

§ 4 Bei einer Beschädigung des Reisegepäcks, die nicht Folge der verspäteten Auslieferung ist, wird die Entschädigung gemäss § 1 gegebenenfalls neben der Entschädigung gemäss Artikel 42 geleistet.

§ 5 In keinem Fall ist die Entschädigung gemäss § 1 zuzüglich der Entschädigungen gemäss Artikel 41 und 42 insgesamt höher als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Reisegepäcks.

Abschnitt 3
Fahrzeuge**Art. 44** Entschädigung bei Verspätung

§ 1 Wird ein Fahrzeug aus einem vom Beförderer zu vertretenden Umstand verspätet verladen oder wird es verspätet ausgeliefert, so hat der Beförderer, wenn der Berechtigte nachweist, dass daraus ein Schaden entstanden ist, eine Entschädigung zu zahlen, deren Betrag den Beförderungspreis nicht übersteigt.

§ 2 Ergibt sich bei der Verladung aus einem vom Beförderer zu vertretenden Umstand eine Verspätung und verzichtet der Berechtigte deshalb auf die Durchführung des Beförderungsvertrages, so wird ihm der Beförderungspreis erstattet. Weist er nach, dass aus dieser Verspätung ein Schaden entstanden ist, so kann er ausserdem eine Entschädigung verlangen, deren Betrag den Beförderungspreis nicht übersteigt.

Art. 45 Entschädigung bei Verlust

Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust eines Fahrzeugs wird die dem Berechtigten für den nachgewiesenen Schaden zu zahlende Entschädigung nach dem Zeitwert des Fahrzeugs berechnet. Sie beträgt höchstens 8000 Rechnungseinheiten. Ein Anhänger gilt mit oder ohne Ladung als ein selbständiges Fahrzeug.

Art. 46 Haftung hinsichtlich anderer Gegenstände

§ 1 Hinsichtlich der im Fahrzeug untergebrachten Gegenstände oder der Gegenstände, die sich in Behältnissen (z. B. Gepäckbehältern oder Skiboxen) befinden, die fest am Fahrzeug angebracht sind, haftet der Beförderer nur für Schäden, die auf sein Verschulden zurückzuführen sind. Die Gesamtentschädigung beträgt höchstens 1400 Rechnungseinheiten.

§ 2 Für Gegenstände, die aussen am Fahrzeug befestigt sind, einschliesslich der Behältnisse gemäss § 1, haftet der Beförderer nur, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers 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.

Art. 47 Anwendbares Recht

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abschnitts gelten für Fahrzeuge die Bestimmungen des Abschnitts 2 über die Haftung für Reisegepäck.

Kapitel IV
Gemeinsame Bestimmungen**Art. 48** Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Haftungsbeschränkungen sowie die Bestimmungen des Landesrechtes, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag begrenzen, finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers 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.

Art. 49 Umrechnung und Verzinsung

§ 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 Tag der Reklamation gemäss Artikel 55 oder, wenn keine Reklamation vorangegangen ist, vom Tag der Klageerhebung an.

§ 3 Für Entschädigungen gemäss Artikel 27 und 28 laufen jedoch die Zinsen erst von dem Tag an, an dem die für die Bemessung der Höhe der Entschädigung massgebenden Umstände eingetreten sind, wenn dieser Tag später liegt als derjenige der Reklamation oder der Klageerhebung.

§ 4 Bei Reisegepäck können die Zinsen nur beansprucht werden, wenn die Entschädigung 16 Rechnungseinheiten je Gepäckschein übersteigt.

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

Art. 50 Haftung bei nuklearem Ereignis

Der Beförderer ist von der ihm gemäss diesen 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.

Art. 51 Personen, für die der Beförderer haftet

Der Beförderer haftet für seine Bediensteten und für andere Personen, deren er sich bei der Durchführung der Beförderung bedient, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, gelten als Personen, deren sich der Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient.

Art. 52 Sonstige Ansprüche

§ 1 In allen Fällen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann gegen den Beförderer ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

§ 2 Das Gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für die der Beförderer gemäss Artikel 51 haftet.

Titel V **Haftung des Reisenden**

Art. 53 Besondere Haftungsgründe

Der Reisende haftet dem Beförderer für jeden Schaden:

- a) der dadurch entsteht, dass er seinen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist, die sich für ihn:
 1. aus Artikel 10, 14 und 20,

2. aus den besonderen Bestimmungen über die Beförderung von Fahrzeugen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen, oder
3. aus der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID),

ergeben, oder

- b) der durch Gegenstände oder Tiere verursacht wird, die er mitnimmt,

sofern er nicht beweist, dass der Schaden auf Umstände zurückzuführen ist, die er trotz Anwendung der von einem gewissenhaften Reisenden geforderten Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Diese Bestimmung berührt nicht die Haftung des Beförderers nach Artikel 26 und 33 § 1.

Titel VI

Geltendmachung von Ansprüchen

Art. 54 Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung

§ 1 Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung eines unter der Obhut des Beförderers beförderten Gegenstandes (Reisegepäck, Fahrzeug) vom Beförderer entdeckt oder vermutet oder vom Berechtigten behauptet, so hat der Beförderer je nach Art des Schadens den Zustand des Gegenstandes und, soweit möglich, das Ausmass und die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich und, wenn möglich, in Gegenwart des Berechtigten in einer Tatbestandsaufnahme festzuhalten.

§ 2 Dem Berechtigten ist eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

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

Art. 55 Reklamationen

§ 1 Reklamationen betreffend die Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind schriftlich an den Beförderer zu richten, gegen den Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können. Im Falle einer Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages war und von aufeinander folgenden Beförderern ausgeführt wurde, können Reklamationen auch an den ersten oder letzten Beförderer sowie an den Beförderer gerichtet werden, der im Staat des Wohnsitzes oder des gewöhnlichen Aufenthaltes des Reisenden seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist.

§ 2 Die anderen Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich an den in Artikel 56 §§ 2 und 3 genannten Beförderer zu richten.

§ 3 Die Belege, die der Berechtigte der Reklamation begeben will, sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen des Beförderers in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen. Bei der Regelung der Reklamation kann der Beförderer die Rückgabe des Beförderungsausweises, des Gepäckscheins und des Beförderungsscheins verlangen.

Art. 56 Beförderer, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

§ 1 Schadenersatzansprüche auf Grund der Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden können nur gegen einen gemäss Artikel 26 § 5 haftbaren Beförderer gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 2 Vorbehaltlich des § 4 können sonstige Ansprüche des Reisenden auf Grund des Beförderungsvertrages nur gegen den ersten, den letzten oder denjenigen Beförderer geltend gemacht werden, der den Teil der Beförderung ausgeführt hat, in dessen Verlauf die den Anspruch begründende Tatsache eingetreten ist.

§ 3 Ist bei Beförderungen durch aufeinander folgende Beförderer der zur Auslieferung verpflichtete Beförderer mit seiner Zustimmung im Gepäckschein oder im Beförderungsschein eingetragen, können Ansprüche gemäss § 2 auch dann gegen ihn gerichtlich geltend gemacht werden, wenn er das Gepäck nicht erhalten oder das Fahrzeug nicht übernommen hat.

§ 4 Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, können gegen den Beförderer gerichtlich geltend gemacht werden, der den Betrag erhoben hat, oder gegen den Beförderer, zu dessen Gunsten der Betrag erhoben worden ist.

§ 5 Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen einen anderen als die in den §§ 2 und 4 genannten Beförderer geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

§ 6 Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften auf den ausführenden Beförderer Anwendung finden, können die Ansprüche auch gegen ihn gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 7 Hat der Kläger die Wahl unter mehreren Beförderern, so erlischt sein Wahlrecht, sobald die Klage gegen einen der Beförderer erhoben ist; dies gilt auch, wenn der Kläger die Wahl zwischen einem oder mehreren Beförderern und einem ausführenden Beförderer hat.

Art. 57 Gerichtsstand

§ 1 Auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche können vor den durch Vereinbarung der Parteien bestimmten Gerichten der Mitgliedstaaten oder vor den Gerichten des Mitgliedstaates geltend gemacht werden, auf dessen Gebiet der Beklagte seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, die den Beförderungsvertrag geschlossen hat. Andere Gerichte können nicht angerufen werden.

§ 2 Ist ein Verfahren bei einem nach § 1 zuständigen Gericht wegen eines auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründeten Anspruches anhängig oder ist durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein Urteil erlassen worden, so kann eine neue Klage wegen derselben Sache zwischen denselben Parteien nicht erhoben werden, es sei denn, dass die Entscheidung des Gerichtes, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.

Art. 58 Erlöschen der Ansprüche bei Tötung und Verletzung

§ 1 Alle Ansprüche des Berechtigten auf Grund der Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden sind erloschen, wenn er den Unfall des Reisenden nicht spätestens zwölf Monate, nachdem er vom Schaden Kenntnis erlangt hat, einem der Beförderer anzeigt, bei denen die Reklamation gemäss Artikel 55 § 1 eingereicht werden kann. Zeigt der Berechtigte dem Beförderer den Unfall mündlich an, so hat dieser ihm über die mündliche Anzeige eine Bestätigung auszustellen.

§ 2 Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht, wenn:

- a) der Berechtigte innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist eine Reklamation an einen der in Artikel 55 § 1 genannten Beförderer gerichtet hat;
- b) der haftbare Beförderer innerhalb der in § 1 vorgesehenen Frist auf andere Weise vom Unfall des Reisenden Kenntnis erhalten hat;
- c) infolge von Umständen, die dem Berechtigten nicht zuzurechnen sind, der Unfall nicht oder nicht rechtzeitig angezeigt worden ist;
- d) der Berechtigte nachweist, dass der Unfall durch ein Verschulden des Beförderers verursacht worden ist.

Art. 59 Erlöschen der Ansprüche bei Beförderung von Reisegepäck

§ 1 Mit der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen den Beförderer aus dem Beförderungsvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung erloschen.

§ 2 Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht:

- a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn:
 1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten gemäss Artikel 54 festgestellt worden ist,
 2. die Feststellung, die gemäss Artikel 54 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden des Beförderers unterblieben ist;
- b) bei äusserlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Reisegepäcks durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er:
 1. die Feststellung gemäss Artikel 54 sofort nach der Entdeckung des Schadens und spätestens drei Tage nach der Annahme des Reisegepäcks verlangt, und
 2. ausserdem beweist, dass der Schaden in der Zeit zwischen der Übernahme durch den Beförderer und der Auslieferung entstanden ist;

- c) bei verspäteter Auslieferung, wenn der Berechtigte binnen 21 Tagen seine Rechte gegen einen der in Artikel 56 § 3 genannten Beförderer geltend gemacht hat;
- d) wenn der Berechtigte nachweist, dass der Schaden auf ein Verschulden des Beförderers zurückzuführen ist.

Art. 60 Verjährung

§ 1 Schadenersatzansprüche auf Grund der Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden verjähren:

- a) Ansprüche des Reisenden in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Unfall;
- b) Ansprüche der anderen Berechtigten in drei Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Tod des Reisenden, spätestens aber in fünf Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Unfall.

§ 2 Andere Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahr. Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre bei Ansprüchen 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.

§ 3 Die Verjährung gemäss § 2 beginnt bei Ansprüchen:

- a) auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes mit dem vierzehnten Tag nach Ablauf der Frist gemäss Artikel 22 § 3;
- b) auf Entschädigung wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung mit dem Tag der Auslieferung;
- c) In allen anderen die Beförderung des Reisenden betreffenden Fällen mit dem Tag des Ablaufes der Geltungsdauer des Beförderungsausweises.

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

§ 4 Die Verjährung wird durch eine schriftliche Reklamation gemäss Artikel 55 mit den erforderlichen Belegen bis zu dem Tag gehemmt, an dem der Beförderer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigelegten Belege zurücksendet. 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 einer Antwort und die Rückgabe der Belege beruft, hat dies zu beweisen. Weitere Reklamationen, die denselben Anspruch betreffen, hemmen die Verjährung nicht.

§ 5 Verjährte Ansprüche können auch nicht im Wege der Widerklage oder der Einrede geltend gemacht werden.

§ 6 Im Übrigen gilt für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung Landesrecht.

Titel VII

Beziehungen der Beförderer untereinander

Art. 61 Aufteilung des Beförderungspreises

§ 1 Jeder Beförderer hat den beteiligten Beförderern den ihnen zukommenden Anteil am Beförderungspreis zu zahlen, den er erhoben hat oder hätte erheben müssen. Die Art und Weise der Zahlung wird durch Vereinbarungen zwischen den Beförderern geregelt.

§ 2 Artikel 6 § 3, Artikel 16 § 3 und Artikel 25 gelten auch für die Beziehungen zwischen aufeinander folgenden Beförderern.

Art. 62 Rückgriffsrecht

§ 1 Hat ein Beförderer gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung gezahlt, so steht ihm ein Rückgriffsrecht gegen die Beförderer, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, gemäss den folgenden Bestimmungen zu:

- a) der Beförderer, der den Schaden verursacht hat, haftet ausschliesslich dafür;
- b) haben mehrere Beförderer den Schaden verursacht, so haftet jeder für den von ihm verursachten Schaden; ist eine Zuordnung nicht möglich, so wird die Entschädigung unter den Beförderern gemäss Buchstabe c) aufgeteilt;
- c) kann nicht bewiesen werden, welcher der Beförderer den Schaden verursacht hat, wird die Entschädigung auf sämtliche Beförderer aufgeteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, dass der Schaden nicht von ihnen verursacht worden ist; die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der den Beförderern zustehenden Anteile am Beförderungspreis.

§ 2 Bei Zahlungsunfähigkeit eines dieser Beförderer wird der auf ihn entfallende, aber von ihm nicht gezahlte Anteil unter allen anderen Beförderern, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, im Verhältnis des ihnen zustehenden Anteils am Beförderungspreis aufgeteilt.

Art. 63 Rückgriffsverfahren

§ 1 Ein Beförderer, gegen den gemäss Artikel 62 Rückgriff genommen wird, kann die Rechtmässigkeit der durch den Rückgriff nehmenden Beförderer geleisteten Zahlung nicht bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem erstgenannten Beförderer 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 Der Rückgriff nehmende Beförderer hat sämtliche Beförderer, mit denen er sich nicht gütlich geeinigt hat, mit ein und derselben Klage zu belangen; andernfalls erlischt das Rückgriffsrecht gegen die nicht belangten Beförderer.

§ 3 Das Gericht hat in ein und demselben Urteil über alle Rückgriffe, mit denen es befasst ist, zu entscheiden.

§ 4 Der Beförderer, der sein Rückgriffsrecht gerichtlich geltend machen will, kann seinen Anspruch vor dem zuständigen Gericht des Staates erheben, in dem einer der beteiligten Beförderer seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist.

§ 5 Ist die Klage gegen mehrere Beförderer zu erheben, so hat der klagende Beförderer die Wahl unter den gemäss § 4 zuständigen Gerichten.

§ 6 Rückgriffsverfahren dürfen nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden, das der aus dem Beförderungsvertrag Berechtigte angestrengt hat.

Art. 64 Vereinbarungen über den Rückgriff

Den Beförderern steht es frei, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 61 und 62 abweichen.

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

(CIM)

Titel I Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Beförderungsvertrages.

§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch für Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen nur einer Mitgliedstaat ist, und die Parteien des Vertrages vereinbaren, dass der Vertrag diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

§ 3 Schliesst eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, in Ergänzung der grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene eine Beförderung auf der Strasse oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates ein, so finden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung.

§ 4 Schliesst eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, in Ergänzung der Beförderung auf der Schiene eine Beförderung zur See oder eine grenzüberschreitende Beförderung auf Binnengewässern ein, so finden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung, sofern die Beförderung zur See oder auf Binnengewässern auf Linien durchgeführt wird, die in die in Artikel 24 § 1 des Übereinkommens vorgesehene Liste der Linien eingetragen sind.

§ 5 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften finden keine Anwendung auf Beförderungen zwischen Bahnhöfen auf dem Gebiet von Nachbarstaaten, wenn die Infrastruktur dieser Bahnhöfe von einem oder mehreren Infrastrukturbetreibern, die einem einzigen dieser Staaten zugehören, betrieben wird.

⁸ Fassung gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 10. Dez. 2009 (AS **2011** 5075).
Bereinigt gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 20. April 2015, in Kraft für die Schweiz seit 1. Mai 2016 (AS **2019** 2973).

§ 6 Jeder Staat, der Vertragspartei eines anderen mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vergleichbaren Übereinkommens über die durchgehende internationale Beförderung von Gütern auf der Schiene ist und der einen Antrag auf Beitritt zum Übereinkommen stellt, kann sich dabei vorbehalten, diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nur auf Beförderungen auf einem Teil der in seinem Gebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur anzuwenden. Dieser Teil der Eisenbahninfrastruktur muss genau bezeichnet sein und an eine Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates anschliessen. Hat ein Staat einen solchen Vorbehalt eingelegt, so gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nur:

- a) wenn der im Beförderungsvertrag vorgesehene Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort sowie der vorgesehene Beförderungsweg zur bezeichneten Eisenbahninfrastruktur gehören; oder
- b) wenn die bezeichnete Eisenbahninfrastruktur die Eisenbahninfrastruktur zweier Mitgliedstaaten verbindet und sie im Beförderungsvertrag als Beförderungsweg für einen Transitverkehr vereinbart wurde.

§ 7 Der Staat, der einen Vorbehalt gemäss § 6 eingelegt hat, kann ihn jederzeit durch Mitteilung an den Depositar zurücknehmen. Die Rücknahme wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositar die Mitgliedstaaten darüber unterrichtet hat. Der Vorbehalt wird wirkungslos, wenn das in § 6 Satz 1 genannte Übereinkommen für diesen Staat ausser Kraft tritt.

Art. 2 Öffentlich-rechtliche Vorschriften

Beförderungen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, unterliegen im übrigen den öffentlich-rechtlichen Vorschriften, insbesondere den Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter sowie den Vorschriften des Zollrechtes und des Tierschutzrechtes.

Art. 3 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck:

- a) «Beförderer» den vertraglichen Beförderer, mit dem der Absender den Beförderungsvertrag gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften geschlossen hat, oder einen aufeinanderfolgenden Beförderer, der auf der Grundlage dieses Vertrages haftet;
- b) «ausführender Beförderer» einen Beförderer, der mit dem Absender den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber der Beförderer gemäss Buchstabe a) die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat;
- c) «Allgemeine Beförderungsbedingungen» die in Form von Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder Tarifen in jedem Mitgliedstaat zu Recht bestehenden Bedingungen des Beförderers, die mit Abschluss des Beförderungsvertrages dessen Bestandteil geworden sind;

- d) «intermodale Transporteinheit» Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger oder sonstige vergleichbare Ladeeinheiten, die im intermodalen Verkehr verwendet werden.

Art. 4 Abweichungen

§ 1 Die Mitgliedstaaten können Abkommen schliessen, die Abweichungen von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften für Beförderungen ausschliesslich zwischen zwei beiderseits der Grenze gelegenen Bahnhöfen vorsehen, wenn sich zwischen ihnen und der Grenze kein weiterer Bahnhof befindet.

§ 2 Für Beförderungen zwischen zwei Mitgliedstaaten im Transit durch einen Staat, der nicht Mitgliedstaat ist, können die beteiligten Staaten Abkommen schliessen, die von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen.

§ 3 Die Abkommen gemäss den §§ 1 und 2 sowie ihre Inkraftsetzung werden der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr mitgeteilt. Der Generalsekretär der Organisation unterrichtet hierüber die Mitgliedstaaten und die interessierten Unternehmen.

Art. 5 Zwingendes Recht

Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften es nicht ausdrücklich zulassen, ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Bestimmungen des Beförderungsvertrages zur Folge. Dessen ungeachtet kann ein Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen nach diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erweitern.

Titel II **Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages**

Art. 6 Beförderungsvertrag

§ 1 Durch den Beförderungsvertrag wird der Beförderer verpflichtet, das Gut gegen Entgelt zum Bestimmungsort zu befördern und es dort an den Empfänger abzuliefern.

§ 2 Der Beförderungsvertrag ist in einem Frachtbrief nach einem einheitlichen Muster festzuhalten. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes berührt jedoch weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

§ 3 Der Frachtbrief wird vom Absender und vom Beförderer unterschrieben. Die Unterschrift kann durch einen Stempelaufdruck, einen maschinellen Buchungsvermerk oder in sonst geeigneter Weise ersetzt werden.

§ 4 Der Beförderer hat die Übernahme des Gutes auf dem Frachtbriefdoppel in geeigneter Weise zu bescheinigen und das Doppel dem Absender zu übergeben.

§ 5 Der Frachtbrief hat nicht die Bedeutung eines Konnossementes.

§ 6 Für jede Sendung ist ein Frachtbrief zu verwenden. Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, darf ein Frachtbrief nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben.

§ 7 Im Falle einer Beförderung, die das Zollgebiet der Europäischen Union oder das Gebiet, in dem das gemeinsame Versandverfahren angewendet wird, berührt, muss jede Sendung von einem Frachtbrief, der den Erfordernissen des Artikels 7 entspricht, begleitet sein.

§ 8 Die internationalen Verbände der Beförderer legen im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und den in den Mitgliedstaaten für Zollfragen zuständigen Stellen sowie mit jeder zwischenstaatlichen Organisation, die in einer regionalen Wirtschaftsgemeinschaft besteht und die über eine eigene Gesetzgebungsbefugnis auf dem Gebiet des Zolls verfügt, einheitliche Muster der Frachtbriefe fest.

§ 9 Der Frachtbrief einschliesslich des Frachtbriefdoppels kann auch in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen, die in lesbare Schriftzeichen umwandelbar sind. Die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.

Art. 7 Inhalt des Frachtbriefes

§ 1 Der Frachtbrief muss folgende Angaben enthalten:

- a) Ort und Datum der Ausstellung;
- b) Namen und Anschrift des Absenders;
- c) Namen und Anschrift des Beförderers, der den Beförderungsvertrag geschlossen hat;
- d) Namen und Anschrift desjenigen, dem das Gut tatsächlich aufgeliefert wird, wenn dies nicht der Beförderer gemäss Buchstabe c) ist;
- e) die Stelle sowie das Datum der Übernahme des Gutes;
- f) die Stelle der Ablieferung;
- g) Namen und Anschrift des Empfängers;
- h) die Bezeichnung der Art des Gutes und der Verpackung, bei gefährlichen Gütern die in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) vorgesehene Bezeichnung;
- i) die Anzahl der Frachtstücke und die zur Identifizierung der Stückgüter erforderlichen besonderen Zeichen und Nummern;
- j) die Nummer des Wagens bei Beförderungen im Wagenladungsverkehr;
- k) die Nummer des Eisenbahnfahrzeugs, wenn es auf eigenen Rädern rollt und als Beförderungsgut aufgegeben wird;
- l) ausserdem, bei intermodalen Transporteinheiten, die Art, die Nummer oder die zu ihrer Identifizierung erforderlichen sonstigen Merkmale;
- m) die Bruttomasse des Gutes oder die Angabe der Menge in anderer Form;

- n) ein genaues Verzeichnis der von den Zoll- und sonstigen Verwaltungsbehörden verlangten Urkunden, die dem Frachtbrief beigegeben sind oder dem Beförderer bei einer näher bezeichneten amtlichen Stelle oder bei einer vertraglich vereinbarten Stelle zur Verfügung stehen;
- o) die mit der Beförderung verbundenen Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten, die vom Vertragsabschluss bis zur Ablieferung anfallen), soweit sie vom Empfänger zu zahlen sind, oder einen anderen Hinweis, dass die Kosten vom Empfänger zu zahlen sind;
- p) die Angabe, dass die Beförderung auch bei einer gegenteiligen Abmachung diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

§ 2 Zutreffendenfalls muss der Frachtbrief ferner folgende Angaben enthalten:

- a) bei Beförderungen durch aufeinanderfolgende Beförderer den zur Ablieferung des Gutes verpflichteten Beförderer, sofern er seine Zustimmung zur Eintragung in den Frachtbrief erteilt hat;
- b) die Kosten, die der Absender übernimmt;
- c) den Betrag einer bei der Ablieferung des Gutes einzuziehenden Nachnahme;
- d) die Angabe des Wertes des Gutes und des Betrages des besonderen Interesses an der Lieferung;
- e) die vereinbarte Lieferfrist;
- f) den vereinbarten Beförderungsweg;
- g) ein Verzeichnis der dem Beförderer übergebenen, nicht unter § 1 Buchstabe n) erwähnten Urkunden;
- h) die Angaben des Absenders über die Anzahl und die Bezeichnung der Verschlüsse, die er am Wagen angebracht hat.

§ 3 Die Parteien des Beförderungsvertrages können in den Frachtbrief weitere Angaben eintragen, die sie für zweckmässig halten.

Art. 8 Haftung für die Angaben im Frachtbrief

§ 1 Der Absender haftet für alle Kosten und Schäden, die dem Beförderer dadurch entstehen, dass:

- a) die Angaben des Absenders im Frachtbrief unrichtig, ungenau oder unvollständig sind oder nicht an der für sie vorgesehenen Stelle stehen; oder
- b) der Absender die im RID vorgeschriebenen Angaben unterlassen hat.

§ 2 Trägt der Beförderer auf Verlangen des Absenders Angaben in den Frachtbrief ein, wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass der Beförderer hierbei im Namen des Absenders gehandelt hat.

§ 3 Enthält der Frachtbrief die in Artikel 7 § 1 Buchstabe p) bezeichnete Angabe nicht, so haftet der Beförderer für alle Kosten und Schäden, die dem Verfügungsberechtigten infolge dieser Unterlassung entstehen.

Art. 9 Gefährliche Güter

Hat der Absender die im RID vorgeschriebenen Angaben unterlassen, so kann der Beförderer das Gut jederzeit, wie es die Umstände erfordern, ausladen, vernichten oder unschädlich machen, ohne dass Ersatz zu leisten ist, sofern er nicht bei Übernahme des Gutes Kenntnis von seiner gefährlichen Beschaffenheit hatte.

Art. 10 Zahlung der Kosten

§ 1 Soweit zwischen dem Absender und dem Beförderer nichts anderes vereinbart ist, sind die Kosten (Fracht, Nebengebühren, Zölle und sonstige Kosten, die vom Vertragsabschluss bis zur Ablieferung anfallen) vom Absender zu zahlen.

§ 2 Sind die Kosten auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Beförderer auf den Empfänger überwiesen und hat der Empfänger weder den Frachtbrief eingelöst noch seine Rechte aus dem Beförderungsvertrag gemäss Artikel 17 § 3 geltend gemacht, noch den Beförderungsvertrag gemäss Artikel 18 abgeändert, so bleibt der Absender zur Zahlung der Kosten verpflichtet.

Art. 11 Nachprüfung

§ 1 Der Beförderer ist berechtigt, jederzeit nachzuprüfen, ob die Beförderungsbedingungen eingehalten sind und ob die Sendung mit den Angaben des Absenders im Frachtbrief übereinstimmt. Wenn sich die Nachprüfung auf den Inhalt der Sendung bezieht, erfolgt diese nach Möglichkeit in Anwesenheit des Verfügungsberechtigten; ist dies nicht möglich, zieht der Beförderer zwei unabhängige Zeugen bei, sofern die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, nicht etwas anderes bestimmen.

§ 2 Stimmt die Sendung mit den Angaben im Frachtbrief nicht überein oder sind die Bestimmungen für die Beförderung der bedingt zugelassenen Güter nicht eingehalten, so ist das Ergebnis der Nachprüfung in dem das Gut begleitenden Blatt des Frachtbriefes und, soweit der Beförderer noch über das Frachtbriefdoppel verfügt, auch in diesem zu vermerken. In diesem Fall ist das Gut mit den durch die Nachprüfung verursachten Kosten belastet, falls sie nicht sofort beglichen werden.

§ 3 Der Absender kann, wenn er das Gut verlädt, vom Beförderer verlangen, dass dieser den Zustand des Gutes und seiner Verpackung sowie die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief betreffend die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern sowie die Bruttomasse oder die anders angegebene Menge nachprüft. Der Beförderer ist nur dann verpflichtet, die Nachprüfung vorzunehmen, wenn ihm angemessene Mittel hierfür zur Verfügung stehen. Der Beförderer hat Anspruch auf Ersatz der Kosten der Nachprüfung. Das Ergebnis der Nachprüfung ist im Frachtbrief einzutragen.

Art. 12 Beweiskraft des Frachtbriefes

§ 1 Der Frachtbrief dient bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis für den Abschluss und den Inhalt des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Beförderer.

§ 2 Hat der Beförderer das Gut verladen, beweist der Frachtbrief bis zum Beweis des Gegenteils den Zustand des Gutes und seiner Verpackung gemäss den Angaben im Frachtbrief und bei Fehlen solcher Angaben den äusserlich guten Zustand bei der Übernahme des Gutes durch den Beförderer und die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief betreffend die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern sowie die Bruttomasse oder die anders angegebene Menge.

§ 3 Hat der Absender das Gut verladen, beweist der Frachtbrief bis zum Beweis des Gegenteils den Zustand des Gutes und seiner Verpackung gemäss den Angaben im Frachtbrief und bei Fehlen solcher Angaben den äusserlich guten Zustand und die Richtigkeit der Angaben nach § 2 nur, wenn der Beförderer sie nachgeprüft und das übereinstimmende Ergebnis seiner Nachprüfung im Frachtbrief vermerkt hat.

§ 4 Der Frachtbrief dient jedoch nicht als Beweis, wenn er einen mit Gründen versehenen Vorbehalt aufweist. Ein Vorbehalt kann insbesondere damit begründet werden, dass dem Beförderer keine angemessenen Mittel zur Verfügung standen, um die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief nachzuprüfen.

Art. 13 Verladen und Entladen des Gutes

§ 1 Der Absender und der Beförderer vereinbaren, wem das Verladen und das Entladen des Gutes obliegt. Fehlt eine solche Vereinbarung, trifft die Pflicht zum Verladen und Entladen bei Stückgut den Beförderer, während bei Wagenladungen die Pflicht zum Verladen den Absender und die Pflicht zum Entladen nach der Ablieferung den Empfänger trifft.

§ 2 Wird das Gut vom Absender verladen, so haftet er für alle Folgen der mangelhaften Verladung und hat dem Beförderer insbesondere den ihm daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Der Beförderer hat die mangelhafte Verladung nachzuweisen.

Art. 14 Verpackung

Der Absender haftet dem Beförderer für alle durch das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit der Verpackung des Gutes verursachten Schäden und Kosten, es sei denn, dass der Mangel offensichtlich oder dem Beförderer bei der Übernahme des Gutes bekannt war und er diesbezüglich keine Vorbehalte gemacht hat.

Art. 15 Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

§ 1 Der Absender hat dem Frachtbrief die Urkunden beizugeben, die für die vor der Ablieferung des Gutes zu erfüllenden zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften notwendig sind, oder diese Urkunden dem Beförderer zur Verfügung zu stellen und diesem alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen.

§ 2 Der Beförderer ist nicht verpflichtet zu prüfen, ob diese Urkunden und Auskünfte richtig und ausreichend sind. Der Absender haftet dem Beförderer für alle aus dem Fehlen, der Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Urkunden und Auskünfte entstehenden Schäden, es sei denn, dass den Beförderer ein Verschulden trifft.

§ 3 Der Beförderer haftet für die Folgen des Verlustes oder der unrichtigen Verwendung der im Frachtbrief bezeichneten und diesem beigegebenen oder dem Beförderer

ausgehändigten Urkunden, es sei denn, dass der Verlust oder der durch die unrichtige Verwendung dieser Urkunden verursachte Schaden auf Umständen beruht, die der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Er hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 4 Der Absender kann durch einen Vermerk im Frachtbrief oder der Empfänger durch eine Verfügung gemäss Artikel 18 § 3 verlangen:

- a) dass er selbst oder sein Beauftragter der Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beiwohnt, um alle Auskünfte zu geben und sachdienliche Erklärungen vorzubringen;
- b) dass er selbst oder sein Beauftragter die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften betreibt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem sie vorgenommen wird, es zulassen;
- c) dass, sofern er selbst oder sein Beauftragter der Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften beiwohnt oder sie betreibt, er die Zölle und andere Kosten zahlt, soweit die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem sie vorgenommen wird, die Zahlung durch ihn zulassen.

In diesen Fällen dürfen weder der Absender noch der verfügbare Empfänger, noch ihr Beauftragter das Gut in Besitz nehmen.

§ 5 Hat der Absender für die Erfüllung der zoll- oder sonstigen verwaltungsbehördlichen Vorschriften einen Ort bezeichnet, an dem dies wegen der geltenden Vorschriften nicht möglich ist, oder hat er dafür ein anderes Verfahren vorgeschrieben, das nicht ausführbar ist, so handelt der Beförderer so, wie es ihm für den Berechtigten am vorteilhaftesten zu sein scheint, und teilt dem Absender die getroffenen Massnahmen mit.

§ 6 Hat der Absender die Zahlung der Zölle übernommen, so darf der Beförderer die Zollbehandlung nach seiner Wahl unterwegs oder am Bestimmungsort betreiben.

§ 7 Löst der Empfänger den Frachtbrief nicht innerhalb der Frist ein, die in den am Bestimmungsort geltenden Vorschriften vorgesehen ist, so kann der Beförderer gemäss § 5 verfahren.

§ 8 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 der Beförderer dies besorgen; die entstandenen Kosten belasten das Gut.

Art. 16 Lieferfristen

§ 1 Die Lieferfrist wird zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart. Fehlt eine Vereinbarung, darf die Lieferfrist jedoch nicht länger sein als diejenige, die sich aus den §§ 2–4 ergibt.

§ 2 Vorbehaltlich der §§ 3 und 4 betragen die Höchstlieferfristen:

- 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

Die Entfernung bezieht sich auf den vereinbarten, mangels eines solchen auf den kürzestmöglichen Beförderungsweg.

§ 3 Der Beförderer kann Zuschlagsfristen von bestimmter Dauer für folgende Fälle festsetzen:

- a) Sendungen, die:
 - über Linien mit unterschiedlicher Spurweite,
 - zur See oder auf Binnengewässern,
 - auf einer Strasse, wenn keine Schienenverbindung besteht,
 befördert werden;
- b) aussergewöhnliche Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben.

Die Dauer der Zuschlagsfristen muss aus den Allgemeinen Beförderungsbedingungen ersichtlich sein.

§ 4 Die Lieferfrist beginnt mit der Übernahme des Gutes; sie verlängert sich um die Dauer des Aufenthaltes, der ohne Verschulden des Beförderers verursacht wird. Die Lieferfrist ruht an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

Art. 17 Ablieferung

§ 1 Der Beförderer hat dem Empfänger an dem für die Ablieferung vorgesehenen Ort gegen Empfangsbescheinigung und gegen Zahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen den Frachtbrief zu übergeben und das Gut abzuliefern.

§ 2 Eine gemäss den am Ort der Ablieferung geltenden Vorschriften erfolgte:

- a) Übergabe des Gutes an die Zoll- oder Steuerverwaltung in deren Abfertigungs- oder Lagerräumen, wenn diese nicht unter der Obhut des Beförderers stehen;
- b) Einlagerung des Gutes beim Beförderer oder seine Hinterlegung bei einem Spediteur oder in einem öffentlichen Lagerhaus,

steht der Ablieferung an den Empfänger gleich.

§ 3 Nach Ankunft des Gutes am Ort der Ablieferung kann der Empfänger vom Beförderer die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen. Ist der Verlust des Gutes festgestellt oder ist das Gut innerhalb der in Artikel 29 § 1 vorgesehenen Frist nicht angekommen, so kann der Empfänger seine Rechte aus dem Beförderungsvertrag im eigenen Namen gegen den Beförderer geltend machen.

§ 4 Der Berechtigte kann die Annahme des Gutes auch nach Einlösung des Frachtbriefes und Zahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen

so lange verweigern, bis seinem Verlangen auf Feststellung eines behaupteten Schadens Folge geleistet ist.

§ 5 Im übrigen erfolgt die Ablieferung des Gutes gemäss den am Ort der Ablieferung geltenden Vorschriften.

§ 6 Ist das Gut dem Empfänger ohne vorherige Einziehung einer das Gut belastenden Nachnahme abgeliefert worden, so hat der Beförderer dem Absender den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme zu ersetzen, vorbehaltlich seines Rückgriffes gegen den Empfänger.

Art. 18 Verfügungsrecht über das Gut

§ 1 Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen und den Beförderungsvertrag nachträglich zu ändern. Er kann insbesondere verlangen, dass der Beförderer:

- a) das Gut nicht weiterbefördert;
- b) die Ablieferung des Gutes aussetzt;
- c) das Gut an einen anderen als den im Frachtbrief angegebenen Empfänger abgeliefert;
- d) das Gut an einem anderen als dem im Frachtbrief angegebenen Ort abgeliefert.

§ 2 Das Recht des Absenders zur Änderung des Beförderungsvertrages erlischt, auch wenn er das Frachtbriefdoppel besitzt, in den Fällen, in denen der Empfänger:

- a) den Frachtbrief eingelöst hat;
- b) das Gut angenommen hat;
- c) seine Rechte gemäss Artikel 17 § 3 geltend gemacht hat;
- d) gemäss § 3 verfügungsberechtigt ist; von diesem Zeitpunkt an hat der Beförderer die Verfügungen und die Anweisungen des Empfängers zu befolgen.

§ 3 Das Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages steht vorbehaltlich eines gegenteiligen Vermerks des Absenders im Frachtbrief dem Empfänger bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an zu.

§ 4 Das Recht des Empfängers zur Änderung des Beförderungsvertrages erlischt, wenn er:

- a) den Frachtbrief eingelöst hat;
- b) das Gut angenommen hat;
- c) seine Rechte gemäss Artikel 17 § 3 geltend gemacht hat;
- d) gemäss § 5 vorgeschrieben hat, dass das Gut an einen Dritten abzuliefern ist, und dieser seine Rechte gemäss Artikel 17 § 3 geltend gemacht hat.

§ 5 Hat der Empfänger vorgeschrieben, dass das Gut an einen Dritten abzuliefern ist, so ist dieser nicht berechtigt, den Beförderungsvertrag zu ändern.

Art. 19 Ausübung des Verfügungsrechtes

§ 1 Will der Absender oder, im Fall des Artikels 18 § 3, der Empfänger den Beförderungsvertrag durch nachträgliche Verfügungen ändern, hat er das Frachtbriefdoppel, in das die Änderungen einzutragen sind, dem Beförderer vorzulegen.

§ 2 Der Absender oder, im Fall des Artikels 18 § 3, der Empfänger hat dem Beförderer alle Kosten und Schäden zu ersetzen, die durch die Ausführung der nachträglichen Änderungen entstehen.

§ 3 Die Ausführung der nachträglichen Änderungen muss zu dem Zeitpunkt, in dem die Verfügungen denjenigen erreichen, der sie ausführen soll, möglich, zulässig und zumutbar sein und darf insbesondere weder den gewöhnlichen Betrieb des Beförderers beeinträchtigen noch die Absender oder Empfänger anderer Sendungen schädigen.

§ 4 Nachträgliche Änderungen dürfen nicht zu einer Teilung der Sendung führen.

§ 5 Kann der Beförderer mit Rücksicht auf die Bedingungen des § 3 die erhaltenen Verfügungen nicht ausführen, so hat er unverzüglich denjenigen zu benachrichtigen, der die Änderung verfügt hat.

§ 6 Trifft den Beförderer ein Verschulden, so haftet er für die Folgen, die sich daraus ergeben, dass er eine nachträgliche Änderung nicht oder nur mangelhaft ausführt. Er hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

§ 7 Führt der Beförderer nachträgliche Änderungen des Absenders aus, ohne sich das Frachtbriefdoppel vorlegen zu lassen, so haftet er dem Empfänger für den dadurch verursachten Schaden, wenn dem Empfänger das Frachtbriefdoppel übergeben worden ist. Der Beförderer hat jedoch keinen höheren Schadenersatz zu leisten als bei Verlust des Gutes.

Art. 20 Beförderungshindernisse

§ 1 Bei einem Beförderungshindernis entscheidet der Beförderer, ob es zweckmässig ist, das Gut ohne weiteres unter Abänderung des Beförderungsweges weiterzuleiten, oder ob es im Interesse des Verfügungsberechtigten liegt, ihn um eine Anweisung zu ersuchen, wobei er ihm alle nützlichen Angaben mitteilt, über die er verfügt.

§ 2 Ist die Weiterbeförderung nicht möglich, so ersucht der Beförderer den Verfügungsberechtigten um eine Anweisung. Kann der Beförderer innerhalb angemessener Frist keine Anweisungen erhalten, so hat er die Massnahmen zu ergreifen, die ihm im Interesse des Verfügungsberechtigten die vorteilhaftesten zu sein scheinen.

Art. 21 Ablieferungshindernisse

§ 1 Bei einem Ablieferungshindernis hat der Beförderer den Absender davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen und seine Anweisungen einzuholen, sofern der Absender nicht durch eine Angabe im Frachtbrief verlangt hat, dass ihm das Gut bei Eintritt eines Ablieferungshindernisses ohne weiteres zurückgesandt wird.

§ 2 Entfällt das Ablieferungshindernis, bevor Anweisungen des Absenders beim Beförderer 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 Tritt das Ablieferungshindernis ein, nachdem der Empfänger den Beförderungsvertrag gemäss Artikel 18 §§ 3–5 abgeändert hat, so hat der Beförderer diesen Empfänger zu benachrichtigen.

Art. 22 Folgen der Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

§ 1 Der Beförderer hat Anspruch auf Erstattung der Kosten, die ihm dadurch entstehen, dass er:

- a) Anweisungen einholt;
- b) Anweisungen ausführt;
- c) Anweisungen, um die er ersucht hat, nicht oder nicht rechtzeitig erhält;
- d) ohne eine Anweisung einzuholen, eine Entscheidung gemäss Artikel 20 § 1 trifft,

es sei denn, diese Kosten sind durch sein Verschulden entstanden. Er kann insbesondere die Fracht über den tatsächlichen Beförderungsweg erheben und die entsprechende Lieferfrist beanspruchen.

§ 2 In den in Artikel 20 § 2 und in Artikel 21 § 1 bezeichneten Fällen kann der Beförderer das Gut sofort auf Kosten des Verfügungsberechtigten ausladen. Nach dem Ausladen gilt die Beförderung als beendet. Der Beförderer hat sodann das Gut für den Verfügungsberechtigten zu verwahren. Er kann es jedoch auch einem Dritten anvertrauen und haftet dann nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Das Gut bleibt mit den sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen sowie mit allen anderen Kosten belastet.

§ 3 Der Beförderer kann den Verkauf des Gutes veranlassen, ohne Anweisungen des Verfügungsberechtigten abzuwarten, wenn es sich um verderbliche Güter handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Massnahme rechtfertigt oder die Kosten der Verwahrung nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Er kann auch in anderen Fällen den Verkauf des Gutes veranlassen, wenn er innerhalb einer angemessenen Frist gegenteilige Anweisungen des Verfügungsberechtigten, deren Ausführung ihm billigerweise zugemutet werden kann, nicht erhält.

§ 4 Ist das Gut verkauft worden, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen. Ist der Erlös geringer als diese Kosten, so hat der Absender den Unterschied zu zahlen.

§ 5 Art und Weise des Verkaufs bestimmen sich nach den am Ort, an dem sich das Gut befindet, geltenden Gesetzen und Vorschriften oder nach den Gebräuchen dieses Ortes.

§ 6 Erteilt der Absender bei Beförderungs- oder Ablieferungshindernissen innerhalb angemessener Zeit keine Anweisung und kann das Beförderungs- oder Ab-

lieferungshindernis nicht gemäss §§ 2 und 3 beseitigt werden, so kann der Beförderer das Gut an den Absender auf dessen Kosten zurücksenden oder, sofern dies gerechtfertigt ist, vernichten.

Titel III Haftung

Art. 23 Haftungsgrund

§ 1 Der Beförderer haftet für den Schaden, der durch gänzlichen oder teilweisen Verlust oder durch Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme des Gutes bis zur Ablieferung sowie durch Überschreitung der Lieferfrist entsteht, unabhängig davon, welche Eisenbahninfrastruktur benutzt wird.

§ 2 Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, soweit der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch ein Verschulden des Berechtigten, eine nicht vom Beförderer verschuldete Anweisung des Berechtigten, besondere Mängel des Gutes (inneren Verderb, Schwund usw.) oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 3 Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, soweit 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 Allgemeinen Beförderungsbedingungen oder wenn dies ausdrücklich vereinbart und im Frachtbrief vermerkt worden ist; vorbehaltlich der Schäden, die Güter infolge von Witterungseinflüssen erleiden, gelten Güter in intermodalen Transporteinheiten und in geschlossenen Strassenfahrzeugen, die auf Eisenbahnwagen befördert werden, nicht als in offenen Wagen befördert; benutzt der Absender für die Beförderung der Güter in offenen Wagen Decken, so haftet der Beförderer nur in dem Umfang, wie ihm dies für die Beförderung in offenen Wagen ohne Decken obliegt, selbst dann, wenn es sich hierbei um Güter handelt, die gemäss den Allgemeinen Beförderungsbedingungen nicht in offenen Wagen befördert werden;
- 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;
- d) natürliche Beschaffenheit gewisser Güter, derzufolge sie gänzlichem oder teilweisem Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch Bruch, Rost, inneren Verderb, Austrocknen, Verstreuen, ausgesetzt sind;
- e) unrichtige, ungenaue oder unvollständige Bezeichnung oder Nummerierung der Frachtstücke;
- f) Beförderung lebender Tiere;

- g) Beförderung, die gemäss den massgebenden Bestimmungen oder einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Beförderer unter Begleitung durchzuführen ist, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einer Gefahr entstanden ist, die durch die Begleitung abgewendet werden sollte.

Art. 24 Haftung bei Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Gut

§ 1 Bei Beförderungen von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen und als Gut aufgegeben worden sind, haftet der Beförderer für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Eisenbahnfahrzeuges oder seiner Bestandteile in der Zeit von der Übernahme bis zur Ablieferung sowie durch Lieferfristüberschreitung entsteht, sofern er nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

§ 2 Der Beförderer haftet nicht für den Verlust loser Bestandteile, die an den Fahrzeuglängsseiten nicht angeschrieben oder in einem im Fahrzeug angebrachten Verzeichnis nicht angegeben sind.

Art. 25 Beweislast

§ 1 Der Beweis, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist durch eine der in Artikel 23 § 2 erwähnten Tatsachen verursacht worden ist, obliegt dem Beförderer.

§ 2 Legt der Beförderer dar, dass der Verlust oder die Beschädigung nach den Umständen des Falles aus einer oder mehreren der in Artikel 23 § 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.

§ 3 Die Vermutung gemäss § 2 gilt im Falle des Artikels 23 § 3 Buchstabe a) nicht bei aussergewöhnlich grossem Verlust oder bei Verlust ganzer Frachtstücke.

Art. 26 Aufeinanderfolgende Beförderer

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages ist, von mehreren aufeinanderfolgenden Beförderern durchgeführt, so tritt jeder Beförderer dadurch, dass er das Gut mit dem Frachtbrief übernimmt, in den Beförderungsvertrag nach Massgabe dieses Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen. In diesem Fall haftet jeder Beförderer für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

Art. 27 Ausführender Beförderer

§ 1 Hat der Beförderer die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise einem ausführenden Beförderer übertragen, gleichviel, ob er auf Grund des Beförderungsvertrags dazu berechtigt war oder nicht, so bleibt der Beförderer dennoch für die gesamte Beförderung verantwortlich.

§ 2 Alle für die Haftung des Beförderers massgeblichen Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch für die Haftung des ausführenden Beförderers für die von ihm durchgeführte Beförderung. Artikel 36 und 41 sind anzuwenden, wenn ein Anspruch gegen die Bediensteten und anderen Personen, deren sich der ausführende Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient, geltend gemacht wird.

§ 3 Eine besondere Vereinbarung, wonach der Beförderer Verpflichtungen übernimmt, die ihm nicht durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften auferlegt werden, oder auf Rechte verzichtet, die ihm durch diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gewährt werden, berührt den ausführenden Beförderer nur, wenn er dem ausdrücklich schriftlich zugestimmt hat. Unabhängig davon, ob der ausführende Beförderer eine solche Zustimmung erklärt hat, bleibt der Beförderer an die sich aus einer solchen besonderen Vereinbarung ergebenden Verpflichtungen oder Verzichtserklärungen gebunden.

§ 4 Wenn und soweit sowohl der Beförderer als auch der ausführende Beförderer haften, haften sie als Gesamtschuldner.

§ 5 Der Gesamtbetrag der Entschädigung, der von dem Beförderer, dem ausführenden Beförderer sowie ihren Bediensteten und anderen Personen, deren sie sich bei der Durchführung der Beförderung bedienen, erlangt werden kann, übersteigt nicht die in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Höchstbeträge.

§ 6 Dieser Artikel lässt die Rechte des Beförderers und des ausführenden Beförderers, untereinander Rückgriff zu nehmen, unberührt.

Art. 28 Schadensvermutung bei Neuaufgabe

§ 1 Wurde eine gemäss diesen 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 Beförderungsvertrages eingetreten ist, sofern die Sendung im Gewahrsam des Beförderers verblieben und unverändert in dem Zustand neu aufgegeben worden ist, in dem sie am Ort der Neuaufgabe angekommen ist.

§ 2 Diese Vermutung gilt auch dann, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Beförderungsvertrag diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht unterstellt war, sofern sie bei direkter Aufgabe vom ursprünglichen Versandort bis zum Ort der endgültigen Ablieferung anzuwenden gewesen wären.

§ 3 Diese Vermutung gilt ferner, wenn der der Neuaufgabe vorangehende Beförderungsvertrag einem anderen mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vergleichbaren Übereinkommen über die durchgehende internationale Beförderung von Gütern auf der Schiene unterstellt war und dieses Übereinkommen eine gleiche Rechtsvermutung zugunsten von Sendungen enthält, die gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgegeben wurden.

Art. 29 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. Der Beförderer stellt eine Bescheinigung über dieses Verlangen aus.

§ 3 Der Berechtigte kann binnen 30 Tagen nach Empfang der Nachricht gemäss § 2 verlangen, dass ihm das Gut gegen Bezahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen und gegen Rückzahlung der erhaltenen Entschädigung, gegebenenfalls abzüglich der in der Entschädigung enthaltenen Kosten abgeliefert wird. Er behält jedoch seine Ansprüche auf Entschädigung wegen Überschreitung der Lieferfrist gemäss Artikel 33 und 35.

§ 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 der Beförderer darüber gemäss den am Ort, an dem sich das Gut befindet, geltenden Gesetzen und Vorschriften.

Art. 30 Entschädigung bei Verlust

§ 1 Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes hat der Beförderer ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die nach dem Börsenpreis, allenfalls 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 übernommen worden ist, berechnet wird.

§ 2 Die Entschädigung beträgt höchstens 17 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse.

§ 3 Bei Verlust eines auf eigenen Rädern rollenden und als Beförderungsgut aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuges, einer intermodalen Transporteinheit oder ihrer Bestandteile ist die Entschädigung ohne weiteren Schadenersatz auf den gemeinen Wert des Fahrzeugs, der intermodalen Transporteinheit oder ihrer Bestandteile am Tag und am Ort des Verlustes beschränkt. Sind der Tag oder der Ort des Verlustes nicht feststellbar, ist die Entschädigung auf den gemeinen Wert am Tag und am Ort der Übernahme beschränkt.

§ 4 Der Beförderer hat ausserdem Fracht, entrichtete Zölle und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge mit Ausnahme der Verbrauchsabgaben auf Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden, zu erstatten.

Art. 31 Haftung bei Schwund

§ 1 Bei Gütern, die infolge ihrer natürlichen Beschaffenheit durch die Beförderung in der Regel einem Schwund ausgesetzt sind, haftet der Beförderer ohne Rücksicht

auf die Länge der durchfahrenen Strecke nur für den Teil des Schwundes, der die folgenden Prozentsätze überschreitet:

- a) 2 Prozent der Masse bei flüssigen oder in feuchtem Zustand aufgegebenen Gütern;
- b) 1 Prozent der Masse bei trockenen Gütern.

§ 2 Auf die Einschränkung der Haftung gemäss § 1 kann sich der Beförderer 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 Frachtstücke mit demselben Frachtbrief befördert, so wird der Schwund für jedes Frachtstück 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 Frachtstücke wird bei der Berechnung der Entschädigung kein Abzug für Schwund vorgenommen.

§ 5 Durch diesen Artikel werden die Artikel 23 und 25 nicht berührt.

Art. 32 Entschädigung bei Beschädigung

§ 1 Bei Beschädigung des Gutes hat der Beförderer 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 der gemäss Artikel 30 ermittelte Wert des Gutes am Bestimmungsort gemindert ist.

§ 2 Die Entschädigung übersteigt nicht:

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

§ 3 Bei Beschädigung eines auf eigenen Rädern rollenden und als Beförderungsgut aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuges, einer intermodalen Transporteinheit oder ihrer Bestandteile ist die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten ohne weiteren Schadenersatz beschränkt. Die Entschädigung übersteigt nicht den Betrag, der im Fall des Verlustes zu zahlen wäre.

§ 4 Der Beförderer hat ausserdem in dem in § 1 bezeichneten Verhältnis die in Artikel 30 § 4 erwähnten Kosten zu erstatten.

Art. 33 Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

§ 1 Ist durch die Überschreitung der Lieferfrist ein Schaden, einschliesslich einer Beschädigung, entstanden, so hat der Beförderer eine Entschädigung zu zahlen, die höchstens das Vierfache der Fracht beträgt.

§ 2 Bei gänzlichem Verlust des Gutes wird die Entschädigung gemäss § 1 nicht neben der Entschädigung gemäss Artikel 30 geleistet.

§ 3 Bei teilweisem Verlust des Gutes beträgt die Entschädigung gemäss § 1 höchstens das Vierfache der auf den nicht verlorenen Teil der Sendung entfallenden Fracht.

§ 4 Bei einer Beschädigung des Gutes, die nicht Folge der Lieferfristüberschreitung ist, wird die Entschädigung gemäss § 1 gegebenenfalls neben der Entschädigung gemäss Artikel 32 geleistet.

§ 5 In keinem Fall ist die Entschädigung gemäss § 1 zuzüglich der Entschädigungen gemäss Artikel 30 und 32 insgesamt höher als die Entschädigung bei gänzlichem Verlust des Gutes.

§ 6 Ist gemäss Artikel 16 § 1 die Lieferfrist durch Vereinbarung festgesetzt, so kann darin eine von § 1 abweichende Entschädigungsregelung vorgesehen werden. Sind in diesem Fall die Lieferfristen gemäss Artikel 16 §§ 2–4 überschritten, so kann der Berechtigte entweder die Entschädigung gemäss der genannten Vereinbarung oder die in den §§ 1–5 vorgesehene Entschädigung verlangen.

Art. 34 Entschädigung bei Wertangabe

Der Absender und der Beförderer können vereinbaren, dass der Absender im Frachtbrief einen Wert des Gutes angibt, der den in Artikel 30 § 2 vorgesehenen Höchstbetrag übersteigt. In diesem Fall tritt der angegebene Betrag an die Stelle dieses Höchstbetrages.

Art. 35 Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Der Absender und der Beförderer können vereinbaren, dass der Absender, für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung und für den Fall der Überschreitung der vereinbarten Lieferfrist, durch Eintragung eines bezifferten Betrages in den Frachtbrief ein besonderes Interesse an der Lieferung angibt. Bei Angabe eines Interesses an der Lieferung kann ausser den in Artikel 30, 32 und 33 vorgesehenen Entschädigungen der Ersatz des weiteren nachgewiesenen Schadens bis zur Höhe des angegebenen Betrages verlangt werden.

Art. 36 Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in Artikel 15 § 3, Artikel 19 §§ 6 und 7, Artikel 30, 32–35 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers 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.

Art. 37 Umrechnung und Verzinsung

§ 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 5 Prozent jährlich verlangen, und zwar vom Tag der Reklamation gemäss Artikel 43 oder, wenn keine Reklamation vorangegangen ist, vom Tag der Klageerhebung an.

§ 3 Legt der Berechtigte dem Beförderer 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.

Art. 38 Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

§ 1 Bei Eisenbahn-Seebeförderungen über Linien zur See gemäss Artikel 24 § 1 des Übereinkommens kann jeder Mitgliedstaat, indem er die Aufnahme eines entsprechenden Vermerkes in die Liste der diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterstellten Linien verlangt, die Gründe für die Befreiung von der Haftung gemäss Artikel 23 um die nachstehenden Gründe, jedoch nur in ihrer Gesamtheit, ergänzen:

- a) Feuer, sofern der Beförderer beweist, dass es weder durch sein Verschulden noch durch Verschulden des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der in seinem Dienst stehenden Personen entstanden ist;
- b) Rettung oder Versuch der Rettung von Leben oder Eigentum zur See;
- c) Verladung des Gutes auf Deck, sofern der Absender seine Einwilligung dazu im Frachtbrief gegeben hat und sofern das Gut nicht in Eisenbahnwagen befördert wird;
- d) Gefahren oder Unfälle der See oder anderer schiffbarer Gewässer.

§ 2 Der Beförderer kann sich auf die in § 1 genannten Haftungsbefreiungsgründe 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.

§ 3 Berufet sich der Beförderer auf die in § 1 genannten Haftungsbefreiungsgründe, haftet er dennoch, wenn der Berechtigte nachweist, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Überschreitung der Lieferfrist auf einem Verschulden des Beförderers, des Kapitäns, der Schiffsbesatzung, des Lotsen oder der im Dienste des Beförderers stehenden Personen beruht.

§ 4 Wird eine Seestrecke durch mehrere Unternehmen bedient, die in die Liste der Linien gemäss Artikel 24 § 1 des Übereinkommens eingetragen sind, so müssen für alle Unternehmen die gleichen Haftungsvorschriften gelten. Sind diese Unternehmen auf Antrag mehrerer Mitgliedstaaten in die Liste eingetragen worden, so muss ausserdem über die Anwendung dieser Haftungsvorschriften vorher ein Einverständnis unter diesen Staaten erzielt werden.

§ 5 Die gemäss §§ 1 und 4 getroffenen Massnahmen sind dem Generalsekretär mitzuteilen. Sie treten frühestens nach Ablauf von 30 Tagen in Kraft, gerechnet vom Tag der vom Generalsekretär an die anderen Mitgliedstaaten gerichteten Mitteilung über diese Massnahmen. Unterwegs befindliche Sendungen werden von diesen Massnahmen nicht betroffen.

Art. 39 Haftung bei nuklearem Ereignis

Der Beförderer ist von der ihm gemäss diesen 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.

Art. 40 Personen, für die der Beförderer haftet

Der Beförderer haftet für seine Bediensteten und für andere Personen, deren er sich bei der Durchführung der Beförderung bedient, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln. Die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der die Beförderung erfolgt, gelten als Personen, deren sich der Beförderer bei der Durchführung der Beförderung bedient.

Art. 41 Sonstige Ansprüche

§ 1 In allen Fällen, auf welche diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann gegen den Beförderer ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

§ 2 Das gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für die der Beförderer gemäss Artikel 40 haftet.

Titel IV
Geltendmachung von Ansprüchen**Art. 42** Tatbestandsaufnahme

§ 1 Wird ein teilweiser Verlust oder eine Beschädigung vom Beförderer entdeckt oder vermutet oder vom Verfügungsberechtigten behauptet, so hat der Beförderer 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 und, wenn möglich, in Gegenwart des Berechtigten in einer Tatbestandsaufnahme festzuhalten.

§ 2 Dem Berechtigten ist eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.

§ 3 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 des Beförderungsvertrages oder ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden. Das Verfahren richtet sich nach den Gesetzen und Vorschriften des Staates, in dem die Feststellung erfolgt.

Art. 43 Reklamationen

§ 1 Reklamationen aus dem Beförderungsvertrag sind schriftlich an den Beförderer zu richten, gegen den die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können.

§ 2 Reklamationen können von den Personen eingereicht werden, die zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Beförderer berechtigt sind.

§ 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 des Gutes verweigert hat.

§ 4 Reicht der Empfänger eine Reklamation ein, so hat er den Frachtbrief vorzulegen, wenn dieser ihm übergeben worden ist.

§ 5 Der Frachtbrief, das Frachtbriefdoppel und die sonstigen Belege, die der Berechtigte der Reklamation begeben will, sind im Original oder in Abschrift, auf Verlangen des Beförderers in gehörig beglaubigter Form, vorzulegen.

§ 6 Bei der Regelung der Reklamation kann der Beförderer die Vorlage des Frachtbriefes, des Frachtbriefdoppels oder der Bescheinigung über die Nachnahme im Original verlangen, um darauf die abschliessende Regelung zu vermerken.

Art. 44 Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen berechnigte Personen

§ 1 Vorbehaltlich der §§ 3 und 4 sind zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag berechnigte:

- 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 17 § 3 oder Artikel 18 § 3 zustehenden Rechte geltend gemacht hat;
- b) der Empfänger von dem Zeitpunkt an, in dem er:
 1. den Frachtbrief eingelöst,
 2. das Gut angenommen, oder
 3. die ihm gemäss Artikel 17 § 3 oder Artikel 18 § 3 zustehenden Rechte geltend gemacht hat.

§ 2 Das dem Empfänger zustehende Klagerecht erlischt jedoch, sobald die vom Empfänger gemäss Artikel 18 § 5 bezeichnete Person den Frachtbrief eingelöst, das Gut angenommen oder die ihr gemäss Artikel 17 § 3 zustehenden Rechte geltend gemacht hat.

§ 3 Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, ist nur berechnigte, wer die Zahlung geleistet hat.

§ 4 Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen aus Nachnahmen ist nur der Absender berechnigte.

§ 5 Der Absender hat bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Andernfalls muss er die Zustimmung des Empfängers beibringen oder nachweisen, dass dieser die Annahme des Gutes verweigert hat. Erforderlichenfalls hat der Absender das Fehlen oder den Verlust des Frachtbriefes zu beweisen.

§ 6 Der Empfänger hat bei der gerichtlichen Geltendmachung der Ansprüche den Frachtbrief vorzulegen, wenn er ihm übergeben worden ist.

Art. 45 Beförderer, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

§ 1 Vorbehaltlich der §§ 3 und 4 können Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag nur gegen den ersten, den letzten oder denjenigen Beförderer geltend gemacht werden, der den Teil der Beförderung durchgeführt hat, in dessen Verlauf die den Anspruch begründende Tatsache eingetreten ist.

§ 2 Ist bei Beförderungen durch aufeinanderfolgende Beförderer der zur Ablieferung verpflichtete Beförderer mit seiner Zustimmung im Frachtbrief eingetragen, können Ansprüche gemäss § 1 auch dann gegen ihn gerichtlich geltend gemacht werden, wenn er weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat.

§ 3 Ansprüche auf Erstattung von Beträgen, die auf Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, können gegen den Beförderer gerichtlich geltend gemacht werden, der den Betrag erhoben hat, oder gegen den Beförderer, zu dessen Gunsten der Betrag erhoben worden ist.

§ 4 Ansprüche aus Nachnahmen können nur gegen den Beförderer geltend gemacht werden, der das Gut am Versandort übernommen hat.

§ 5 Im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche auch gegen einen anderen als die in den §§ 1–4 genannten Beförderer geltend gemacht werden, wenn sich die Klage auf denselben Beförderungsvertrag gründet.

§ 6 Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften auf den ausführenden Beförderer Anwendung finden, können die Ansprüche auch gegen ihn gerichtlich geltend gemacht werden.

§ 7 Hat der Kläger die Wahl unter mehreren Beförderern, so erlischt sein Wahlrecht, sobald die Klage gegen einen der Beförderer erhoben ist; dies gilt auch, wenn der Kläger die Wahl zwischen einem oder mehreren Beförderern und einem ausführenden Beförderer hat.

Art. 46 Gerichtsstand

§ 1 Auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche können vor den durch Vereinbarung der Parteien bestimmten Gerichten der Mitgliedstaaten oder vor den Gerichten eines Staates geltend gemacht werden, auf dessen Gebiet:

- a) der Beklagte seinen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist; oder

- b) der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt.

Andere Gerichte können nicht angerufen werden.

§ 2 Ist ein Verfahren bei einem nach § 1 zuständigen Gericht wegen eines auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründeten Anspruches anhängig oder ist durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein Urteil erlassen worden, so kann eine neue Klage wegen derselben Sache zwischen denselben Parteien nicht erhoben werden, es sei denn, dass die Entscheidung des Gerichtes, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.

Art. 47 Erlöschen der Ansprüche

§ 1 Mit der Annahme des Gutes durch den Berechtigten sind alle Ansprüche gegen den Beförderer aus dem Beförderungsvertrag bei teilweisem Verlust, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist erloschen.

§ 2 Die Ansprüche erlöschen jedoch nicht:

- a) bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung, wenn:
1. der Verlust oder die Beschädigung vor der Annahme des Gutes durch den Berechtigten gemäss Artikel 42 festgestellt worden ist,
 2. die Feststellung, die gemäss Artikel 42 hätte erfolgen müssen, nur durch Verschulden des Beförderers unterblieben ist;
- b) bei äusserlich nicht erkennbarem Schaden, der erst nach der Annahme des Gutes durch den Berechtigten festgestellt worden ist, wenn er:
1. die Feststellung gemäss Artikel 42 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 Übernahme des Gutes und der Ablieferung entstanden ist;
- c) bei Überschreitung der Lieferfrist, wenn der Berechtigte binnen 60 Tagen seine Ansprüche gegen einen der in Artikel 45 § 1 genannten Beförderer geltend gemacht hat;
- d) wenn der Berechtigte nachweist, dass der Schaden 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.

§ 3 Ist das Gut gemäss Artikel 28 neu aufgegeben worden, so erlöschen die Ansprüche bei teilweisem Verlust oder bei Beschädigung aus einem der vorangehenden Beförderungsverträge, als handelte es sich um einen einzigen Vertrag.

Art. 48 Verjährung

§ 1 Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag verjähren in einem Jahr. Die Verjährungsfrist beträgt jedoch zwei Jahre bei Ansprüchen:

- a) auf Auszahlung einer Nachnahme, welche der Beförderer vom Empfänger eingezogen hat;
- b) auf Auszahlung des Erlöses eines vom Beförderer vorgenommenen Verkaufs;
- 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 Beförderungsverträge in dem in Artikel 28 vorgesehenen Fall.

§ 2 Die Verjährung beginnt bei Ansprüchen:

- a) auf Entschädigung wegen gänzlichen Verlustes mit dem dreissigsten Tag nach Ablauf der Lieferfrist;
- b) auf Entschädigung wegen teilweisen Verlustes, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist mit dem Tag der Ablieferung;
- c) in allen anderen Fällen mit dem Tag, an dem der Anspruch geltend gemacht werden kann.

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

§ 3 Die Verjährung wird durch eine schriftliche Reklamation gemäss Artikel 43 bis zu dem Tag gehemmt, an dem der Beförderer die Reklamation schriftlich zurückweist und die beigelegten Belege zurücksendet. 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 einer Antwort 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 Im übrigen gilt für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung Landesrecht.

Titel V

Beziehungen der Beförderer untereinander

Art. 49 Abrechnung

§ 1 Jeder Beförderer, der bei der Auf- oder Ablieferung des Gutes die Kosten oder sonstige sich aus dem Beförderungsvertrag ergebende Forderungen eingezogen hat oder hätte einziehen müssen, ist verpflichtet, den beteiligten Beförderern den ihnen zukommenden Anteil zu zahlen. Die Art und Weise der Zahlung wird durch Vereinbarungen zwischen den Beförderern geregelt.

§ 2 Artikel 12 gilt auch für die Beziehungen zwischen aufeinanderfolgenden Beförderern.

Art. 50 Rückgriffsrecht

§ 1 Hat ein Beförderer gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften eine Entschädigung gezahlt, so steht ihm ein Rückgriffsrecht gegen die Beförderer, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, gemäss den folgenden Bestimmungen zu:

- a) der Beförderer, der den Schaden verursacht hat, haftet ausschliesslich dafür;
- b) haben mehrere Beförderer den Schaden verursacht, so haftet jeder für den von ihm verursachten Schaden; ist eine Zuordnung nicht möglich, so wird die Entschädigung unter den Beförderern gemäss Buchstabe c) aufgeteilt;
- c) kann nicht bewiesen werden, welcher der Beförderer den Schaden verursacht hat, wird die Entschädigung auf sämtliche Beförderer aufgeteilt, mit Ausnahme derjenigen, die beweisen, dass der Schaden nicht von ihnen verursacht worden ist; die Aufteilung erfolgt im Verhältnis der den Beförderern zustehenden Anteile am Beförderungsentgelt.

§ 2 Bei Zahlungsunfähigkeit eines dieser Beförderer wird der auf ihn entfallende, aber von ihm nicht gezahlte Anteil unter allen anderen Beförderern, die an der Beförderung beteiligt gewesen sind, im Verhältnis des ihnen zustehenden Anteils am Beförderungsentgelt aufgeteilt.

Art. 51 Rückgriffsverfahren

§ 1 Ein Beförderer, gegen den gemäss Artikel 50 Rückgriff genommen wird, kann die Rechtmässigkeit der durch den Rückgriff nehmenden Beförderer geleisteten Zahlung nicht bestreiten, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem erstgenannten Beförderer 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 Der Rückgriff nehmende Beförderer hat sämtliche Beförderer, mit denen er sich nicht gütlich geeinigt hat, mit ein und derselben Klage zu belangen; andernfalls erlischt das Rückgriffsrecht gegen die nicht belangten Beförderer.

§ 3 Das Gericht hat in ein und demselben Urteil über alle Rückgriffe, mit denen es befasst ist, zu entscheiden.

§ 4 Der Beförderer, der sein Rückgriffsrecht gerichtlich geltend machen will, kann seinen Anspruch vor dem zuständigen Gericht des Staates erheben, in dem einer der beteiligten Beförderer seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist.

§ 5 Ist die Klage gegen mehrere Beförderer zu erheben, so hat der klagende Beförderer die Wahl unter den gemäss § 4 zuständigen Gerichten.

§ 6 Rückgriffsverfahren dürfen nicht in das Entschädigungsverfahren einbezogen werden, das der aus dem Beförderungsvertrag Berechtigte angestrengt hat.

Art. 52 Vereinbarungen über den Rückgriff

Den Beförderern steht es frei, untereinander Vereinbarungen zu treffen, die von den Artikeln 49 und 50 abweichen.

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID)

Art. 1 Anwendungsbereich

§ 1 Diese Ordnung gilt für:

- a) die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Schiene auf dem Gebiet der RID-Vertragsstaaten;
- b) die Schienenbeförderung ergänzende Beförderungen, auf die die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM anzuwenden sind, vorbehaltlich der für Beförderungen mit einem anderen Verkehrsträger geltenden internationalen Vorschriften,

einschliesslich der in der Anlage zu dieser Ordnung erfassten Tätigkeiten.

§ 2 Gefährliche Güter, deren Beförderung gemäss der Anlage ausgeschlossen ist, dürfen im internationalen Verkehr nicht befördert werden.

Art. 1^{bis} Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Ordnung und ihrer Anlage bezeichnet der Ausdruck «RID-Vertragsstaat» jeden Mitgliedstaat der Organisation, der zu dieser Ordnung keine Erklärung gemäss Artikel 42 § 1 erster Satz des Übereinkommens abgegeben hat.

Art. 2 Freistellungen

Diese Ordnung findet ganz oder teilweise keine Anwendung auf Beförderungen von gefährlichen Gütern, deren Freistellung in der Anlage vorgesehen ist. Freistellungen sind nur zulässig, wenn die Menge oder die Art und Weise der freigestellten Beförderungen oder die Verpackung die Sicherheit der Beförderung gewährleisten.

Art. 3 Einschränkungen

Jeder RID-Vertragsstaat behält das Recht, die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf seinem Gebiet aus anderen Gründen als denen der Sicherheit während der Beförderung zu regeln oder zu verbieten.

⁹ Fassung gemäss Beschlüssen des Fachausschusses vom 20. Nov. 2009 und 20. Mai 2010, in Kraft seit 1. Jan. 2011 (AS 2011 2345).

Art. 4 Andere Vorschriften

Die Beförderungen, für die diese Ordnung gilt, unterliegen im Übrigen den allgemeinen nationalen oder internationalen Vorschriften über die Schienenbeförderung von Gütern.

Art. 5 Zugelassene Zugart. Beförderung als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen

§ 1 Gefährliche Güter dürfen nur in Güterzügen befördert werden, ausgenommen:

- a) gefährliche Güter, die gemäss der Anlage mit ihren jeweiligen Höchstmengen und unter besonderen Bedingungen zur Beförderung in anderen als Güterzügen zugelassen sind;
- b) gefährliche Güter, die als Handgepäck, Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen im Sinne von Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV unter Beachtung der besonderen Bedingungen der Anlage befördert werden.

§ 2 Gefährliche Güter dürfen als Handgepäck nur mitgeführt sowie als Reisegepäck oder in oder auf Fahrzeugen zur Beförderung aufgegeben oder befördert werden, wenn sie den besonderen Bedingungen der Anlage entsprechen.

Art. 6 Anlage¹⁰

Die Anlage ist Bestandteil dieser Ordnung.

Die Anlage erhält die Fassung, die der Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter gemäss Artikel 19 § 4 des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls vom 3. Juni 1999 zur Änderung dieses Übereinkommens beschlossen haben wird.

¹⁰ Die Anlage und ihre Änderungen werden weder in der AS noch in der SR veröffentlicht. Das RID mit Einschluss der Anlage ist auf der Internetseite der Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF): <http://www.otif.org/> einsehbar.

Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr

(CUV)

Art. 1 Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für zwei- oder mehrseitige Verträge über die Verwendung von Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel zur Durchführung von Beförderungen nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.

Art. 2 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck:

- a) «Eisenbahnverkehrsunternehmen» jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das zur Beförderung von Personen oder Gütern berechtigt ist und die Traktion sicherstellt;
- b) «Wagen» auf eigenen Rädern auf Eisenbahnschienen rollende Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb;
- c) «Halter» die natürliche oder juristische Person, die als Eigentümerin oder Verfügungsberechtigte einen Wagen als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt;
- d) «Heimatbahnhof» den Ort, der am Wagen angeschrieben ist und an den der Wagen gemäss den Bedingungen des Vertrages über die Verwendung gesandt werden kann oder muss.

Art. 3 Zeichen und Anschriften an Wagen

§ 1 Wer einen Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verfügung stellt, hat unbeschadet der Vorschriften über die technische Zulassung von Wagen zum Einsatz im internationalen Verkehr dafür zu sorgen, dass am Wagen angeschrieben sind:

- a) die Bezeichnung des Halters;
- b) gegebenenfalls die Bezeichnung des Eisenbahnverkehrsunternehmens, in dessen Wagenpark der Wagen eingegliedert ist;
- c) gegebenenfalls die Bezeichnung des Heimatbahnhofs;

¹¹ Bereinigt gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 26. Juni 2014, in Kraft seit 1. Juli 2015 (AS 2015 2131).

- d) andere im Vertrag über die Verwendung des Wagens vereinbarte Kennzeichen und Anschriften.

§ 2 Zusätzlich zu den Zeichen und Anschriften nach § 1 können auch Mittel zur elektronischen Identifikation angebracht werden.

Art. 4 Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens

§ 1 Das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.

§ 2 Das Eisenbahnverkehrsunternehmen haftet nicht für den Verlust loser Bestandteile, die an den Wagenlängsseiten nicht angeschrieben oder in einem im Wagen angebrachten Verzeichnis nicht angegeben sind.

§ 3 Bei Verlust des Wagens oder seiner Bestandteile ist die Entschädigung ohne weiteren Schadenersatz auf den gemeinen Wert des Wagens oder seiner Bestandteile am Ort und im Zeitpunkt des Verlustes beschränkt. Sind der Tag oder der Ort des Verlustes nicht feststellbar, ist die Entschädigung auf den gemeinen Wert am Tag und am Ort der Übernahme des Wagens zur Verwendung beschränkt.

§ 4 Bei Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile ist die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten ohne weiteren Schadenersatz beschränkt. Die Entschädigung übersteigt nicht den Betrag, der im Fall des Verlustes zu zahlen wäre.

§ 5 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von den §§ 1 bis 4 abweichen.

Art. 5 Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in Artikel 4 §§ 3 und 4 vorgesehenen Haftungsbeschränkungen finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Eisenbahnverkehrsunternehmens 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.

Art. 6 Vermutung für den Verlust eines Wagens

§ 1 Der Berechtigte kann den Wagen ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn er beim Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem er den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, die Nachforschung verlangt hat und der Wagen ihm binnen dreier Monate nach Eingang seines Verlangens nicht zur Verfügung gestellt worden ist oder wenn er keinen Hinweis auf den Standort des Wagens erhalten hat. Diese Frist verlängert sich um die Dauer der Stilllegung des Wagens, die durch einen vom Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht zu vertretenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.

§ 2 Wird der als verloren betrachtete Wagen nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Berechtigte binnen sechs Monaten nach Empfang der Nachricht über das Wiederauffinden vom Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem er den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, verlangen, dass ihm der Wagen gegen Rückzahlung der Entschädigung kostenlos am Heimatbahnhof oder an einem sonst vereinbarten Ort übergeben wird.

§ 3 Wurde das in § 2 erwähnte Verlangen nicht gestellt oder wird der Wagen später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so verfügt das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Berechtigte den Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, darüber gemäss den am Ort, an dem sich der Wagen befindet, geltenden Gesetzen und Vorschriften.

§ 4 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von den §§ 1 bis 3 abweichen.

Art. 7 Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden

§ 1 Wer den Wagen auf Grund eines Vertrages nach Artikel 1 zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt hat, haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft.

§ 2 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von § 1 abweichen.

Art. 8 Subrogation

Sieht der Vertrag über die Verwendung von Wagen vor, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung stellen darf, so kann das Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Zustimmung des Halters mit den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen vereinbaren:

- a) dass es, vorbehaltlich seiner Rückgriffsrechte, hinsichtlich ihrer Haftung für Verlust und Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile gegenüber dem Halter an ihre Stelle tritt;
- b) dass nur der Halter gegenüber den anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen für durch den Wagen verursachte Schäden haftet, jedoch nur das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das Vertragspartner des Halters ist, zur Geltendmachung der Ansprüche der anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen berechtigt ist.

Art. 9 Haftung für Bedienstete und andere Personen

§ 1 Die Parteien des Vertrages haften für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

§ 2 Haben die Parteien des Vertrages nichts anderes vereinbart, so gelten die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der das Eisenbahnverkehrsunternehmen den

Wagen als Beförderungsmittel verwendet, als Personen, deren sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient.

§ 3 Die §§ 1 und 2 gelten auch bei Subrogation nach Artikel 8.

Art. 10 Sonstige Ansprüche

§ 1 In allen Fällen, auf die diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann ein Anspruch auf Schadenersatz wegen Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile, auf welchem Rechtsgrund der Anspruch auch beruht, gegen das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie unter denen des Verwendungsvertrages geltend gemacht werden.

§ 2 § 1 gilt auch bei Subrogation nach Artikel 8.

§ 3 Das Gleiche gilt für Ansprüche gegen die Bediensteten und anderen Personen, für die das Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem der Wagen zur Verwendung als Beförderungsmittel zur Verfügung gestellt worden ist, haftet.

Art. 11 Gerichtsstand

§ 1 Ansprüche aus einem auf Grund dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geschlossenen Vertrag können vor den durch Vereinbarung der Parteien des Vertrages bestimmten Gerichten geltend gemacht werden.

§ 2 Haben die Parteien nichts anderes vereinbart, sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Beklagte seinen Sitz hat. Hat der Beklagte keinen Sitz in einem Mitgliedstaat, sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Schaden entstanden ist.

Art. 12 Verjährung

§ 1 Ansprüche nach Artikel 4 und 7 verjähren in drei Jahren.

§ 2 Die Verjährung beginnt:

- a) für Ansprüche nach Artikel 4 mit dem Tag, an dem der Verlust oder die Beschädigung des Wagens festgestellt worden ist, oder mit dem Tag, an dem der Berechtigte den Wagen gemäss Artikel 6 § 1 oder § 4 als verloren betrachten darf;
- b) für Ansprüche nach Artikel 7 mit dem Tag, an dem der Schaden eingetreten ist.

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr

(CUD)

Titel I Allgemeines

Art. 1 Anwendungsbereich

§ 1 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM. Dies gilt ohne Rücksicht auf den Sitz und die Staatszugehörigkeit der Parteien des Vertrages. Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gelten auch, wenn die Eisenbahninfrastruktur von Staaten oder von staatlichen Einrichtungen oder Organisationen betrieben oder genutzt wird.

§ 2 Vorbehaltlich des Artikels 21 gelten diese Einheitlichen Rechtsvorschriften nicht für andere Rechtsverhältnisse, wie insbesondere:

- a) die Haftung des Beförderers oder des Betreibers gegenüber ihren Bediensteten oder anderen Personen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Aufgaben bedienen;
- b) die Haftung zwischen Beförderer oder Betreiber einerseits und Dritten andererseits.

Art. 2 Erklärung zur Haftung bei Personenschäden

§ 1 Jeder Staat kann jederzeit erklären, dass er sämtliche Bestimmungen über die Haftung bei Personenschäden nicht anwenden wird, wenn sich das schädigende Ereignis auf seinem Gebiet ereignet hat und das Opfer Angehöriger dieses Staates ist oder in diesem Staat seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat.

§ 2 Der Staat, der eine Erklärung gemäss § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Depositär zurücknehmen. Die Rücknahme wird einen Monat nach dem Tag wirksam, an dem der Depositär den Mitgliedstaaten davon Kenntnis gegeben hat.

¹² Fassung gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 10. Dez. 2009 (AS 2011 5075). Bereinigt gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 26. Juni 2014, in Kraft seit 1. Juli 2015 (AS 2015 2131).

Art. 3 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck:

- a) «Eisenbahninfrastruktur» alle Schienenwege und festen Anlagen, soweit sie für den Verkehr von Eisenbahnfahrzeugen und für die Verkehrssicherheit notwendig sind;
- b) «Betreiber» denjenigen, der eine Eisenbahninfrastruktur bereitstellt und der Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften hat, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt;
- c) «Beförderer» denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene befördert und der nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;
- d) «Hilfsperson» Bedienstete oder andere Personen, deren sich der Betreiber oder der Beförderer zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln;
- e) «Dritter» jeden anderen als den Betreiber, den Beförderer und ihre Hilfspersonen;
- f) «Betriebsgenehmigung» die Berechtigung, die einem Eisenbahnunternehmen durch einen Staat nach den Gesetzen und Vorschriften, die in diesem Staat gelten, erteilt wird, wodurch seine Fähigkeit als Beförderer anerkannt ist;
- g) «Sicherheitszertifikat» das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des Beförderers:
 - die interne Organisation des Unternehmens, sowie
 - das Personal und die Fahrzeuge, die auf der Infrastruktur eingesetzt werden sollen,

den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Infrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.

Art. 4 Zwingendes Recht

Soweit diese Einheitlichen Rechtsvorschriften es nicht ausdrücklich zulassen, ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrages zur Folge. Dessen ungeachtet können die Parteien des Vertrages ihre Haftung und ihre Verpflichtungen, die sich aus diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ergeben, erweitern oder die Haftung für Sachschäden der Höhe nach begrenzen.

Titel II

Nutzungsvertrag

Art. 5 Inhalt und Form

§ 1 Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer oder jeder anderen Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schliessen, werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.

§ 2 Der Vertrag regelt die zur Festlegung der administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung notwendigen Einzelheiten.

§ 3 Der Vertrag ist schriftlich oder in gleichwertiger Form festzuhalten. Das Fehlen oder Mängel der Form sowie das Fehlen von in § 2 vorgesehenen Angaben berühren weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages, der weiterhin diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften unterliegt.

Art. 5^{bis} Unberührtes Recht

§ 1 Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, einschliesslich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Union.

§ 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur in einem EU-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das Recht der Europäischen Union aufgrund internationaler, mit der Europäischen Union abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.

§ 3 Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 betreffen insbesondere:

- a) die zwischen den Eisenbahnunternehmen oder den befugten Antragstellern und den Infrastrukturbetreibern zu schliessenden Vereinbarungen;
- b) die Erteilung von Betriebsgenehmigungen;
- c) die Sicherheitsbescheinigung;
- d) die Versicherung;
- e) die Erhebung von leistungsabhängigen Entgelten, um Verspätungen und Betriebsstörungen zu minimieren und um die Leistung des Eisenbahnnetzes zu verbessern;
- f) Entschädigungsmassnahmen zugunsten von Kunden; und
- g) die Beilegung von Streitigkeiten.

Art. 6 Besondere Pflichten des Beförderers und des Betreibers

§ 1 Der Beförderer muss berechtigt sein, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben. Das einzusetzende Personal und die zu verwendenden Fahrzeuge müssen den Sicherheitsanforderungen genügen. Der Betreiber kann verlangen, dass der Be-

förderer das Vorliegen dieser Voraussetzungen durch Vorlage einer gültigen Betriebsgenehmigung und eines gültigen Sicherheitszertifikates oder amtlich beglaubigter Abschriften oder auf jede andere Weise nachweist.

§ 2 Der Beförderer hat dem Betreiber jedes Ereignis mitzuteilen, das die Gültigkeit seiner Betriebsgenehmigung, seiner Sicherheitszertifikate oder der anderen Nachweise beeinflussen könnte.

§ 3 Der Betreiber kann verlangen, dass der Beförderer nachweist, dass er zur Deckung aller Ansprüche, die sich, gleich aus welchem Rechtsgrund, aus den Artikeln 9–21 ergeben können, eine ausreichende Haftpflichtversicherung abgeschlossen oder dass er gleichwertige Vorkehrungen getroffen hat. Der Beförderer hat jährlich durch eine in gehöriger Form ausgestellte Bestätigung nachzuweisen, dass die Haftpflichtversicherung oder die gleichwertigen Vorkehrungen fortbestehen; Änderungen hat er dem Betreiber vor deren Wirksamwerden anzuzeigen.

§ 4 Die Parteien des Vertrages haben sich gegenseitig alle Ereignisse mitzuteilen, die die Erfüllung des zwischen ihnen geschlossenen Vertrages verhindern könnten.

Art. 7 Beendigung des Vertrages

§ 1 Der Betreiber kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn:

- a) der Beförderer nicht mehr berechtigt ist, die Tätigkeit als Eisenbahnbeförderer auszuüben;
- b) das einzusetzende Personal und die zu verwendenden Fahrzeuge den Sicherheitsanforderungen nicht mehr genügen;
- c) der Beförderer sich in Zahlungsverzug befindet, und zwar:
 1. für zwei aufeinanderfolgende Fälligkeitstermine mit einem Betrag, der ein monatliches Nutzungsentgelt übersteigt, oder
 2. in einem Zeitraum, der sich über mehr als zwei Fälligkeitstermine erstreckt, mit einem Betrag, der das Nutzungsentgelt für zwei Monate erreicht;
- d) der Beförderer eine der besonderen Pflichten gemäss Artikel 6 §§ 2 und 3 schwerwiegend verletzt hat.

§ 2 Der Beförderer kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn der Betreiber sein Recht zum Betreiben der Infrastruktur verliert.

§ 3 Jede Partei des Vertrages kann den Nutzungsvertrag fristlos kündigen, wenn die andere Partei des Vertrages eine ihrer wesentlichen Pflichten schwerwiegend verletzt, sofern diese Pflicht die Sicherheit von Personen und Gütern betrifft; die Parteien des Vertrages können die Modalitäten der Ausübung dieses Rechtes vereinbaren.

§ 4 Die Partei des Vertrages, die Anlass zu seiner Kündigung gegeben hat, haftet der anderen Partei für den Schaden, der dadurch verursacht wird, es sei denn, sie beweist, dass der Schaden nicht durch ihr Verschulden verursacht worden ist.

§ 5 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen treffen, die von § 1 Buchstaben c) und d) und von § 4 abweichen.

Titel III

Haftung

Art. 8 Haftung des Betreibers

§ 1 Der Betreiber haftet für:

- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit);
- b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen);
- c) Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat,

die der Beförderer oder seine Hilfspersonen während der Nutzung der Infrastruktur erleiden und die ihre Ursache in der Infrastruktur haben.

§ 2 Der Betreiber ist von dieser Haftung befreit:

- a) bei Personenschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV zu leisten hat,
 1. wenn das schädigende Ereignis durch ausserhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der Betreiber diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,
 2. soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,
 3. wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Betreiber dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;
- b) bei Sachschäden und bei Vermögensschäden, die sich daraus ergeben, dass der Beförderer Entschädigungen gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zu leisten hat, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Beförderers, eine nicht vom Betreiber verschuldete Anweisung des Beförderers oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Betreiber nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 3 Ist das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen und ist der Betreiber gleichwohl von seiner Haftung nicht gemäss § 2 Buchstabe a) ganz befreit, so haftet er unter den Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.

§ 4 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen darüber treffen, ob und inwieweit der Betreiber für Schäden, die dem Beförderer durch Verspätung oder Betriebsstörungen entstehen, haftet.

Art. 9 Haftung des Beförderers

§ 1 Der Beförderer haftet für:

- a) Personenschäden (Tötung, Verletzung oder sonstige Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit);
- b) Sachschäden (Zerstörung oder Beschädigung beweglicher und unbeweglicher Sachen),

die dem Betreiber oder seinen Hilfspersonen durch den Beförderer, durch die von ihm verwendeten Beförderungsmittel, durch von ihm beförderte Personen oder befördertes Gut bei der Nutzung der Infrastruktur verursacht worden sind.

§ 2 Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit:

- a) bei Personenschäden:
 1. wenn das schädigende Ereignis durch ausserhalb des Betriebes liegende Umstände verursacht worden ist und der Beförderer diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte,
 2. soweit das schädigende Ereignis auf ein Verschulden des Geschädigten zurückzuführen ist,
 3. wenn das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen ist und der Beförderer dieses Verhalten trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen nicht abwenden konnte;
- b) bei Sachschäden, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Betreibers, eine nicht vom Beförderer verschuldete Anweisung des Betreibers oder durch Umstände verursacht worden ist, welche der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte.

§ 3 Ist das schädigende Ereignis auf das Verhalten eines Dritten zurückzuführen und ist der Beförderer gleichwohl von seiner Haftung nicht gemäss § 2 Buchstabe a) ganz befreit, so haftet er unter den Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften voll, unbeschadet eines etwaigen Rückgriffsrechtes gegen den Dritten.

§ 4 Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen darüber treffen, ob und inwieweit der Beförderer für Schäden, die dem Betreiber durch Betriebsstörungen entstehen, haftet.

Art. 10 Zusammenwirken von Ursachen

§ 1 Haben Ursachen, die vom Betreiber zu vertreten sind, und Ursachen, die vom Beförderer zu vertreten sind, zusammengewirkt, so haftet jede Partei des Vertrages nur in dem Umfang, in dem der von ihr gemäss Artikel 8 oder 9 zu vertretende Umstand zur Entstehung des Schadens beigetragen hat. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, trägt jede Partei des Vertrages den Schaden, den sie erlitten hat, selbst.

§ 2 § 1 gilt sinngemäss, wenn Ursachen, die vom Betreiber zu vertreten sind, und Ursachen, die von mehreren dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzenden Beförderern zu vertreten sind, zusammengewirkt haben.

§ 3 Bei Schäden gemäss Artikel 9 gilt § 1 Satz 1 sinngemäss, wenn Ursachen zusammengewirkt haben, die von mehreren Beförderern, die dieselbe Infrastruktur benutzen, zu vertreten sind. Ist nicht feststellbar, in welchem Umfang die jeweilige Ursache zur Entstehung des Schadens beigetragen hat, haften die Beförderer dem Betreiber zu gleichen Teilen.

Art. 11 Schadenersatz bei Tötung

§ 1 Bei Tötung umfasst der Schadenersatz:

- a) die infolge des Todes entstandenen notwendigen Kosten, insbesondere für die Überführung und die Bestattung;
- b) bei nicht sofortigem Eintritt des Todes den in Artikel 12 vorgesehenen Schadenersatz.

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

Art. 12 Schadenersatz bei Verletzung

Bei Verletzung oder sonstiger Beeinträchtigung der körperlichen oder der geistigen Gesundheit umfasst der Schadenersatz:

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

Art. 13 Ersatz anderer Personenschäden

Ob und inwieweit der Betreiber oder der Beförderer bei Personenschäden für andere als die in den Artikeln 11 und 12 vorgesehenen Schäden Ersatz zu leisten hat, richtet sich nach Landesrecht.

Art. 14 Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

§ 1 Der in Artikel 11 § 2 und in Artikel 12 Buchstabe b) vorgesehene Schadenersatz ist in Form eines Kapitalbetrages zu leisten. Ist jedoch nach Landesrecht die Zuerkennung einer Rente zulässig, so wird der Schadenersatz in dieser Form geleistet, wenn der Geschädigte oder die gemäss Artikel 11 § 2 Anspruchsberechtigten die Zahlung einer Rente verlangen.

§ 2 Die Höhe des gemäss § 1 zu leistenden Schadenersatzes richtet sich nach Landesrecht. Es gilt jedoch bei Anwendung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften für jede Person eine Höchstgrenze von 175 000 Rechnungseinheiten für den Kapitalbetrag oder eine diesem Betrag entsprechende Jahresrente, sofern das Landesrecht eine niedrigere Höchstgrenze vorsieht.

Art. 15 Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgesehenen Haftungsbeschränkungen sowie die Bestimmungen des Landesrechtes, die den Schadenersatz auf einen festen Betrag begrenzen, finden keine Anwendung, wenn nachgewiesen wird, dass der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung des Schädigers 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.

Art. 16 Umrechnung und Verzinsung

§ 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 5 Prozent jährlich beanspruchen, und zwar vom Tag der Einleitung eines Schlichtungsverfahrens, der Anrufung des in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Schiedsgerichtes oder der Klageerhebung an.

Art. 17 Haftung bei nuklearem Ereignis

Der Betreiber und der Beförderer sind von der ihnen gemäss diesen 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.

Art. 18 Haftung für Hilfspersonen

Der Betreiber und der Beförderer haften für ihre Hilfspersonen.

Art. 19 Sonstige Ansprüche

§ 1 In allen Fällen, auf welche diese Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden, kann ein Anspruch auf Schadenersatz, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, gegen den Betreiber oder gegen den Beförderer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

§ 2 Das Gleiche gilt für Ansprüche gegen die Hilfspersonen, für die der Betreiber oder der Beförderer gemäss Artikel 18 haften.

Art. 20 Prozessvereinbarungen

Die Parteien des Vertrages können die Bedingungen vereinbaren, unter denen sie ihre Schadenersatzansprüche gegenüber der anderen Partei des Vertrages geltend machen oder darauf verzichten, sie geltend zu machen.

Titel IV
Ansprüche der Hilfspersonen**Art. 21** Ansprüche gegen Betreiber oder Beförderer

§ 1 Ansprüche der Hilfspersonen des Beförderers auf Ersatz von Schäden, die der Betreiber verursacht hat, können, auf welchem Rechtsgrund sie auch beruhen, gegen den Betreiber nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

§ 2 Ansprüche der Hilfspersonen des Betreibers auf Ersatz von Schäden, die der Beförderer verursacht hat, können, auf welchem Rechtsgrund sie auch beruhen, gegen den Beförderer nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften geltend gemacht werden.

Titel V
Geltendmachung von Ansprüchen**Art. 22** Schlichtungsverfahren

Die Parteien des Vertrages können Vereinbarungen zur Streitschlichtung treffen oder vorsehen, sich an das in Titel V des Übereinkommens vorgesehene Schiedsgericht zu wenden.

Art. 23 Rückgriff

Die Rechtmässigkeit einer durch den Beförderer auf Grund der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM geleisteten Zahlung kann nicht bestritten werden, wenn die Entschädigung gerichtlich festgesetzt worden ist, nachdem dem Betreiber durch gehörige Streitverkündung die Möglichkeit gegeben war, dem Rechtsstreit beizutreten.

Art. 24 Gerichtsstand

§ 1 Auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche können vor den durch Vereinbarung der Parteien des Vertrages bestimmten Gerichten der Mitgliedstaaten geltend gemacht werden.

§ 2 Haben die Parteien nichts anderes vereinbart, sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Betreiber seinen Sitz hat.

Art. 25 Verjährung

§ 1 Auf diese Einheitlichen Rechtsvorschriften gegründete Ansprüche verjähren in 3 Jahren.

§ 2 Die Verjährung beginnt mit dem Tag, an dem der Schaden eingetreten ist.

§ 3 Bei Tötung von Personen verjähren Schadenersatzansprüche in 3 Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem Tod, spätestens aber in 5 Jahren, gerechnet vom ersten Tag nach dem schädigenden Ereignis.

§ 4 Eine Rückgriffsklage einer haftbar gemachten Person kann auch nach Ablauf der in § 1 vorgesehen Verjährungsfrist erhoben werden, wenn sie innerhalb der Frist erhoben wird, die nach dem Recht des Staates gilt, in dem das Verfahren eingeleitet wird. Jedoch darf die Frist nicht weniger als 90 Tage seit dem Tag betragen, an dem derjenige, der die Rückgriffsklage erhebt, den Anspruch befriedigt hat oder an dem ihm die Klage in dem Verfahren gegen ihn selbst zugestellt worden ist.

§ 5 Ein von den Streitparteien vereinbartes Schlichtungsverfahren oder ein Verfahren vor dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Schiedsgericht unterbricht die Verjährung.

§ 6 Im Übrigen gilt für die Hemmung und die Unterbrechung der Verjährung Landesrecht.

**Einheitliche Rechtsvorschriften
für die Verbindlicherklärung technischer Normen und
für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften
für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen
Verkehr bestimmt ist**

(APTU)

Art. 1 Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften (ETV) angenommen werden.

Art. 2 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlage(n) und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der ATMF definierten Begriffen der Ausdruck:

- a) «Reisezugwagen» ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Personen bestimmt ist; der Begriff umfasst einen Gepäckwagen, der in einem Reisezug mitgeführt werden soll;
- b) «Projekt in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstand» ein Projekt, dessen Planungs-/Konstruktionsphase einen Punkt erreicht hat, an dem eine Änderung der technischen Spezifikationen für den betreffenden Vertragsstaat nicht annehmbar wäre. Ein solches Hindernis kann rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher, finanzieller, sozialer oder umweltbezogener Art sein und ist entsprechend zu begründen;
- c) «Austausch im Rahmen der Instandhaltung» den Ersatz von Komponenten durch Teile gleicher Funktion und Leistung im Rahmen der Wartung oder Instandsetzung;
- d) «technische Vorschrift» jede in den ETV enthaltene Regelung, die sich auf den Bau, Betrieb, die Instandhaltung oder Sicherheitsaspekte oder auf ein Verfahren betreffend Eisenbahnmaterial bezieht, und die keine technische Norm ist;

¹³ Fassung gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 10. Dez. 2009 (AS 2011 5075). Bereinigt gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 25./26. Juni 2014 (AS 2015 2131) und vom 27.–28. Febr. 2018, in Kraft für die Schweiz seit 1. März 2019 (AS 2019 951).

- e) «technische Norm» eine von einem anerkannten internationalen Normungsinstitut im dafür geltenden Verfahren angenommene freiwillige Norm;
- f) «Triebfahrzeug» ein Eisenbahnfahrzeug mit eigenem Antrieb;
- g) «Güterwagen» ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist.

Art. 3 Zweck

§ 1 Die Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial sowie die Annahme von ETV für Eisenbahnmaterial sollen:

- a) das freie Verkehren von Fahrzeugen und die freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr erleichtern;
- b) dazu beitragen, die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und die Betriebsbereitschaft im internationalen Verkehr zu gewährleisten;
- c) den Belangen der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit Rechnung tragen.

§ 2 Bei der Verbindlicherklärung technischer Normen oder der Annahme von ETV werden ausschliesslich solche herangezogen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden.

§ 3 Nach Möglichkeit:

- a) ist die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen;
- b) sind die technischen Normen und ETV wirkungsorientiert; gegebenenfalls enthalten sie Varianten.

Art. 4 Ausarbeitung von technischen Normen und ETV

§ 1 Die Ausarbeitung von technischen Normen betreffend Eisenbahnmaterial und die Normierung von industriellen Produkten und Verfahren ist Aufgabe der anerkannten nationalen und internationalen Normungsinstitute.

§ 2 Die Ausarbeitung von ETV ist, aufgrund von Anträgen gemäss Artikel 6, Aufgabe des Fachausschusses für technische Fragen, der von geeigneten Arbeitsgruppen und dem Generalsekretär unterstützt wird.

Art. 5 Validierung technischer Normen

§ 1 Über die Validierung einer technischen Norm oder bestimmter Teile davon hat der Fachausschuss für technische Fragen gemäss dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren zu beschliessen. Die Beschlüsse treten gemäss Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

§ 2 Einen Antrag auf Validierung einer technischen Norm können stellen:

- a) jeder Vertragsstaat;
- b) jede regionale Organisation gemäss Artikel 2 Buchstabe x) der ATMF;

- c) jedes nationale oder internationale Normungsinstitut, das mit Normierung im Eisenbahnwesen befasst ist; Artikel 3 § 2 ist Rechnung zu tragen;
- d) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein einheitlicher technischer Normen für Eisenbahnmateriale aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

§ 3 Die Verweisungen auf validierte technische Normen werden vom Generalsekretär auf der Website der Organisation veröffentlicht. Nach ihrer Veröffentlichung begründet die Anwendung dieser technischen Norm eine Vermutung der Einhaltung der entsprechenden ETV.

§ 4 Die Anwendung von validierten technischen Normen ist freiwillig; eine Norm oder ein Teil davon können jedoch durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit erlangen.

Art. 6 Annahme von ETV

§ 1 Über die Annahme von ETV oder über deren Änderung hat der Fachausschuss für technische Fragen gemäss dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren zu beschliessen. Die Beschlüsse treten gemäss Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

§ 2 Einen Antrag auf Annahme oder Änderung von ETV gemäss § 1 können stellen:

- a) jeder Vertragsstaat;
- b) jede regionale Organisation gemäss Artikel 2 Buchstabe x) der ATMF;
- c) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein von ETV für Eisenbahnmateriale aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

Art. 7 Form der Anträge

Anträge gemäss Artikel 5 und 6 sind dem Generalsekretär in einer der Arbeitssprachen gemäss Artikel 1 § 6 des Übereinkommens zu übersenden und an den Fachausschuss für technische Fragen zu richten. Der Fachausschuss für technische Fragen kann Anträge ablehnen, wenn er sie für unvollständig, zusammenhanglos, nicht hinreichend begründet oder ungerechtfertigt hält. Der Antrag hat eine Bewertung der sozialen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Folgen zu enthalten.

Art. 7a Folgenabschätzung

§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen hat seinen Beschluss nach Berücksichtigung der vom Antragsteller dargelegten Begründung und Rechtfertigung zu fassen.

§ 2 Die Abschätzung hat die voraussichtlichen Auswirkungen für alle Vertragsstaaten, Betreiber und sonstigen Betroffenen anzugeben. Hat der Antrag Auswirkungen auf andere ETV als die, worauf sich der Antrag unmittelbar bezieht, so sind diese Schnittstellen ebenfalls zu berücksichtigen.

§ 3 Alle betroffenen Stellen haben durch die kostenlose Bereitstellung der erforderlichen Daten, sofern diese nicht durch geistige Eigentumsrechte geschützt sind, an der Abschätzung mitzuwirken.

Art. 8 ETV

§ 1 Die angenommenen ETV sind auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

§ 2 Grundsätzlich unterliegt jedes Teilsystem einer ETV. Gegebenenfalls kann ein Teilsystem durch mehrere ETV abgedeckt sein und eine ETV kann mehrere Teilsysteme abdecken.

§ 2a ETV sind auf neue Teilsysteme anzuwenden. Auf ein bestehendes Teilsystem sind sie dann anzuwenden, wenn es erneuert oder umgerüstet wird. Die Anwendung hat in Übereinstimmung mit der in § 4 Buchstabe f) geregelten Migrationsstrategie zu erfolgen.

§ 3 Nach dem Mitteilungsverfahren gemäss Artikel 35 §§ 3, 4 des Übereinkommens und mindestens einen Monat vor dem Inkrafttreten hat der Generalsekretär auf der Webseite der Organisation Folgendes zu veröffentlichen:

- a) die angenommenen und mitgeteilten ETV;
- b) den Zeitpunkt des Inkrafttretens;
- c) die Liste der Vertragsstaaten, für welche diese ETV gelten; und
- d) die aktualisierte Liste der ETV und der Zeitpunkte ihres Inkrafttretens.

§ 4 Soweit dies zur Erreichung des in Artikel 3 genannten Zwecks erforderlich ist, haben die sich auf Teilsysteme beziehenden ETV mindestens:

- a) den beabsichtigten Anwendungsbereich (Teil des Netzes oder Fahrzeuge; Teilsystem oder Teil davon) anzugeben;
- b) grundlegende Anforderungen für jedes betroffene Teilsystem und seine Schnittstellen zu anderen Teilsystemen vorzusehen;
- c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festzulegen, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen; erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von Kategorien von Strecken, Knotenpunkten und/oder Fahrzeugen, voneinander abweichen;
- d) die Bauelemente oder Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen zu bestimmen, die Gegenstand von technischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind;
- e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren anzugeben, die zur Bewertung der Konformität mit den Bestimmungen der ETV angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in einer allgemeinen ETV gemäss § 8 festgelegten Bewertungsmodule;

- f) die Strategie zur Umsetzung der ETV anzugeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die ETV allgemein eingehalten werden, ergibt; für jede Phase sind geeignete Übergangsbestimmungen aufzunehmen;
- g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Instandhaltung des betreffenden Teilsystems sowie für die Umsetzung der ETV erforderlich sind, anzugeben;
- h) die für bestehende Teilsysteme und Fahrzeuge geltenden Bestimmungen anzugeben, insbesondere in Bezug auf Aufrüstungen und Erneuerungen, und in diesen Fällen unter Angabe der Änderungsarbeiten, die einen Antrag für eine neue Zulassung erforderlich machen;
- i) die vom Eisenbahnunternehmen zu kontrollierenden Parameter der Fahrzeuge und ortsfesten Teilsysteme sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren anzugeben, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen.

§ 5 Jede ETV ist auf der Grundlage einer Prüfung des vorhandenen Teilsystems zu erarbeiten und hat ein oder mehrere Teilsysteme als Ziel anzugeben, das schrittweise und innerhalb eines angemessenen Zeitraums erreicht werden kann. Die schrittweise Annahme von ETV und deren Einhaltung ermöglichen es auf diese Weise, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems Schritt für Schritt zu verwirklichen.

§ 6 Die ETV haben in geeigneter Weise die Kompatibilität des vorhandenen Eisenbahnsystems jedes Vertragsstaates zu bewahren. Mit diesem Ziel kann in jeder ETV eine Bestimmung für «Sonderfälle» für ein oder mehrere Vertragsstaaten in Bezug auf das Netz und die Fahrzeuge vorgesehen werden; besonders zu beachten sind Lichtraumprofil, Spurweite oder Abstand zwischen den Gleisen und Fahrzeuge, die aus Drittländern stammen oder für sie bestimmt sind. Die ETV haben für jeden Sonderfall die Vorschriften für die Einführung der in § 4 Buchstaben c)–g) aufgeführten Elemente zu enthalten.

§ 7 Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer ETV behandelt werden, so sind sie darin eindeutig als «offene Punkte» zu benennen.

§ 8 Der Fachausschuss für technische Fragen kann ETV annehmen, die sich nicht auf Teilsysteme beziehen, wie etwa allgemeine Bestimmungen, grundlegende Anforderungen oder Bewertungsmodule.

§ 9 Die ETV sind zweispaltig auszuführen. Text, der in voller Breite ohne Spalten erscheint, ist mit den entsprechenden Texten der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union identisch. Bei Text, der in zwei Spalten unterteilt ist, weichen die ETV und entsprechenden TSI oder sonstige Regelung der Europäischen Union voneinander ab. Die linke Spalte enthält den Text der ETV (OTIF-Regelung), während die rechte Spalte den TSI-Text der Europäischen Union enthält. Ganz rechts wird die TSI-Referenz angegeben.

Art. 8a Mängel in ETV

§ 1 Erlangt der Fachausschuss für technische Fragen davon Kenntnis, dass eine angenommene ETV Fehler oder Mängel enthält oder die grundlegenden Anforderungen nicht vollständig erfüllt, so hat der Ausschuss die geeigneten Massnahmen zu treffen einschliesslich:

- a) der Entscheidung, ob die entsprechende ETV gemäss Artikel 6 und 8 zu ändern ist; und
- b) Empfehlungen für gerechtfertigte vorläufige Lösungen.

§ 2 Die Vertragsstaaten, regionalen Organisationen und Bewertungseinrichtungen sind verpflichtet, den Generalsekretär unverzüglich zu unterrichten, wenn sie in einer ETV Fehler oder Mängel feststellen.

Art. 9 Erklärungen

§ 1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die für verbindlich erklärte technische Norm oder die angenommene ETV nicht oder nur teilweise anwenden wird.

§ 2 Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäss § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäss Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen, damit ein Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.

§ 3 Der Staat, der eine Erklärung gemäss § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Generalsekretär zurücknehmen. Die Rücknahme wird am ersten Tag des zweiten auf die Mitteilung folgenden Monats wirksam.

Art. 10 Ausserkrafttreten der Technischen Einheit

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäss Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV in allen Vertragsstaaten der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882¹⁴, tritt das genannte Übereinkommen ausser Kraft.

Art. 11 Vorrang der ETV

§ 1 Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäss Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV haben die technischen Normen und ETV im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten Vorrang gegenüber den Bestimmungen der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882.

¹⁴ In der AS nicht veröffentlicht.

§ 2 Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäss Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV haben diese Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie die technischen Normen und ETV in den Vertragsstaaten Vorrang vor den technischen Regelungen des:

- a) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC);
- b) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).

Art. 12 Nationale technische Anforderungen

§ 1 Die Vertragsstaaten haben sicher zu stellen, dass der Generalsekretär über ihre nationalen technischen Anforderungen, die für Eisenbahnfahrzeuge gelten, Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat diese Anforderungen in der Datenbank gemäss Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF zu veröffentlichen.

Die Informationen müssen binnen 3 Monaten ab dem Inkrafttreten der geänderten Einheitlichen Rechtsvorschriften beim Generalsekretär einlangen.

Die Anforderung darf nur so lange in Kraft bleiben, bis sie oder eine analoge Anforderung durch die Annahme von Vorschriften gemäss den obigen Artikeln in Kraft gesetzt worden ist. Der Vertragsstaat kann die vorläufige Bestimmung jederzeit widerrufen und dies dem Generalsekretär mitteilen.

§ 2 Wurde eine ETV angenommen oder geändert, so hat der Vertragsstaat sicher zu stellen, dass der Generalsekretär – mit Begründung – über diejenigen nationalen technischen Anforderungen gemäss § 1 Kenntnis erlangt, die weiterhin einzuhalten sind, um die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und seinem betroffenen Netz sicherzustellen; dies schliesst nationale Vorschriften ein, die für «offene Punkte» in den ETV und für die in der ETV ordnungsgemäss bezeichnete Sonderfälle gelten.

Die Informationen haben die Angabe des/r «offenen Punkt(e)s» und/oder des/der «Sonderfalls/Sonderfälle» in der ETV zu enthalten, auf die sich jede nationale technische Anforderung bezieht.

Die nationalen technischen Anforderungen bleiben nur gültig, wenn die Mitteilung binnen sechs Monate ab dem Tag, an dem die betreffende technische Vorschrift oder deren Änderung in Kraft getreten ist, beim Generalsekretär eingeht.

§ 3 Die Informationen haben den vollständigen Wortlaut der nationalen technischen Bestimmung in einer Amtssprache des Vertragsstaates sowie den Titel und eine Zusammenfassung in einer der offiziellen OTIF-Sprachen zu enthalten.

Art. 13 Äquivalenztabelle

§ 1 Um die Bewertungen und dadurch die Kosten für Anträge auf technische Zulassung zu minimieren, sind die nationalen technischen Anforderungen gemäss Artikel 12 entsprechend der in der Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgeführten Liste der Parameter und Grundsätze einzustufen. Die Einstufung ist unter der Verantwortung des Fachausschusses für technische Fragen durchzuführen. Die

Vertragsstaaten und regionalen Organisationen arbeiten bei dieser Aufgabe mit dem Fachausschuss für technische Fragen und dem Generalsekretär zusammen.

§ 2 Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Anlage unter Berücksichtigung der Erfahrung mit der gegenseitigen Anerkennung von Fahrzeugen in den Vertragsstaaten überprüfen.

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen hat sicher zu stellen, dass ein Referenzdokument erstellt wird, das Querverweise zu allen mitgeteilten nationalen technischen Anforderungen enthält. Das Referenzdokument hat ferner die entsprechenden Bestimmungen in den ETV und den entsprechenden TSI (Art. 8 § 9) anzugeben. Das Referenzdokument ist auf der Website der Organisation zu veröffentlichen und auf dem Stand zu halten.

§ 4 Der Fachausschuss für technische Fragen kann nach gebührender Berücksichtigung der Ansicht der betroffenen Vertragsstaaten und der einbezogenen regionalen Organisationen beschliessen, in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit die Äquivalenz zu erklären:

- a) zwischen den nationalen technischen Anforderungen verschiedener Vertragsstaaten;
- b) zwischen den Bestimmungen in den ETV und den entsprechenden TSI; und
- c) zwischen den nationalen technischen Anforderungen eines oder mehrerer Vertragsstaaten und Bestimmungen in den ETV und/oder Bestimmungen in den TSI.

Die erklärte Äquivalenz ist im Referenzdokument gemäss § 3 in einer Äquivalenztabelle anzugeben.

In Verbindung mit der technischen Zulassung von nicht ETV-konformen Fahrzeugen zu prüfende Parameter und Einstufung nationaler technischer Anforderungen

1. Aufstellung der Parameter

1.1 *Allgemeine Unterlagen*

Allgemeine Unterlagen (einschl. Beschreibung neuer, erneuerter oder umgerüsteter Fahrzeuge und ihres vorgesehenen Verwendungszwecks, Angaben zu Auslegung, Reparatur, Betrieb und Instandhaltung, technisches Dossier, usw.)

1.2 *Strukturen und mechanische Teile*

Mechanische Integrität und Schnittstelle zwischen Fahrzeugen (einschl. Zug- und Stosseinrichtungen, Laufbrücke/Endbühne), Festigkeit von Fahrzeugstruktur und Ausrüstung (z.B. Sitze), Belastbarkeit, passive Sicherheit (einschl. innere und äussere Kollisionssicherheit)

1.3 *Fahrzeug-Gleis-Wechselwirkung und Fahrzeugbegrenzungslinie*

Mechanische Schnittstellen zur Infrastruktur (einschl. statisches und dynamisches Verhalten, Passungen und Spiele, Spurweite, Laufwerk, usw.)

1.4 *Bremsausrüstung*

Komponenten der Bremsausrüstung (einschl. Gleitschutz, Steuerelemente, und Bremsvermögen im Betrieb sowie bei Schnellbremsungen und im Feststellmodus)

1.5 *Komponenten mit Fahrgastbezug*

Fahrgasteinrichtungen und Fahrgastumfeld (Fahrgastfenster und -türen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, usw.)

1.6 *Umweltbedingungen und aerodynamische Effekte*

Auswirkungen der Umwelt auf das Fahrzeug und umgekehrt (einschl. aerodynamische Bedingungen und Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und dem streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems einerseits und dem Fahrzeug und der äusseren Umgebung andererseits)

1.7 *Externe Warntöne, Kennzeichnung, Funktionen und Anforderungen an die Softwareintegrität*

Externe Warntöne, Kennzeichnungen, Funktionen und Softwareintegrität, z.B. sicherheitsbezogene Funktionen mit Auswirkungen auf das Zugverhalten, einschl. Zugbus

1.8 *Bordseitige Energieversorgung und Steuersysteme*

Bordseitige Antriebs-, Energie- und Steuersysteme, einschl. Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Energieversorgungsinfrastruktur sowie alle Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit

1.9 *Einrichtungen, Schnittstellen und Umfeld mit Personalbezug*

Bordseitige Einrichtungen, Schnittstellen, Arbeitsbedingungen und Umfeld für das Personal (einschl. Führerstände, Schnittstelle Fahrzeugführer – Maschine)

1.10 *Brandsicherheit und Fluchtwege*

1.11 *Instandhaltung*

Bordseitige Einrichtungen und Schnittstellen für die Instandhaltung

1.12 *Bordseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung*

Alle Komponenten der bordseitigen Ausrüstung, die für die Gewährleistung der Sicherheit und die Steuerung und Sicherung der Bewegungen von in dem Netz zugelassenen Zügen erforderlich ist, und ihre Auswirkungen auf den streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems.

1.13 *Spezifische Betriebsanforderungen*

Spezifische Betriebsanforderungen für Fahrzeuge (einschl. Betrieb unter Grenzbedingungen, Fahrzeuginstandsetzung/-bergung usw.)

1.14 *Komponenten mit Güterbezug*

Güterspezifische Anforderungen und Umfeld (einschl. Einrichtungen, die bei gefährlichen Gütern speziell erforderlich sind)

Erläuterungen und Beispiele in Kursivdruck im obigen Text dienen nur der Information und sind keine Definitionen der Parameter.

2. **Einstufung der nationalen technischen Anforderungen**

Die nationalen technischen Anforderungen hinsichtlich der in Abschnitt 1 genannten Parameter sind einer der folgenden drei Gruppen zuzuordnen. Vorschriften und Einschränkungen rein lokaler Art sind nicht betroffen; ihre Bestätigung setzt zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern einvernehmlich durchgeführte Prüfungen voraus.

Gruppe A

Gruppe A umfasst:

- internationale Normen;
- nationale Vorschriften, die in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit als gleichwertig zu den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gelten;
- nationale Vorschriften, die in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit als gleichwertig zu den Bestimmungen in den ETV und/oder zu den Bestimmungen in den TSI gelten.

Gruppe B

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht Gruppe A oder Gruppe C zuzuordnen sind oder die einer dieser Gruppen noch nicht zugeordnet werden konnten.

Gruppe C

Gruppe C umfasst die Vorschriften, die mit Merkmalen der technischen Infrastruktur zusammenhängen und unbedingt notwendig sind, um einen sicheren und interoperablen Einsatz im betroffenen Netz sicher zu stellen (z.B. Lichtraumprofil).

*Anhang G zum Übereinkommen¹⁵***Einheitliche Rechtsvorschriften
für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial,
das im internationalen Verkehr verwendet wird****(ATMF)**

Art. 1 Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.

Art. 2 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer Anlage(n), der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer Anlage(n) und der Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) der APTU bezeichnet der Ausdruck:

- a) «Unfall» ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, Unfälle von Personen, in die in Bewegung befindliche Fahrzeuge involviert sind, Brände und sonstige Unfälle;
- ab) «Akkreditierung» die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschliesslich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen;
- ac) «Akkreditierungsstelle» die einzige Stelle in einem Vertragsstaat, die vom Staat dazu befugt wurde, Akkreditierungen durchzuführen;
- b) «Bauartzulassung» die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde das Baumuster eines Fahrzeugs als Grundlage der Betriebszulassung für Fahrzeuge genehmigt, die diesem Baumuster entsprechen, was durch das Bauartzertifikat belegt wird;

¹⁵ Fassung gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 25./26. Juni 2014 (AS 2015 2131). Bereinigt gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 27./28. Febr. 2018, in Kraft für die Schweiz seit 1. März 2019 (AS 2019 951) und gemäss Berichtigung vom 22. Juli 2019 (AS 2019 2975) und gemäss Beschluss des Revisionsausschusses vom 28. Okt. 2022, in Kraft für die Schweiz seit 1. Nov. 2023 (AS 2024 4).

- c) «Betriebszulassung» die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Fahrzeug den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt;
- ca) «Betriebszertifikat» die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung der Betriebszulassung, einschliesslich der Zulassungsbedingungen;
- cb) «Prüfzertifikat» oder «Prüfbescheinigung» die von dem Prüforgan ausgestellte Bescheinigung über das positive Ergebnis der Prüfung;
- d) «Fachausschuss für technische Fragen» den in Artikel 13 § 1 Buchstabe f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuss;
- da) «Auftraggeber» eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder einen Halter oder um den für die Durchführung eines Vorhabens verantwortlichen Konzessionsinhaber handeln;
- e) «Vertragsstaat» einen Mitgliedstaat der Organisation, der zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Erklärung gemäss Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat;
- f) «Bauartzertifikat» die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung über die Zulassung einer Bauart, einschließlich der Zulassungsbedingungen;
- g) «Baelement» oder «Interoperabilitätskomponente» eine Grundkomponente, eine Gruppe von Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Teilsystem eingebaut werden oder werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt, einschliesslich sowohl materieller als auch immaterieller Produkte;
- h) [bleibt offen]
- i) «grundlegende Anforderungen» alle in den entsprechenden ETV aufgeführten Bedingungen, die vom Eisenbahnsystem, den Teilsystemen und den Interoperabilitätskomponenten, einschliesslich der Schnittstellen erfüllt werden müssen;
- j) «Zwischenfall» ein mit dem Betrieb von Zügen zusammenhängendes und die Betriebssicherheit beeinträchtigendes Ereignis, das kein Unfall oder schwerer Unfall ist;
- k) «Infrastrukturbetreiber» ein Unternehmen, das oder eine Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;
- l) «internationaler Verkehr» das Verkehren von Fahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;
- m) «Untersuchung» ein zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen durchgeführtes Verfahren, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschliesslich der Feststellung der Ursachen (Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Be-

- dingungen, oder eine Kombination davon, die zum Unfall oder zur Störung führten) und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
- n) «Halter» die Person oder Stelle, die als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt und als solche in das Fahrzeugregister gemäss Artikel 13 eingetragen ist;
 - o) «Instandhaltungsunterlagen» das Dokument (die Dokumente), welche(s) die an einem Fahrzeug durchzuführenden Prüfungen und Instandhaltungsarbeiten, angibt (angeben), das gemäss den Vorschriften und Bestimmungen in den ETV, gegebenenfalls unter Einschluss von Sonderfällen und gemäss Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU mitgeteilten geltenden nationalen Anforderungen, erstellt wird. Die Instandhaltungsunterlagen beinhalten den Instandhaltungsnachweis gemäss Buchstabe p);
 - p) «Instandhaltungsnachweis» die ein zugelassenes Fahrzeug betreffende Dokumentation, worin die Nachweise über die Geschichte seines Einsatzes sowie die daran durchgeführten Prüf- und Instandhaltungsarbeiten eingetragen sind;
 - q) «Netz» die Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfesten Anlagen aller Art, die zur Gewährleistung eines sicheren und fortlaufenden Betriebs des Eisenbahnsystems benötigt werden;
 - r) «offene Punkte» technische Aspekte im Zusammenhang mit grundlegenden Anforderungen, die nicht in einer ETV behandelt worden sind und in dieser ETV ausdrücklich als solche definiert werden;
 - s) [bleibt offen]
 - t) «Eisenbahnverkehrsunternehmen» oder «Eisenbahnunternehmen» jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das nach geltendem Recht für Dienstleistungen in der Beförderung von Personen oder Gütern auf der Schiene berechtigt oder zugelassen ist, unter der Voraussetzung, dass es die Traktion sicherstellt; dies schliesst auch Unternehmen mit ein, die nur die Traktion sicherstellen;
 - u) «Eisenbahninfrastruktur» (oder lediglich «Infrastruktur») alle Eisenbahnstrecken und festen Einrichtungen, soweit diese für die Kompatibilität mit und den sicheren Verkehr von gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassenen Fahrzeugen erforderlich sind;
 - v) «Eisenbahnmaterial» Fahrzeuge und Eisenbahninfrastruktur;
 - w) «Fahrzeug» ein Eisenbahnfahrzeug mit oder ohne Antrieb, das auf den eigenen Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann; ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;
 - wa) «Anerkennung»:
 1. die Bestätigung einer zuständigen nationalen Stelle, die nicht die Akkreditierungsstelle ist, dass eine Stelle die geltenden Anforderungen erfüllt, oder

2. die Akzeptanz einer zuständigen Behörde von Zertifikaten, Verfahrensdokumentationen oder Prüfergebnissen, die von einer Stelle in einem anderen Vertragsstaat ausgestellt wurden;
- x) «regionale Organisation» eine Organisation gemäss Artikel 38 des Übereinkommens mit der ihr von Vertragsstaaten übertragenen ausschliesslichen Zuständigkeit;
 - y) «Erneuerung» umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder eines Teils davon, wobei die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
 - z) «schwerer Unfall» jede Zugkollision oder Zugentgleisung mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für das Rollmaterial, die Eisenbahninfrastruktur oder die Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; «beträchtlicher Schaden» bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 1.8 Millionen SZR veranschlagt werden können;
- aa) «Sonderfall» jeden Teil des Eisenbahnsystems der Vertragsstaaten, der wegen geographischer, topographischer, städtebaulicher oder die Kompatibilität mit dem bestehenden System betreffender Einschränkungen in den ETV als vorübergehende oder endgültige Sondervorschrift gekennzeichnet ist. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge, die ausschliesslich für lokale, regionale oder historische Zwecke genutzt werden, und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern zählen;
 - bb) «Teilsysteme» das Ergebnis der in den ETV angeführten Unterteilung des Eisenbahnsystems; diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festzulegen sind, können struktureller oder funktionaler Art sein;
 - cc) «technische Zulassung» das von der zuständigen Behörde durchgeführte Verfahren für die Genehmigung des Einsatzes eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr oder für die Genehmigung der Bauart;
 - dd) [bleibt offen]
 - ee) «technisches Dossier» (Technical File) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug bestehende Dokumentation, in der alle seine technischen Merkmale, einschliesslich eines Nutzerhandbuchs und die für die Identifizierung des (der) betreffenden Gegenstands (Gegenstände) erforderlichen Merkmale aufgeführt sind, in Übereinstimmung mit der entsprechenden ETV;
 - ee1) «Zug» eine mit einer Traktion versehene Einheit aus einem oder mehreren Fahrzeugen, die für den Betrieb ausgelegt ist;
 - eea) «TSI» eine gemäss den Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG und 2008/57/EG angenommene technische Spezifikation für die Interoperabilität, womit alle Teilsysteme oder Teile davon abgedeckt werden, um die grundlegenden

Anforderungen zu erfüllen und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems sicherzustellen;

- ff) «Bauart» die grundlegenden Entwurfsmerkmale des Fahrzeugs, die durch ein Baumuster- oder Konstruktionsprüfzertifikat abgedeckt werden, die in den Bewertungsmodulen SB und SH1 der ETV GEN-D beschrieben werden;
- gg) «Aufrüstung» umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Teil davon, die eine Änderung des technischen Dossiers des Teilsystems, soweit dieses technische Dossier vorhanden ist, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;
- hh) «Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs» die Netze in zwei oder mehreren Vertragsstaaten, in denen ein Fahrzeug verwendet werden soll.

Art. 3 Zulassung zum internationalen Verkehr

§ 1 Um im internationalen Verkehr eingesetzt zu werden, muss jedes Eisenbahnfahrzeug gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassen sein.

§ 2 Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Eisenbahnfahrzeuge den:

- a) Bauvorschriften der ETV;
- b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID;
- c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7a

entsprechen.

§ 3 Für die technische Zulassung sonstigen Eisenbahnmaterials sowie einzelner Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäss.

Art. 3a Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

§ 1 Gemäss geltender Gesetzgebung der Europäischen Union (EU) und entsprechender nationaler Gesetzgebung in den Dienst gestellte oder in Verkehr gebrachte Fahrzeuge gelten als von allen Vertragsstaaten gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen:

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden TSI und den entsprechenden ETV; und
- b) sofern die geltenden TSI, aufgrund derer das Fahrzeug zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind; und
- c) sofern diese TSI keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten; und
- d) sofern das Fahrzeug keiner Abweichung unterliegt; und

- e) sofern das Fahrzeug keinem Sonderfall unterliegt, der die Bedingungen für die Zulassung oder Inbetriebnahmegenehmigung bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen beschränkt.

Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchstaben a) bis e) gilt für das Fahrzeug Artikel 6 § 4.

§ 2 Für den alleinigen Zweck der Erbringung von Eisenbahndienstleistungen gelten Fahrzeuge, die gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, als für das Inverkehrbringen genehmigt:

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden ETV und den entsprechenden TSI; und
- b) sofern die geltenden ETV, aufgrund derer das Fahrzeug zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind; und
- c) sofern diese ETV keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten; und
- d) sofern das Fahrzeug keiner Abweichung unterliegt; und
- e) sofern das Fahrzeug keinem Sonderfall unterliegt, der die Bedingungen für die Zulassung oder Inbetriebnahme- bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen beschränkt.

Fahrzeuge, die in Übereinstimmung mit diesem Paragraphen zum Betrieb zugelassen wurden, unterliegen Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797¹⁶, bevor sie in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union verwendet werden.

Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchstaben a) bis e) unterliegt das Fahrzeug der Genehmigung gemäss in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, geltendem Recht.

§ 3 Die Genehmigung für das Inverkehrbringen, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der Europäischen Union verwendeten Fahrzeugen werden durch die geltende Gesetzgebung der Europäischen Union und nationale Gesetzgebung geregelt. Diese Bestimmung gilt auch für Vertragsstaaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union entsprechendes Unionsrecht anwenden. Beim Betrieb von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern innerhalb der EU hat das EU-Recht Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.

§ 4 §§ 1 und 2 gelten sinngemäss für Zulassungen/Genehmigungen von Fahrzeugbauarten.

¹⁶ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 25.5.2016, S. 44)

§ 5 Bei voller Äquivalenz zwischen den in der Europäischen Union geltenden Vorschriften und den in Artikel 15 § 2 genannten COTIF-Vorschriften wird bei einer für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)¹⁷, die die Bestimmungen von Artikel 15 § 2 erfüllt, von der Erfüllung der entsprechenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union ausgegangen und umgekehrt.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist befugt, die Äquivalenz zwischen den innerhalb der Europäischen Union geltenden Vorschriften und den in Artikel 15 § 2 genannten COTIF-Vorschriften zu erklären.

Art. 4 Verfahren

§ 1 Die technische Zulassung eines Fahrzeugs erfolgt:

- a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebszulassung für ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug;
- b) oder in zwei aufeinander folgenden Schritten durch Erteilung:
 - der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster, und
 - nachfolgend der Betriebszulassung für einzelne Fahrzeuge, die diesem Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das diese Übereinstimmung bestätigt.

Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so gilt gleichzeitig auch die Bauart als zugelassen.

§ 2 Ein Fahrzeug oder Bauelement ist auf Übereinstimmung mit den ETV und der nationalen Gesetzgebung zu bewerten. Die Bewertungsverfahren und der Inhalt der ETV- Zertifikate sind in den entsprechenden ETV enthalten.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Änderung oder Aufhebung der Bewertungsverfahren und des Inhalts der ETV-Zertifikate.

Die Bewertung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs mit den Bestimmungen der ETV, auf denen die Zulassung beruht, kann in verschiedene Teile unterteilt oder in verschiedenen Stadien überprüft werden, für die je eine Zwischenprüfbescheinigung ausgestellt wird.

§ 3 Die Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahninfrastruktur unterliegen den im betreffenden Vertragsstaat geltenden Bestimmungen.

Art. 5 Zuständige Behörde

§ 1 Die technische Zulassung ist Aufgabe der nationalen oder internationalen Behörden, die nach den Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Vertragsstaates hierfür zuständig sind, nachstehend als zuständige Behörde bezeichnet.

§ 2 Die zuständigen Behörden sind berechtigt oder gemäss den in ihrem Staat geltenden Bestimmungen verpflichtet, die Zuständigkeit für die Durchführung von

¹⁷ Die Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständige Stelle sind in Artikel 15 enthalten.

Prüfungen, einschliesslich der Ausgabe des entsprechenden Prüfzertifikates ganz oder teilweise auf Prüforgane zu übertragen.

Die Übertragung der Zuständigkeit an:

- a) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- b) einen Infrastrukturbetreiber;
- c) einen Halter;
- d) eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) gemäss Artikel 15;
- e) einen Entwerfer oder Hersteller von Eisenbahnmaterial, der unmittelbar oder mittelbar an der Herstellung von Eisenbahnmaterial beteiligt ist;

einschliesslich Tochterunternehmen der vorgenannten Stellen ist untersagt.

§ 3 Um als Prüforgane gemäss § 2 anerkannt oder akkreditiert zu werden, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- a) Das Prüforgane muss in seiner Organisation, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig sein;
- b) insbesondere haben die Prüforgane und das für die Prüfungen verantwortliche Personal von mit Unfalluntersuchungen beauftragten Einrichtungen funktional unabhängig zu sein;
- c) die Prüforgane haben die Anforderungen der entsprechenden ETV zu erfüllen.

§ 4 Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäss für die zuständigen Behörden, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an ein Prüforgane übertragen wurden.

§ 5 Jeder Vertragsstaat hat durch Notifizierung sicherzustellen, dass der Generalsekretär über die zuständigen Behörden, Prüforgane und ggf. Akkreditierungsstellen oder zuständigen nationalen Stellen gemäss Artikel 2 Buchstabe wa) (1) unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs jeder Einrichtung Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat eine Liste der zuständigen Behörden, Prüforgane, Akkreditierungsstellen oder zuständigen nationalen Stellen, ggf. ihrer Identifikationsnummern und ihrer Zuständigkeitsbereiche zu veröffentlichen und diese Liste auf dem letzten Stand zu halten.

Die Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.

§ 6 Ein Vertragsstaat hat die stetige Aufsicht über die in § 2 genannten Einrichtungen sicher zu stellen und einem Prüforgane, das die Kriterien gemäss § 3 nicht mehr erfüllt, die Zuständigkeit zu entziehen; in diesem Fall hat er den Generalsekretär unverzüglich davon zu unterrichten.

§ 7 Vertritt ein Vertragsstaat die Ansicht, dass ein Prüforgane oder zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates die Kriterien gemäss § 3 nicht erfüllt, so ist die Angelegenheit dem Fachausschuss für technische Fragen zu übermitteln, der den betreffenden Vertragsstaat binnen vier Monaten über die notwendigen Änderungen zu unterrichten hat, damit das Prüforgane oder zuständige Behörde den ihr übertragenen

Status behält. Der Fachausschuss für technische Fragen kann dazu beschliessen, den Vertragsstaat anzuweisen, die auf der Grundlage der von dem betreffenden Prüforگان oder der betreffenden Behörde geleisteten Tätigkeit erteilten Zertifikate auszusetzen oder zu widerrufen.

Art. 6 Gültigkeit technischer Zertifikate

§ 1 Von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellte technische Zertifikate gemäss Artikel 11 sind in allen anderen Vertragsstaaten gültig. Jedoch unterliegen der Verkehr und der Einsatz der von diesen Zertifikaten abgedeckten Fahrzeuge und auf dem Gebiet dieser anderen Staaten den Bedingungen dieses Artikels.

§ 2 Eine Betriebszulassung gestattet den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb eines Fahrzeugs innerhalb seines Verwendungsgebietes, d. h. nur auf einer Infrastruktur, die gemäss den Spezifikationen und den sonstigen Zulassungsbedingungen mit dem Fahrzeug kompatibel ist; dies ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher zu stellen.

§ 3 Unbeschadet von Artikel 3a gilt eine für ein Fahrzeug, das alle gültigen ETV erfüllt, ausgestellte Betriebszulassung auf dem Gebiet anderer Vertragsstaaten, vorausgesetzt:

- a) alle wesentlichen Anforderungen in diesen ETV sind abgedeckt; und
- b) das Fahrzeug ist nicht Gegenstand:
 - eines Sonderfalls, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat, oder
 - offener Punkte in der ETV, die sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehen, oder
 - einer Abweichung.

Die Voraussetzungen für den freien Verkehr können auch in den entsprechenden ETV aufgeführt sein.

§ 4 a) Ist in einem Vertragsstaat eine Betriebszulassung für ein Fahrzeug erteilt worden, das Gegenstand eines:

- Sonderfalls, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat, eines offenen Punktes, der sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur bezieht oder einer Abweichung ist, oder
- das alle ETV zu Fahrzeugen und alle sonstigen einschlägigen Bestimmungen nicht erfüllt; oder

- b) werden nicht alle grundlegenden Anforderungen in den ETV abgedeckt,

ist das Verwendungsgebiet der ursprünglichen Zulassung auf den ausstellenden Staat/die ausstellenden Staaten zu beschränken. Die zuständige(n) Behörde(n) der anderen Staaten kann/können vom Antragsteller vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung und der Ausweitung des Verwendungsgebietes des Fahrzeugs zu-

sätzliche technische Informationen wie etwa Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen.

Die zuständigen Behörden haben für den Teil des Fahrzeugs, der einer ETV oder einem Teil davon entspricht, die von anderen zuständigen Behörden oder Prüforganen gemäss den ETV durchgeführten Überprüfungen anzuerkennen. Für den anderen Teil des Fahrzeugs haben die zuständigen Behörden zur Gänze der Äquivalenztabelle gemäss Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU Rechnung zu tragen.

Die Einhaltung von:

- gleichen und als gleichwertig erklärten Bestimmungen;
- sich nicht auf einen Sonderfall, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat, beziehenden Bestimmungen; und
- sich nicht auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehenden Bestimmungen,

ist nicht erneut zu bewerten.

§ 5 Die §§ 2–4 gelten sinngemäss für eine Bauartzulassung.

Art. 6a Anerkennung von Verfahrensunterlagen

§ 1 Gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erstellte Bewertungen, Erklärungen und sonstige Dokumente sind von den Behörden und zuständigen Einrichtungen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Haltern und den Infrastrukturbetreibern in allen Vertragsstaaten ohne weiteres anzuerkennen.

§ 2 Ist eine Anforderung oder Bestimmung gemäss Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärt worden, sind bereits durchgeführte und aufgezeichnete Bewertungen und Prüfungen nicht zu wiederholen.

Art. 6b Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen

Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Aufnahme von Regeln in eine Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie von Anforderungen in eine oder mehrere ETV beschliessen, welche die gegenseitige Anerkennung von technischen Überprüfungen, Instandhaltungsnachweisen für zugelassene Fahrzeuge sowie von Betriebsprüfungen wie z.B. Bremsprüfungen an Zügen betreffen.

Art. 7 Vorschriften für Fahrzeuge

§ 1 Um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden, müssen Fahrzeuge:

- a) den anwendbaren ETV; und
- b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften; und
- c) allen sonstigen Spezifikationen für die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen entsprechen.

§ 1a In Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haben Fahrzeuge den zum Zeitpunkt des Antrags auf Zulassung, Aufrüstung oder Erneuerung anwendbaren ETV zu entsprechen; hierbei sind die Migrationsstrategie für die Anwendung der ETV gemäss Artikel 8 § 2a und Artikel 8 § 4 Buchstabe f der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU sowie die in Artikel 7a genannten Möglichkeiten für Abweichungen zu berücksichtigen; diese Entscheidung ist über die gesamte Verwendungsdauer des Fahrzeugs aufrecht zu erhalten.

Der Fachausschuss für technische Fragen prüft die Notwendigkeit der Ausarbeitung eines Anhangs zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften, etwa mit Bestimmungen, die den Antragstellern bereits vor der Einreichung ihres Antrags auf Zulassung, Aufrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen grössere Rechtssicherheit bezüglich der anzuwendenden Vorschriften geben.

§ 2 Gibt es keine für das Teilsystem geltenden ETV, so sind der technischen Zulassung die entsprechenden im Vertragsstaat, in dem ein Antrag auf technische Zulassung gestellt wird, gemäss Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen zugrunde zu legen.

§ 3 Sind nicht alle fahrzeugbezogenen ETV in Kraft, oder liegen Sonderfälle oder offene Punkte vor, so sind der technischen Zulassung:

- a) die in den ETV enthaltenen Bestimmungen;
- b) gegebenenfalls die im RID enthaltenen Vorschriften; und
- c) gemäss Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale technische Anforderungen;

zugrunde zu legen.

Art. 7a Abweichungen

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für den Erlass von Richtlinien oder verbindliche Bestimmungen für Abweichungen von strukturellen und funktionalen ETV.

Die Richtlinien und Bestimmungen sind in Anlage B dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Art. 8 Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur

§ 1 Die Eisenbahninfrastruktur muss:

- a) den in den ETV enthaltenen Bestimmungen; und
- b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften; und
- c) allen sonstigen Spezifikationen für die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen;

entsprechen.

§ 2 Die Zulassung von Infrastruktur und Überwachung ihrer Instandhaltung unterliegt weiterhin den im Vertragsstaat, in dem sich die Infrastruktur befindet, geltenden Vorschriften.

§ 3 Artikel 7 und 7a gelten sinngemäss für Infrastruktur.

Art. 9 Betriebsvorschriften

§ 1 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug einsetzen, sind verpflichtet, die in den ETV enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen, zu beachten.

§ 2 In den Vertragsstaaten sind die Unternehmen oder Verwaltungen, die eine für die Durchführung von internationalem Verkehr bestimmte und geeignete Infrastruktur einschliesslich der Sicherungs- und Betriebsleitsysteme betreiben, verpflichtet, die technischen Vorschriften der ETV beim Bau und beim Betrieb einer solchen Infrastruktur zu beachten und ständig zu erfüllen.

Art. 10 Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen

§ 1 Die Ausstellung eines technischen Zertifikats betrifft die Bauart eines Fahrzeugs oder das Fahrzeug selbst.

§ 2 [bleibt offen]

§ 3 Der Antrag auf ein technisches Zertifikat kann bei der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaates gestellt werden.

§ 3a Der Antrag auf eine Prüfung und auf die Ausstellung der entsprechenden ETV-Zertifikate und -Erklärungen kann bei jedem Prüforgan gestellt werden, der eine zuständige Behörde die Zuständigkeit für die Durchführung von Prüfungen gemäß Artikel 5 § 2 ganz oder teilweise übertragen hat.

§ 4 Findet auf das Fahrzeug Artikel 6 § 4 Anwendung, so hat der Antragsteller das Verwendungsgebiet anzugeben, das die Vertragsstaaten (gegebenenfalls die Strecken) bestimmt, für welche die technischen Zertifikate den freien Verkehr zulassen sollen; in diesem Fall haben die beteiligten zuständigen Behörden und Prüforgane zusammenzuarbeiten, um den Vorgang für den Antragsteller zu vereinfachen.

Findet Artikel 6 § 3 auf das Fahrzeug Anwendung, so umfasst das Verwendungsgebiet alle Vertragsstaaten.

Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Betriebszulassung verfügt, erweitern, so ergänzt er die Fahrzeugunterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet und stellt einen Antrag auf das in Artikel 6 § 4 beschriebene Verfahren.

§ 5 Sämtliche mit dem Zulassungsverfahren verbundenen Kosten sind vom Antragsteller zu tragen, es sei denn, dass die im Staat, in welchem die Betriebszulassung erteilt wird, geltenden Gesetze und Vorschriften anderes vorsehen. Die Erteilung von

Betriebszulassungen durch die zuständige Behörde zu Gewinnzwecken ist nicht zulässig.

§ 5a Alle Entscheidungen, Bewertungen, Prüfungen usw. haben auf nicht diskriminierende Weise zu erfolgen.

§ 6 Der Antragsteller hat ein technisches Dossier, welches die in den entsprechenden ETV vorgeschriebenen Angaben enthält, zusammenzustellen und seinem Antrag beizufügen. Das Prüforgan erstellt das technische Dossier.

§ 7 Jede durchgeführte Prüfung ist vom Prüforgan in einem Prüfbericht zu dokumentieren, der die durchgeführten Prüfungen belegt, wobei anzugeben ist, im Hinblick auf welche Vorschriften der Gegenstand geprüft wurde und ob der Gegenstand diese Prüfung bestanden oder nicht bestanden hat.

§ 8 Wer ein Betriebszertifikat im Verfahren der technischen Zulassung (gemäss Art. 4 § 1 Bst. b) beantragt, hat seinem Antrag das gemäss Artikel 11 § 2 ausgestellte Bauartzertifikat beizufügen und in geeigneter Weise nachzuweisen, dass die Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat beantragt wird, dieser Bauart entsprechen.

Für neue Fahrzeuge besteht eine angemessene Darstellungsmethode für von einem Prüforgan in Übereinstimmung mit der entsprechenden ETV ausgestellte ETV-Prüfzertifikate.

§ 9 Ein technisches Zertifikat wird grundsätzlich unbefristet erteilt; es kann für einen generellen oder eingeschränkten Anwendungsbereich erteilt werden.

§ 10 Würden in den Vorschriften gemäss Artikel 7 einschlägige Bestimmungen, auf deren Grundlage eine Bauart zugelassen wurde, geändert und sind in den ETV und den in Übereinstimmung mit Artikel 12 APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen keine entsprechenden Übergangsbestimmungen festgelegt, so hat der Vertragsstaat, in dem das entsprechende Bauartzertifikat ausgestellt wurde, nach Befassung der anderen Staaten, in denen das Zertifikat gemäss Artikel 6 gültig ist, zu entscheiden, ob das Zertifikat gültig bleibt oder für die Zulassung neuer Fahrzeuge dieser Bauart zu erneuern ist. Die bei einer erneuerten Bauartzulassung zu prüfenden Kriterien dürfen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. Die Erneuerung der Bauartzulassung beeinträchtigt nicht die auf der Grundlage von zuvor zugelassenen Bauarten erteilten Betriebszulassungen für Fahrzeuge.

§ 11 Bei einer Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Fahrzeuge ist eine neue Betriebszulassung erforderlich, wenn:

- a) die Änderungen zur Über- oder Unterschreitung der Grenzwerte der in den ETV oder gegebenenfalls in den gemäss Artikel 12 APTU anwendbaren nationalen technischen Anforderungen genannten Parameter zur Prüfung der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Verwendungsgebiet führen;
- b) durch die Änderungen das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte; oder
- c) es in den einschlägigen ETV vorgeschrieben ist.

Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibende Dossier zu übersenden.

Der Vertragsstaat hat zu entscheiden, inwieweit die Bestimmungen in den entsprechenden ETV auf das Vorhaben anzuwenden sind.

Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.

Ist eine Neuzulassung erforderlich und werden die ETV nicht vollständig angewandt, so ist das Fahrzeug einer Neuzulassung gemäss den Bedingungen in Artikel 6 § 4 zu unterziehen und haben die Vertragsstaaten dem Generalsekretär:

- a) die Begründung, warum eine ETV nicht vollständig angewandt wird;
- b) die anstatt der ETV anwendbaren technischen Merkmale; und
- c) die für die Bewertung der unter Buchst. b) genannten technischen Merkmale verantwortlichen Einrichtungen

mitzuteilen.

Der Generalsekretär hat die mitgeteilten Informationen auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

§ 12 § 11 gilt sinngemäss für ein Bauartzertifikat und für jede Erklärung betreffend den Bau oder die entsprechenden Bauteile.

Art. 10a Regeln für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten

§ 1 Stellt die zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates als desjenigen, der die (erste) Betriebszulassung erteilt hat, fehlende Übereinstimmung fest, so hat sie die (erste) Zulassungsbehörde darüber mit allen Details zu informieren; bezieht sich die fehlende Übereinstimmung auf ein Bauartzertifikat, so ist dessen Ausstellungsbehörde ebenfalls zu informieren.

§ 2 Ein Betriebszertifikat kann entzogen werden:

- a) wenn das Fahrzeug:
 - den in den ETV und in den gemäss Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen, oder
 - den besonderen Bedingungen seiner Zulassung gemäss Artikel 7a, oder
 - den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften nicht mehr entspricht; oder
- b) wenn der Halter der Aufforderung der zuständigen Behörde, die Mängel zu beseitigen, nicht innerhalb der gesetzten Frist Folge leistet; oder
- c) wenn die sich aus einer eingeschränkten Zulassung gemäss Artikel 10 § 10 ergebenden Auflagen und Bedingungen nicht erfüllt oder nicht eingehalten werden.

§ 3 Ein Bauartzertifikat oder ein Betriebszertifikat können nur von der Behörde entzogen werden, die sie erteilt hat.

§ 4 Das Betriebszertifikat ruht:

- a) wenn die in den Instandhaltungsunterlagen des Fahrzeugs, in den ETV, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung gemäss Artikel 7a oder in den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften vorgeschriebenen technischen Prüfungen, Kontrollen Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten für das Fahrzeug nicht durchgeführt (oder Fristen nicht beachtet) werden;
- b) wenn bei schwerer Beschädigung eines Fahrzeugs der Aufforderung der zuständigen Behörde, das Fahrzeug vorzuführen, nicht Folge geleistet wird;
- c) bei fehlender Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften und den in den ETV enthaltenen Bestimmungen;
- d) wenn gemäss Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale Bestimmungen oder gemäss Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärte Bestimmungen nicht eingehalten sind. Das Ruhen des Zertifikats gilt für den/die betroffenen Vertragsstaat(en).

§ 5 Das Betriebszertifikat erlischt mit der Ausmusterung des Fahrzeugs. Die Ausmusterung ist gemäss Artikel 13 § 4 mitzuteilen.

§ 6 Die §§ 1–4 gelten sinngemäss für ein Bauartzertifikat.

Art. 10b Regeln für Bewertungen und Verfahren

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme verbindlicher Bestimmungen für die Bewertungen und Verfahrensregeln für die technische Zulassung. Die Bestimmungen für die Bewertungen sind in der entsprechenden ETV enthalten.

Art. 11 Technische Zertifikate und Erklärungen

§ 1 Bauartzulassung und Betriebszulassung sind durch getrennte Urkunden mit folgenden Bezeichnungen nachzuweisen: «Bauartzertifikat» und «Betriebszertifikat».

§ 2 Das Bauartzertifikat muss:

- a) den Konstrukteur und vorgesehenen Hersteller der Bauart des Fahrzeugs angeben;
- b) das technische Dossier als Beilage enthalten;
- c) gegebenenfalls die besonderen Betriebsbeschränkungen und -bedingungen angeben, denen die Bauart eines Fahrzeugs und dieser Bauart entsprechende Fahrzeuge unterliegen;
- d) den (die) Bewertungsbericht(e) als Beilage(n) enthalten;
- e) gegebenenfalls alle ausgestellten relevanten (Übereinstimmungs- und Überprüfungs-) Erklärungen angeben;
- f) die ausstellende zuständige Behörde und das Ausstellungsdatum angeben und die Unterschrift der Behörde enthalten;
- g) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit angeben;

- h) für Fahrzeuge, die Artikel 6 § 4 unterliegen, Kopien der bestehenden zusätzlichen nationalen Zulassungen enthalten.

§ 3 Das Betriebszertifikat muss enthalten:

- a) sämtliche in § 2 angegebenen Informationen; und
- b) das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs;
- c) die Werte der in den ETV und gegebenenfalls in den nationalen Vorschriften gemäss Artikel 12 APTU genannten Parameter, für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Verwendungsgebiet;
- d) die Einhaltung der einschlägigen ETV und nationalen Vorschriftswerke gemäss Artikel 12 APTU in Bezug auf die in Buchstabe c) genannten Parameter;
- e) die Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs und sonstige Beschränkungen;
- f) den/die Identifizierungscode(s) des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge;
- g) Angaben über den Halter des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge am Tag der Ausstellung;
- h) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit.

§ 4 Das Betriebszertifikat kann eine Gruppe von Einzelfahrzeugen der gleichen Art abdecken, wobei in diesem Falle die gemäss § 3 erforderlichen Informationen für jedes Fahrzeug der Gruppe zuordenbar anzugeben sind und das technische Dossier eine Liste mit einer zuordenbaren Dokumentation betreffend die an jedem Fahrzeug durchgeführten Prüfungen zu enthalten hat.

§ 5 Das technische Dossier hat die Angaben gemäss ETV zu enthalten.

§ 6 Die Zertifikate sind in einer der Arbeitssprachen gemäss Artikel 1 § 6 des Übereinkommens zu drucken.

§ 7 Die Zertifikate gemäss §§ 2 und 3 sind dem Antragsteller von der zuständigen Behörde zuzustellen.

§ 8 Das Betriebszertifikat ist an den Gegenstand gebunden. Der Inhaber des Betriebszertifikats (einschliesslich des technischen Dossiers) hat es, falls er mit dem zum Zeitpunkt des Einsatzes des Fahrzeugs aktuellen Halter nicht identisch ist, diesem unverzüglich zusammen mit den Instandhaltungsunterlagen zu übergeben und alle Anweisungen für die Instandhaltung und den Betrieb, die sich noch in seinem Besitz befinden, zur Verfügung zu stellen.

§ 9 § 8 gilt sinngemäss für Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die gemäss Artikel 19 zugelassen sind, wobei es sich bei der betreffenden Dokumentation um die der Zulassung und alle sonstigen Dokumente handelt, die ganz oder teilweise ähnliche Informationen enthalten wie sie für das technische Dossier und die Instandhaltungsunterlagen verlangt werden.

Art. 12 Einheitliche Ausführungen

§ 1 Die Organisation hat für die in Artikel 11 erwähnten Zertifikate und den Bewertungsbericht gemäss Artikel 10 § 7 einheitliche Ausführungen vorzuschreiben.

§ 2 Die Ausführungen sind vom Fachausschuss für technische Fragen auszuarbeiten und anzunehmen und auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschliessen, dass Zertifikate, die gemäss einer anderen vorgegebenen Ausführung als der in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen erstellt wurden, jedoch die gemäss Artikel 11 vorgeschriebenen Angaben enthalten, als gleichwertiger Ersatz anerkannt werden dürfen.

Art. 13 Register

§ 1 Fahrzeugregister sind in Form einer oder mehrerer nationaler oder regionaler elektronischer Datenbank(en), die Informationen über die Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde, enthält/enthalten, zu erstellen. Das Register hat auch gemäss Artikel 19 zugelassene Fahrzeuge einzubeziehen; es kann Fahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind. Das oder die Register muss/müssen:

- a) mit den vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;
- b) auf dem neuesten Stand gehalten werden;
- c) für die zuständigen Behörden aller Vertragsstaaten, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sowie für die Personen und Organisationen, die Fahrzeuge eintragen oder im Register genannt sind, zugänglich sein.

§ 1a Die Organisation hat ein Register mit den Zertifikaten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) und ECM-Zertifizierungsstellen zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten oder zugänglich zu machen.

§ 1b Die Organisation hat ein Register mit Fahrzeughalterkennzeichnungs-codes zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten oder zugänglich zu machen.

§ 2 [bleibt offen]

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschliessen, in eine Datenbank weitere im Eisenbahnbetrieb zu verwendende Daten einzubeziehen, wie Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der zugelassenen Fahrzeuge (einschliesslich der nächsten anfallenden Prüfung), für die Feststellung der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz nötige Informationen, Informationen betreffend Unfälle und Zwischenfälle und Register betreffend die Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, usw.

§ 4 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über Änderungen, Zusammenlegungen oder Aufhebungen der in diesem Artikel beschriebenen Register und Datenbanken. Der Fachausschuss für technische Fragen hat die funktionale und technische Architektur der in diesem Artikel beschriebenen Register festzulegen und kann dabei auch festlegen, welche Daten erforderlich sind, wann und wie diese bereitzustellen sind, welche Zugangsberechtigungen bestehen werden sowie weitere Bestimmungen für Verwaltung und Betrieb einschliesslich der zu verwendenden Datenbankstruktur. In jedem Falle sind Halterwechsel, ECM-Wechsel, Ausmusterungen,

behördliche Stilllegungen, das Ruhen oder der Entzug von Zertifikaten, Erklärungen oder sonstige Nachweise sowie Änderungen am Fahrzeug, die von der zugelassenen Bauart abweichen, der das Register führenden Stelle vom Registrierungsinhaber unverzüglich mitzuteilen.

§ 5 Bei der Anwendung dieses Artikels hat der Fachausschuss für technische Fragen von Vertragsstaaten und regionalen Organisationen eingerichtete Register zu berücksichtigen, damit übermässige Belastungen der Beteiligten wie regionaler Organisationen, Vertragsstaaten, zuständiger Behörden und der Industrie verringert werden. Um auch die Kosten für die Organisation zu minimieren und kohärente Registersysteme zu erlangen, haben alle Beteiligten ihre Pläne und Entwicklungen in Bezug auf Register, die in den Anwendungsbereich dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften fallen, mit der Organisation abzustimmen.

§ 6 Die in der Datenbank gemäss § 1 registrierten Daten gelten bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis der technischen Zulassung eines Fahrzeugs.

§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschliessen, dass die Kosten für die Einrichtung und Verwaltung der Datenbank vollständig oder teilweise von den Nutzern getragen werden.

Art. 14 Anschriften und Zeichen

§ 1 Zum Betrieb zugelassene Fahrzeuge müssen mit den in der ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen versehen sein, darunter auch mit einer eindeutigen Fahrzeugnummer.

Die zuständige Behörde, welche die (erste) Betriebszulassung erteilt, ist dafür verantwortlich, dass jedem Fahrzeug ein alphanumerischer Identifikationscode zugewiesen wird. Dieser Code, der den Ländercode des (ersten) Zulassungsstaates enthalten muss, ist an jedem Fahrzeug anzuschreiben und in das Nationale Fahrzeugregister (NVR) dieses Staates einzutragen

§ 2 Der Fachausschuss für technische Fragen kann ein Zeichen festlegen, dass das Fahrzeug, auf dem es angebracht ist, gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb im internationalen Verkehr zugelassen wurde.

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Übergangsfristen festlegen, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Fahrzeuge noch mit von §§ 1 und 2 abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

Art. 15 Instandhaltung der Fahrzeuge

§ 1 Fahrzeuge sind so instand zu halten, dass sie die in Artikel 7 festgelegten Bestimmungen einhalten. Der Zustand der Fahrzeuge darf in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährden und ihr Einsatz im internationalen Verkehr der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schaden. Zu diesem Zweck sind Fahrzeuge für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abzustellen und diese Arbeiten an ihnen vorzunehmen, wie dies in den Instandhaltungsunterlagen vorgeschrieben ist. Der Halter ist verpflichtet, zu diesem Zweck eine ECM zu benennen.

§ 2 Jedem Fahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine ECM zuzuweisen, die in der Datenbank gemäss Artikel 13 registriert sein muss. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM kann sich Vertragspartnern, einschliesslich Ausbesserungswerkstätten, bedienen.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Vorschriften betreffend die Zertifizierung und Prüfung von ECM und die Instandhaltungsfunktionen, einschliesslich der von den beteiligten Parteien zu erfüllenden Anforderungen. Die Vorschriften sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Alle ECM müssen die in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen und Bewertungskriterien erfüllen.

ECM für Güterwagen müssen zertifiziert sein.

ECM für andere Fahrzeuge als Güterwagen müssen zertifiziert sein, es sei denn, es gilt eine Ausnahme gemäss Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.

ECM-Zertifikate werden ausschliesslich von ECM-Zertifizierungsstellen ausgestellt, die in Übereinstimmung mit Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften in einem der Vertragsstaaten akkreditierte oder anerkannt sind.

§ 3 Der Halter stellt der ECM in dem für die Instandhaltung notwendigen Rahmen sämtliche Angaben zu Wartungs-, kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungs-, Einstell- und Instandhaltungsvorschriften zur Verfügung.

Die ECM hat daher entweder selbst oder über den Halter sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltung und Betriebsbeschränkungen, die für den sicheren Betrieb notwendig sind, zur Verfügung stehen.

Das betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit entweder selbst oder über den Halter Informationen über den Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen (einschliesslich Kilometerstand, Art und Ausmass der Beanspruchung, Zwischenfälle/Unfälle) zur Verfügung zu stellen.

§ 4 Die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle hat die Instandhaltungsunterlagen und einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten. Die ECM hat den Halter über Aktualisierungen des Instandhaltungsnachweises zu informieren. Die Verzeichnisse und Nachweise sind für Untersuchungen durch die zuständige nationale Behörde zur Verfügung zu stellen.

Art. 15a **Zugbildung und Betrieb**

§ 1 Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die mit seiner Tätigkeit und insbesondere mit dem Betrieb von Zügen in Verbindung stehenden Risiken zu kontrollieren. Zu diesem Zweck hat es sicherzustellen, dass diese Züge den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Es hat insbesondere:

- a) die sichere und korrekte Zugbildung und Vorbereitung u.a. anhand von Prüfungen vor Abfahrt des Zuges sicherzustellen;
- b) für den sicheren Betrieb jedes Fahrzeugs notwendige Informationen, einschließlich möglicher Betriebsbeschränkungen, zu berücksichtigen;
- c) Fahrzeuge nur innerhalb deren Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu betreiben;
- d) die Vorschriften betreffend den internationalen Verkehr, wie die in den entsprechenden ETV enthaltenen Spezifikationen, einzuhalten;
- e) sicherzustellen, dass jedem beförderten Fahrzeug eine ECM zugewiesen ist und diese ECM, wenn nötig, über ein gültiges Zertifikat verfügt.

§ 2 Die Vorschriften im § 1 gelten sinngemäß für Einrichtungen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind und Züge in eigener Verantwortung betreiben.

§ 3 Der Halter stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem das Fahrzeug betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu den Nutzungsbedingungen und -beschränkungen und zu Wartungen und kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungen zur Verfügung.

§ 4 Der Infrastrukturbetreiber stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem auf seinem Netz Betrieb führenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu den Merkmalen der Infrastruktur zur Verfügung.

Art. 16 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen

§ 1 Im Falle eines Unfalls, eines Zwischenfalls oder einer schweren Beschädigung von Fahrzeugen sind alle beteiligten Parteien (Infrastrukturbetreiber, Halter, ECM, betroffene Eisenbahnunternehmen und mögliche weitere Parteien) verpflichtet:

- a) unverzüglich alle zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, der Bedachtnahme auf die Umwelt und der öffentlichen Gesundheit notwendigen Massnahmen zu ergreifen; und
- b) die Ursachen des Unfalls, des Zwischenfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.

§ 1a Die Massnahmen gemäss § 1 müssen abgestimmt sein. Eine solche Abstimmung obliegt dem Infrastrukturbetreiber, sofern im betreffenden Staat geltende Bestimmungen nicht anderes vorschreiben. Zusätzlich zur den beteiligten Parteien auferlegten Untersuchungspflicht kann der Vertragsstaat die Vornahme einer unabhängigen Untersuchung verlangen.

§ 2 Ein Fahrzeug gilt als schwer beschädigt, wenn es nicht auf einfache Weise wieder so instand gesetzt werden kann, dass es ohne den Betrieb zu gefährden in einen Zug eingestellt werden und auf eigenen Rädern rollen kann. Die Beschädigung gilt nicht als schwer, wenn die Instandsetzung in weniger als 72 Stunden vorgenommen werden kann oder die Kosten insgesamt weniger als 0,18 Millionen SZR betragen.

§ 3 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde oder Einrichtung, die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen hat, unverzüglich zu melden. Diese Behörde oder Einrichtung kann eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs,

gegebenenfalls erst nach Instandsetzung verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebszulassung zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebszulassung erneut durchzuführen.

§ 4 Die Vertragsstaaten haben Aufzeichnungen zu führen, Untersuchungsberichte mit ihren Feststellungen und Empfehlungen zu veröffentlichen, sowie die betroffenen Behörden und die Organisation über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr zu informieren, die sich auf ihrem Gebiet ereignet haben. Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Ursachen schwerer Unfälle, Zwischenfälle oder schwerer Beschädigungen im internationalen Verkehr im Hinblick auf die mögliche Weiterentwicklung der in den ETV enthaltenen Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrzeuge prüfen und gegebenenfalls beschliessen, die Vertragsstaaten kurzfristig anzuweisen, dass die betreffenden Betriebszertifikate, Bauartzertifikate oder Erklärungen ruhen.

§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann weitere zwingende Bestimmungen betreffend die Untersuchung von schweren Unfällen, von Zwischenfällen und von schweren Beschädigungen, Anforderungen betreffend unabhängige staatliche Untersuchungseinrichtungen sowie die Form und den Inhalt von Berichten vorbereiten und annehmen. Er kann auch die Werte/Zahlen in § 2 und Artikel 2 Buchstabe ff) ändern.

Art. 17 Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen

§ 1 Würden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die in den ETV enthaltenen Bestimmungen und gegebenenfalls die von der Zulassungsbehörde für die Zulassung festgelegten besonderen Bedingungen sowie die im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften eingehalten, so darf eine zuständige Behörde, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber Fahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren.

Dieser Artikel hat keine Auswirkungen auf die Pflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus Artikel 15a.

§ 2 Das Recht einer zuständigen Behörde auf Untersuchung und Stilllegung eines Fahrzeugs ist im Falle einer vermuteten Nichtübereinstimmung mit § 1 nicht betroffen, jedoch sollte die Prüfung zur Erlangung von Gewissheit so schnell als möglich und auf jeden Fall innerhalb von 24 Stunden durchgeführt werden.

§ 3 Jedoch sind andere Vertragsstaaten, wenn ein Vertragsstaat ein Zertifikat innerhalb der in Artikel 5 § 7 oder Artikel 16 § 4 angegebenen Frist nicht aussetzt und zurückzieht, berechtigt, das betreffende Fahrzeug (die betreffenden Fahrzeuge) zurückzuweisen oder stillzulegen.

Art. 18 Nichtbeachtung von Vorschriften

§ 1 Vorbehaltlich des § 2 und des Artikels 10a § 4 Buchstabe c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, nach den Vorschriften, die in dem Vertragsstaat gelten, dessen zuständige Behörde die erste Betriebszulassung erteilt hat, einschliesslich der Kollisionsnormen.

§ 2 Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, richten sich, was die Infrastruktur betrifft, nach den Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, in dem der Betreiber der Infrastruktur seinen Sitz hat, einschliesslich der Kollisionsnormen.

Art. 19 Übergangsbestimmungen

§ 1 [bleibt offen]

§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften haben keine Auswirkungen auf vor dem 1. Januar 2011 erteilte Betriebszulassungen für zum 1. Januar 2011 bestehende Fahrzeuge, die mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 1. Januar 2004) oder des RIC versehen sind und für bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäss der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind.

§ 3 Unbeschadet § 5, ist die ursprüngliche Zulassung gemäß § 2 gültig, bis das Fahrzeug eine neue Zulassung gemäss Artikel 10 § 11 benötigt.

§ 4 Die Anschriften und Zeichen gemäss Artikel 14 gelten zusammen mit den Daten, die in der in Artikel 13 erwähnten Datenbank gespeichert sind, als ausreichender Nachweis der Zulassung. Unerlaubte Änderungen dieser Anschriften gelten als Betrug und sind gemäss Landesrecht zu ahnden.

§ 5 Unabhängig von dieser Übergangsbestimmung müssen das Fahrzeug und seine Dokumentation den geltenden Bestimmungen der ETV hinsichtlich Kennzeichnung und Instandhaltung entsprechen; gegebenenfalls muss die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften des RID ebenfalls sichergestellt sein. Der Fachausschuss für technische Fragen kann auch beschliessen, dass aus gerechtfertigten Gründen der Sicherheit oder Interoperabilität in die ETV aufgenommene Vorschriften ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.

§ 6 Bestehende Fahrzeuge, die nicht unter § 2 fallen, können auf Antrag eines Antragstellers bei einer zuständigen Behörde zum Betrieb zugelassen werden. Die Behörde kann vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung vom Antragsteller zusätzliche technische Informationen, Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen. Jedoch haben die zuständigen Behörden die Äquivalenztabelle gemäss Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU umfassend zu berücksichtigen.

§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann weitere Übergangsbestimmungen annehmen.

Art. 20 Meinungsverschiedenheiten

Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmten Fahrzeugen, können dem Fachausschuss für technische Fragen vorgelegt werden, falls sie von den beteiligten Parteien nicht im Wege unmittelbarer Verhandlungen ausgeräumt werden konnten. Solche

Meinungsverschiedenheiten können nach dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren auch dem Schiedsgericht unterbreitet werden.

Art. 21 Anhänge und Empfehlungen

§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung nach dem Verfahren, das in den Artikeln 16 und 20 sowie in Artikel 33 § 6 des Übereinkommens festgelegt ist. Die Entscheidungen treten nach Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

§ 2 Ein Antrag auf Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung kann gestellt werden von:

- a) einem Vertragsstaat;
- b) einer regionalen Organisation nach Artikel 2 x) ATMF;
- c) einem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder das Vorhandensein des Anhangs aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit bei der Ausübung ihrer Tätigkeit unerlässlich ist.

§ 3 Die Ausarbeitung der Anhänge unterliegt dem Fachausschuss für technische Fragen, der sich, abhängig von den nach § 2 eingereichten Anträgen, von geeigneten Arbeitsgruppen und dem Generalsekretär unterstützen lässt.

§ 4 Der Fachausschuss für technische Fragen kann Verfahren und Vorgehensweisen im Zusammenhang mit der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetztem Eisenbahnmaterial empfehlen.

Geltungsbereich am 13. November 2023¹⁸

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B)	Inkrafttreten
Afghanistan ^a	7. November	2018 B 1. Mai 2019
Albanien*	28. September	2000 B 1. Juli 2006
Algerien	4. Februar	2003 1. Juli 2006
Armenien ^a	30. Dezember	2010 B 1. Juli 2011
Aserbaidschan* ^a	12. Mai	2015 B 1. November 2015
Belgien	14. August	2007 14. August 2007
Bosnien und Herzegowina	16. Mai	2006 1. Juli 2006
Bulgarien	29. November	2004 1. Juli 2006
Dänemark	29. September	2004 1. Juli 2006
Deutschland	05. September	2003 1. Juli 2006
Estland ^b	20. August	2008 B 1. Januar 2009
Europäische Union	23. Juni	2011 B 1. Juli 2011
Finnland	4. August	2004 1. Juli 2006
Frankreich	29. Mai	2006 1. Juli 2006
Georgien* ^a	24. Oktober	2011 B 1. Mai 2012
Griechenland	2. Juni	2008 2. Juni 2008
Iran ^b	15. Juni	2004 B 1. Juli 2006
Irland ^b	14. April	2016 B 14. April 2016
Italien	5. Februar	2015 5. Februar 2015
Kroatien	9. März	2001 1. Juli 2006
Lettland* ^c	2. April	2004 B 1. Juli 2006
Liechtenstein	13. Mai	2003 1. Juli 2006
Litauen	10. November	2003 1. Juli 2006
Luxemburg	29. Juni	2006 1. Juli 2006
Marokko	28. April	2011 28. April 2011
Monaco* ^b	11. Juli	2000 B 1. Juli 2006
Montenegro ^a	21. Dezember	2009 B 1. Juli 2010
Niederlande	11. September	2002 1. Juli 2006
Nordmazedonien ^b	26. Februar	2001 B 1. Juli 2006
Norwegen	27. Januar	2005 1. Juli 2006
Österreich*	22. Januar	2004 1. Juli 2006
Pakistan* ^a	21. Februar	2013 B 1. September 2013
Polen	3. März	2003 1. Juli 2006
Portugal*	7. April	2005 1. Juli 2006
Rumänien*	8. März	2002 1. Juli 2006
Russland* ^a	21. August	2009 B 1. Februar 2010
Schweden	12. Juni	2015 12. Juni 2015
Schweiz*	7. Mai	2002 1. Juli 2006

¹⁸ AS 2006 3101; 2007 4405; 2009 73; 2011 1933, 3615; 2013 2195; 2015 1617, 5987; 2017 3983; 2023 649. Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereichs ist auf der Publikationsplattform des Bundesrechts «Fedlex» unter folgender Adresse veröffentlicht: www.fedlex.admin.ch/de/treaty.

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B)		Inkrafttreten	
Serbien ^b	24. Januar	2001 B	1. Juli	2006
Slowakei*	11. Juni	2004	1. Juli	2006
Slowenien	10. Februar	2004	1. Juli	2006
Spanien	18. Juni	2002	1. Juli	2006
Syrien	4. Juli	2005	1. Juli	2006
Tschechische Republik*	22. Dezember	2003	1. Juli	2006
Tunesien	31. August	2000	1. Juli	2006
Türkei	3. April	2006	1. Juli	2006
Ukraine* ^b	26. Oktober	2007 B	1. November	2007
Ungarn	15. April	2004	1. Juli	2006
Vereinigtes Königreich*	29. Juni	2006	1. Juli	2006

* Vorbehalte und Erklärungen.

Die Vorbehalte und Erklärungen werden in der AS nicht veröffentlicht, mit Ausnahme jener der Schweiz. Die französischen und englischen Texte können auf der Internetseite der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr: www.otif.org > Français > L'OTIF > Convention eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

^a Beitritt zum Übereinkommen nach dem 1. Juli 2006.

^b Beitritt zum Protokoll von 1999.

^c Beitritt zum Übereink. zwischen 3. Juni 1999 und dem Inkrafttreten des Prot. 1999.

Vorbehalte und Erklärungen

Erklärung der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Zusammenhang mit dem Beitritt der Europäischen Union zum COTIF

Abgegeben am 23. Juni 2011

In Kraft getreten für die Schweiz am 1. Juli 2011

Anlässlich des Beschlusses betreffend den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF, der am 23. Juni 2011 im Rahmen der 10. Generalversammlung der zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) getroffen wurde, hat die Schweiz die folgende Erklärung abgegeben:

«Nach Artikel 42 des Übereinkommens vom 9. Mai 1980¹⁹ über den Internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999 (COTIF) und nach Artikel 11 der Vereinbarung über den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF vom 23. Juni 2011 erklärt die Schweizerische Eidgenossenschaft, dass sie in ihren gegenseitigen Beziehungen mit der Europäischen Union und ihren Mitgliedsstaaten sowie mit den Mitgliedsstaaten der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) die Bestimmungen des COTIF nicht anwenden wird, die in Widerspruch stehen würden:

¹⁹ SR 0.742.403.1

- mit den Rechten und Pflichten, die sich aus dem Abkommen vom 21. Juni 1999²⁰ zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse ergeben;
- mit den dem obenerwähnten Abkommen entsprechenden Rechten und Pflichten des Anhangs P des Übereinkommens vom 4. Januar 1960 zur Errichtung der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA) in der Fassung des Abkommens zur Änderung dieses Übereinkommens vom 21. Juni 2001²¹;

unbeschadet vom Ziel und Zweck des COTIF, aber auch unbeschadet seiner vollständigen Anwendung auf andere Vertragsparteien dieses Übereinkommens, die nicht Mitglied der Europäischen Union oder der EFTA sind.»

²⁰ SR 0.740.72

²¹ SR 0.632.31

