

**Protokoll vom 3. Juni 1999  
betreffend die Änderung des Übereinkommens  
über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)  
vom 9. Mai 1980  
(Protokoll 1999)**

SR 0.742.403.12; AS 2006 3101

---

**Änderung des Übereinkommens und der Anhänge**

Am 10. Dezember 2009 hat der Revisionsausschuss anlässlich seiner 24. Tagung in Bern die Änderung der Artikel 9 und 27 des Übereinkommens (COTIF) und der Anhänge B (CIM), E (CUI), F (APTU) und G (ATMF) beschlossen.

Die Änderungen sind am 1. Dezember 2010 für die Schweiz in Kraft getreten.

*Originaltext*

## **Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)**

vom 9. Mai 1980

---

### **Art. 9** Rechnungseinheit

§ 1 Die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist das Sonderziehungsrecht, wie es vom Internationalen Währungsfonds<sup>1</sup> 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. 27** 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 Übereinstimmung mit der Ordnung für das Rechnungswesen und die Buchhaltung der Organisation (Art. 15 § 5 Bst. e) durchgeführt.

§ 2 Der Rechnungsprüfer prüft die Konten der Organisation einschliesslich aller Treuhandfonds und Sonderkonten, soweit er es für nötig hält, um sich zu vergewissern, dass

<sup>1</sup> Siehe SR 0.979.1

- a) die Finanzausweise den Büchern und Schriften der Organisation entsprechen;
- b) die Finanzoperationen, auf die sich die Ausweise beziehen, in Übereinstimmung mit den Regeln und Vorschriften sowie den Budgetbestimmungen und den anderen Richtlinien der Organisation durchgeführt wurden;
- c) die Werte und das Bargeld, die bei einer Bank oder in der Kasse hinterlegt sind, entweder anhand direkter Belege der Verwahrer geprüft oder tatsächlich gezählt wurden;
- d) die internen Kontrollen, einschliesslich der internen Rechnungsprüfung, angemessen sind;
- e) alle Elemente der Aktiva und Passiva sowie alle Überschüsse und Defizite in einem Verfahren verbucht wurden, das er für befriedigend erachtet.

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

§ 4 In seinem Bericht über die Finanzoperationen erwähnt der Rechnungsprüfer:

- a) die Art und das Ausmass der Prüfung, die er vorgenommen hat;
- b) die Elemente, die sich auf die Vollständigkeit oder Genauigkeit der Rechnungen beziehen, erforderlichenfalls einschliesslich:
  - 1. der für die richtige Interpretation und Beurteilung der Rechnungen notwendigen Informationen,
  - 2. jedes Betrages, der zu erheben gewesen wäre, der aber nicht in die Rechnung eingegangen ist,
  - 3. jedes Betrages, der Gegenstand einer normalen oder bedingten Ausgabeverpflichtung war und der nicht verbucht oder bei den Finanzausweisen nicht berücksichtigt wurde,
  - 4. der Ausgaben, für die keine ausreichenden Belege vorgelegt wurden,
  - 5. einer Aussage, ob die Rechnungsbücher in gehöriger Form geführt sind; die Fälle, in denen die Darstellung der Finanzausweise von den allgemein anerkannten und ständig verwendeten Buchhaltungsprinzipien abweicht, sind hervorzuheben;
- c) die anderen Fragen, auf die der Verwaltungsausschuss aufmerksam zu machen ist, zum Beispiel:
  - 1. die Fälle von Betrug oder vermutetem Betrug,
  - 2. die Verschwendung oder unzulässige Verwendung von Fonds oder anderen Guthaben der Organisation (selbst wenn die Konten, die solche Operationen betreffen, ordnungsgemäss geführt wurden),
  - 3. die Ausgaben, bei denen die Gefahr besteht, dass sie nachträglich beträchtliche Kosten für die Organisation verursachen könnten,
  - 4. jeden allgemeinen oder besonderen Mangel des Systems zur Kontrolle der Einnahmen und Ausgaben oder der Lieferungen und des Materials,

5. die Ausgaben, die den Absichten des Verwaltungsausschusses nicht entsprechen, unter Berücksichtigung der innerhalb des Voranschlages ordnungsgemäss vorgesehenen Übertragungen,
  6. die Kreditüberschreitungen, unter Berücksichtigung der Änderungen, die sich aus Übertragungen ergeben, die innerhalb des Voranschlages ordnungsgemäss vorgesehen sind,
  7. die Ausgaben, die den für sie bestehenden Ermächtigungen nicht entsprechen;
- d. die Genauigkeit oder Ungenauigkeit der Rechnungen die Lieferungen und das Material betreffend, erstellt nach der Inventaraufnahme und der Prüfung der Bücher.

Darüber hinaus kann der Bericht auf Operationen hinweisen, die im Verlauf einer vorhergehenden Haushaltsperiode verbucht wurden und über die neue Informationen vorliegen, oder auf Operationen, die im Verlauf einer späteren Haushaltsperiode zu tätigen sind und über die eine Information des Verwaltungsausschusses im voraus wünschenswert ist.

§ 5 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.

---

# **Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen)**

---

## **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.

§ 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 Gemeinschaft 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 verfügungsberechtigte 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 Ablieferungshindernis 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 abgegebenen Eisenbahnfahrzeuges, einer intermodalen Transporteinheit oder ihrer Bestandteile ist die Entschädigung ohne weiteren Schadenersatz auf den gemeinen Wert des Fahrzeuges, 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 Berufte 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 berechtigte Personen

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

- 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 berechtigt, wer die Zahlung geleistet hat.

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

§ 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.

---

## **Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur im internationalen Eisenbahnverkehr (CUI – Anhang E zum Übereinkommen)**

---

### **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.

#### **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<sup>bis</sup>**            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 Gemeinschaft.

§ 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur in einem EG-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler, mit der Europäischen Gemeinschaft 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

Beförderer 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 vorgesehenen 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 – Anhang F zum Übereinkommen)**

---

**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;
- 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 Eisenbahnmaterial 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 Eisenbahnmateri-  
al 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 und in Übereinstimmung mit der in § 4 Buchstabe f) geregelten Migrationsstrategie.

§ 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.

§ 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 Gemeinschaft identisch. Bei Text, der in zwei Spalten unterteilt ist, weichen die ETV und entsprechenden TSI oder sonstige Regelung der Europäischen Gemeinschaft voneinander ab. Die linke Spalte enthält den Text der ETV (OTIF-Regelung), während die rechte Spalte den TSI-Text der Europäischen Gemeinschaft 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 1882, 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.

§ 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 und sonstiges Eisenbahnmaterial gelten, Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat diese Anforder-

<sup>2</sup> In der AS nicht veröffentlicht.

rungen 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 6 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).

---

## **Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen)**

---

### **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 (künftigen) 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, durch in Bewegung befindliches Rollmaterial verursachte Unfälle von Personen, Brände und sonstige Unfälle;
- b) «Bauartzulassung» die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde das Baumuster eines Eisenbahnfahrzeugs als Grundlage der Betriebserlaubnis für Fahrzeuge genehmigt, die diesem Baumuster entsprechen;
- c) «Betriebserlaubnis» die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt;
- 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 Umrüstung 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) «Erklärung» den Nachweis einer Bewertung oder eines Bewertungselements, der durchgeführt wird, um zu bestätigen, dass ein Fahrzeug, eine Bauart oder ein Bauelement den Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer ETV (einschliesslich anwendbarer Sonderfälle und gemäss Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltender nationaler Anforderungen) entsprechen;
- g) «Bauelement» oder «Bestandteil» eine Grundkomponente, eine Gruppe von Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Eisenbahnfahrzeug, in sonstiges Eisenbahnmaterial oder in Infrastruktur eingebaut werden oder werden sollen; das Konzept eines «Bauelements» deckt sowohl materielle als auch immaterielle Gegenstände, wie z.B. Software, ab;
- h) «für die Instandhaltung zuständige Stelle» (ECM) die Stelle, deren Aufgabe die Instandhaltung eines Fahrzeugs ist und die als solche in das Fahrzeugregister gemäss Artikel 13 eingetragen ist; diese Definition gilt auch für sonstiges Eisenbahnmaterial;
- i) «grundlegende Anforderungen» alle in den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU 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 Eisenbahnfahrzeugen 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 Bedingungen, 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) «Instandhaltungsverzeichnis» das Dokument (die Dokumente), welche(s) die an einem Eisenbahnfahrzeug(typ) oder sonstigem Eisenbahnmaterial durchzuführenden Prüfungen und Instandhaltungsarbeiten, angibt (angeben), das gemäss den Vorschriften und Spezifikationen in den ETV, gegebenenfalls unter Einschluss von Sonderfällen und gemäss Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU mitgeteilten geltenden nationalen Anforderungen, erstellt wird;

- p) «Instandhaltungsnachweis» die ein zugelassenes Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial 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 ausdrücklich in einer ETV behandelt worden sind;
- s) «sonstiges Eisenbahnmaterial» jedes bewegliche Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt und kein Eisenbahnfahrzeug ist;
- t) «Eisenbahnverkehrsunternehmen» jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen,
- das zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Schiene berechtigt ist und die Traktion sicherstellt, oder
  - das nur die Traktion sicherstellt;
- 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 Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, erforderlich sind;
- v) «Eisenbahnmaterial» Eisenbahnfahrzeuge, sonstiges Eisenbahnmaterial und Eisenbahninfrastruktur;
- w) «Eisenbahnfahrzeug» ein Fahrzeug, das geeignet ist, auf den eigenen Rädern mit oder ohne eigenen Antrieb auf Eisenbahnstrecken zu verkehren;
- 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;
- ya) «RID» Anhang C zum Übereinkommen;
- 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 vorübergehender oder endgültiger Sonderregelungen in den ETV bedarf. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, das ausschliesslich für lokale, regionale oder historische Zwecke genutzt wird, und Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial 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 Eisenbahnfahrzeugs oder sonstigen Eisenbahnmaterials im internationalen Verkehr oder für die Genehmigung der Bauart;
- dd) «technisches Zertifikat» den amtlichen Nachweis für eine erfolgreiche technische Zulassung in der Form eines gültigen Bauartzertifikats oder Betriebszertifikats;
- ee) «technisches Verzeichnis» (Technical File) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug oder sonstigem Eisenbahnmaterial bestehende Dokumentation, in der alle seine technischen Merkmale (Merkmale der Bauart), einschliesslich eines Nutzerhandbuchs und die für die Identifizierung des (der) betreffenden Gegenstands (Gegenstände) erforderlichen Merkmale aufgeführt sind;
- 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 Eisenbahnfahrzeugs oder sonstigen Eisenbahnmaterials, die durch ein einzelnes Prüfzertifikat abgedeckt werden, das im Bewertungsmodul SB der ETV beschrieben wird;
- gg) «Umrüstung» umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Teil davon, womit die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.

### **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 Gemeinschaft (EG) und entsprechender nationaler Gesetzgebung in den Dienst gestellte Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial 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 Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial 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 oder sonstige Eisenbahnmaterial keiner Abweichung unterliegt.

Bei Nichterfüllung dieser Voraussetzungen gilt für das Fahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial Artikel 6 § 4.

§ 2 Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, gelten in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaft und in den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, als in den Dienst gestellt:

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden ETV und den entsprechenden TSI und
- b) sofern die geltenden ETV, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial 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 oder sonstige Eisenbahnmaterial keiner Abweichung unterliegt.



Bei Nichterfüllung dieser Voraussetzungen unterliegt das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmateriale der Genehmigung gemäss in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, geltendem Recht.

§ 3 Die Betriebserlaubnis, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft verwendeten Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmateriale werden durch die geltende gemeinschaftliche und nationale Gesetzgebung geregelt. Diese Bestimmung gilt auch für Vertragsstaaten, die entsprechendes Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden.

§ 4 §§ 1 und 2 gelten sinngemäss für Zulassungen/Genehmigungen von Fahrzeugbauarten.

§ 5 Eine gemäss Artikel 15 § 2 zertifizierte für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle (ECM) gilt als gemäss geltender Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert und *vice versa*, wenn zwischen dem gemäss Artikel 14a (5) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG der EG angenommenen Zertifizierungssystem und den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäss Artikel 15 § 2 angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht.

#### **Art. 4** Verfahren

§ 1 Die technische Zulassung eines Fahrzeugs erfolgt

- a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebserlaubnis für ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug,
- b) oder in zwei aufeinander folgenden Schritten durch Erteilung
  - der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster, und
  - nachfolgend der Betriebserlaubnis für einzelne Fahrzeuge, die diesem Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das diese Übereinstimmung bestätigt.

§ 2 Die Beurteilung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs oder eines Bauteils mit den Bestimmungen der ETV, auf denen die Zulassung beruht, kann in verschiedene jeweils durch eine Erklärung bescheinigte Bewertungselemente unterteilt werden. Die Bewertungselemente und die Ausführung der Erklärung sind vom Fachausschuss für technische Fragen festzulegen.

§ 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.

§ 2 Die in § 1 genannten Behörden sind berechtigt oder gemäss den in ihrem Staat geltenden Bestimmungen verpflichtet, die Zuständigkeit für die Durchführung von Bewertungen, einschliesslich der Abgabe der entsprechenden Erklärungen ganz oder teilweise auf als geeignet anerkannte Einrichtungen mit Sitz in ihrem Staat zu übertragen.

Die Übertragung der Zuständigkeit an

- a) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen
- b) einen Infrastrukturbetreiber
- c) einen Halter
- d) eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)
- 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 geeignet anerkannt zu werden, müssen die in § 2 genannten Einrichtungen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a) Die Einrichtung muss in ihrer Organisation, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig sein; ihre Leitung und das für die Vornahme der Bewertungen oder die Ausgabe von Zertifikaten und Erklärungen verantwortliche Personal dürfen weder unmittelbar noch als befugte Vertreter an Entwurf, Herstellung, Konstruktion oder Instandhaltung oder Verwendung der Bestandteile, Fahrzeuge oder des Eisenbahnmaterials beteiligt sein. Dies schliesst die Möglichkeit eines Austausches technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder Konstrukteur und dieser Einrichtung nicht aus.
- b) Die Einrichtung und das für die Bewertungen verantwortliche Personal haben die Bewertungen mit der grösstmöglichen beruflichen Integrität und der grösstmöglichen technischen Kompetenz durchzuführen und dürfen, insbesondere von Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Bewertungen betroffen sind, keinem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der ihr Urteilsvermögen oder die Ergebnisse ihrer Prüfung beeinträchtigen könnte.
- c) Insbesondere haben die Einrichtung und das für die Bewertungen verantwortliche Personal von mit Unfalluntersuchungen beauftragten Einrichtungen funktional unabhängig zu sein.
- d) Die Einrichtung hat Personal zu beschäftigen und über Mittel zu verfügen, die für die angemessene Durchführung der technischen und administrativen Aufgaben im Zusammenhang mit den Bewertungen notwendig sind; ferner muss sie Zugang zu für aussergewöhnliche Bewertungen nötiger Ausrüstung zu haben.

- e) Das für die Bewertungen verantwortliche Personal hat über:
- eine angemessene technische und berufliche Ausbildung;
  - zufriedenstellende Kenntnisse über die Anforderungen an die von ihnen durchgeführten Bewertungen und ausreichende Praxis in diesen Bewertungen; und
  - die Fähigkeit zur Erstellung der Zertifikate, Aufzeichnungen und Berichte, die den formellen Nachweis über die durchgeführten Bewertungen bilden,
- zu verfügen.
- f) Die Unabhängigkeit des für die Bewertungen verantwortlichen Personals ist zu gewährleisten. Kein Sachbearbeiter darf nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder den Ergebnissen dieser Bewertungen entlohnt werden.
- g) Die Einrichtung hat eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen, sofern diese Haftpflicht nicht gemäss der nationalen Gesetzgebung vom Staat übernommen wird oder die Bewertungen unmittelbar von diesem Vertragsstaat durchgeführt werden.
- h) Das Personal der Einrichtung hat beruflicher Schweigepflicht hinsichtlich allem zu unterliegen, wovon es bei der Ausübung seiner Pflichten aufgrund dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften oder von Gesetzesbestimmungen und/oder Regelungen des Vertragsstaates, gegebenenfalls einschliesslich der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft Kenntnis erlangt (mit Ausnahme der zuständigen Verwaltungsbehörden in dem Staat, in dem diese Tätigkeit ausgeübt wird).

§ 4 Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäss für die die technische Zulassung erteilenden Behörden.

§ 5 Ein Vertragsstaat hat durch Notifikation oder, gegebenenfalls durch die im Recht der Europäischen Gemeinschaft oder im Recht der Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, vorgesehenen Mittel sicherzustellen, dass der Generalsekretär über die für die Durchführung der Bewertungen, Überprüfungen und Genehmigungen verantwortlichen Einrichtungen unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs jeder Einrichtung Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat eine Liste der Einrichtungen, ihrer Identifikationsnummern und Zuständigkeitsbereiche zu veröffentlichen und diese Liste auf dem letzten Stand zu halten.

§ 6 Ein Vertragsstaat hat die stetige Aufsicht über die in § 2 genannten Einrichtungen sicher zu stellen und einer Einrichtung, die 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 eine Bewertungs- oder Genehmigungsbehörde eines anderen Vertragsstaates oder eine Einrichtung, der von ihr Zuständigkeiten übertragen wurden, 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 die Einrichtung den ihr übertragenen Status behält. Der Fachausschuss für technische Fragen kann dazu beschliessen, den Vertragsstaat anzuweisen, die auf der Grundlage der von der betreffenden Einrichtung oder Behörde geleisteten Tätigkeit erteilten Genehmigungen auszusetzen oder zu widerrufen.

#### **Art. 6** Gültigkeit technischer Zertifikate

§ 1 Von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellte technische Zertifikate sind in allen anderen Vertragsstaaten gültig. Jedoch unterliegen der Verkehr und der Einsatz auf dem Gebiet dieser anderen Staaten den Bedingungen dieses Artikels.

§ 2 Eine Betriebszulassung gestattet den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb eines Fahrzeugs 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 berechtigt eine für ein Fahrzeug, das alle gültigen ETV erfüllt, ausgestellte Betriebszulassung zum freien Verkehr auf dem Gebiet anderer Vertragsstaaten, vorausgesetzt,

- a) alle wesentlichen Anforderungen in diesen ETV sind abgedeckt; und
- b) das Fahrzeug ist nicht Gegenstand
  - eines Sonderfalls, oder
  - offener Punkte, 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, eines offenen Punktes oder einer Abweichung ist, oder
- das die ETV über Rollmaterial und alle sonstigen einschlägigen Bestimmungen nicht erfüllt; oder

b) werden nicht alle grundlegenden Anforderungen in den ETV abgedeckt,

so können die zuständigen Behörden der anderen Staaten vom Antragsteller vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung zusätzliche 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 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

- a) gleichen und als gleichwertig erklärten Bestimmungen;
- b) sich nicht auf einen Sonderfall beziehenden Bestimmungen; und
- c) 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 und zu bleiben, müssen Eisenbahnfahrzeuge

- a) den ETV; und
- b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften

entsprechen.

§ 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 Decken die ETV nicht alle Grundanforderungen ab 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 hat Richtlinien oder verbindliche Bestimmungen für Abweichungen von den Bestimmungen in Artikel 7 und für die anwendbaren oder anzuwendenden Bewertungsmethoden anzunehmen.

#### **Art. 8** Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur

§ 1 Um sicher zu stellen, dass ein gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug auf der zu nutzenden Eisenbahninfrastruktur sicher verkehrt und mit ihr kompatibel ist, muss diese Eisenbahninfrastruktur

- a) den in den ETV enthaltenen Bestimmungen; und
- b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften

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 Eisenbahnfahrzeugs oder das Eisenbahnfahrzeug selbst.

§ 2 Den Antrag auf Ausstellung eines technischen Zertifikats können stellen:

- a) der Hersteller;
- b) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen;

- c) der Halter des Fahrzeugs;
- d) der Eigentümer des Fahrzeugs;
- e) der Infrastrukturbetreiber.

§ 3 Der Antrag auf ein technisches Zertifikat, einschliesslich entsprechender Erklärungen, kann bei jeder zuständigen Behörde oder Einrichtung eines Vertragsstaates im Rahmen ihrer Zuständigkeit gemäss Artikel 5 gestellt werden.

§ 4 Findet auf das Fahrzeug Artikel 6 § 4 Anwendung, so hat der Antragsteller die Vertragsstaaten (gegebenenfalls die Strecken) anzugeben, für welche die technischen Zertifikate den freien Verkehr zulassen sollen; in diesem Fall haben die beteiligten zuständigen Behörden und Bewertungseinrichtungen zusammenzuarbeiten, um den Vorgang für den Antragsteller zu vereinfachen.

§ 5 Sämtliche mit dem Zulassungsverfahren verbundenen Kosten sind vom Antragsteller zu tragen, es sei denn, dass die im Staat, in welchem die Zulassung erteilt wird, geltenden Gesetze und Vorschriften anderes vorsehen. Die Durchführung technischer Zulassungen zu Gewinnzwecken ist nicht zulässig.

§ 5a Alle Entscheidungen, Bewertungen, Prüfungen usw. haben auf nicht diskriminierende Weise zu erfolgen.

§ 6 Der Antragsteller hat ein technisches Verzeichnis und ein Instandhaltungsverzeichnis, welche die in den ETV vorgeschriebenen Angaben enthalten, zu erstellen und seinem Antrag beizufügen. Die Bewertungseinrichtung hat die Angaben in diesen Verzeichnissen zu überprüfen, zu verbessern und entsprechend zu ergänzen, damit die Verzeichnisse die Eigenschaften des Fahrzeugs wiedergeben.

§ 7 Jede durchgeführte Bewertung ist vom Bewerter in einem Bewertungsbericht zu dokumentieren, der die durchgeführten Bewertungen belegt, wobei anzugeben ist, im Hinblick auf welche Vorschriften der Gegenstand bewertet wurde und ob der Gegenstand diese Bewertung bestanden oder nicht bestanden hat.

§ 8 Wer ein Betriebszertifikat im vereinfachten Verfahren der technischen Zulassung (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.

§ 9 Ein technisches Zertifikat wird grundsätzlich unbefristet erteilt; es kann für einen generellen oder eingeschränkten Anwendungsbereich erteilt werden.

§ 10 Wurden in den Vorschriften gemäss Artikel 7 einschlägige Bestimmungen, auf deren Grundlage eine Bauart zugelassen wurde, geändert und sind keine entsprechenden Übergangsbestimmungen anwendbar, 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 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 Betriebserlaubnisse.

§ 11 Bei einer Erneuerung oder Umrüstung hat der Auftraggeber oder der Hersteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes Verzeichnis zu übersenden. Der Vertragsstaat hat dieses Verzeichnis zu prüfen und unter Berücksichtigung der in den anzuwendenden ETV angegebenen Umsetzungsstrategie zu entscheiden, ob der Umfang der Arbeiten eine neue Betriebserlaubnis im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften erforderlich macht.

Eine neue Betriebserlaubnis ist notwendig, wenn der Grad der Gesamtsicherheit des betreffenden Teilsystems durch die geplanten Arbeiten beeinträchtigt werden kann. Ist eine Neuzulassung erforderlich, so hat der Vertragsstaat 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 Verzeichnisses durch den Antragsteller zu treffen.

Ist eine Neuzulassung erforderlich und werden die ETV nicht vollständig angewandt, so 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 Mitteilung der gemäss Buchstaben a) und b) erforderlichen Informationen 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) Betriebserlaubnis 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 Eisenbahnfahrzeug
  - 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 im Instandhaltungsverzeichnis 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 Eisenbahnfahrzeug nicht durchgeführt (oder Fristen nicht beachtet) werden;
- b) wenn bei schwerer Beschädigung eines Eisenbahnfahrzeugs 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 Eisenbahnfahrzeugs. Die Ausmusterung ist der Behörde anzuzeigen, die die Betriebserlaubnis erteilt hat.

§ 6 Die §§ 1–4 gelten sinngemäss für ein Bauartzertifikat.

#### **Art. 10b** Regeln für Bewertungen und Verfahren

§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme weiterer verbindlicher Bestimmungen für die Bewertungen und Verfahrensregeln für die technische Zulassung.

§ 2 Ergänzend, jedoch nicht im Widerspruch zu den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäss § 1 festgelegten Bestimmungen, können Vertragsstaaten oder regionale Organisationen Bestimmungen für nicht diskriminierende detaillierte verbindliche Verfahren für die Bewertungen und Anforderungen betreffend Erklärungen annehmen (oder beibehalten). Diese Bestimmungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen, der den Fachausschuss für technische Fragen in Kenntnis setzt, und von der Organisation zu veröffentlichen.

#### **Art. 11** Technische Zertifikate und Erklärungen

§ 1 Bauartzulassung und Betriebserlaubnis sind durch getrennte Urkunden mit folgenden Bezeichnungen nachzuweisen: «Bauartzertifikat» und «Betriebszertifikat».

§ 2 Das Bauartzertifikat muss:

- a) den Konstrukteur und vorgesehenen Hersteller der Bauart des Eisenbahnfahrzeugs angeben;
- b) den technischen Nachweis und den Instandhaltungsnachweis als Beilagen enthalten;
- c) gegebenenfalls die besonderen Betriebsbeschränkungen und -bedingungen angeben, denen die Bauart eines Eisenbahnfahrzeugs und dieser Bauart entsprechende Eisenbahnfahrzeuge 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.

§ 3 Das Betriebszertifikat muss enthalten:

- a) sämtliche in § 2 angegebenen Informationen; und
- b) den/die Identifizierungscode(se) des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge;
- c) Angaben über den Halter des/der vom Zertifikat abgedeckten Eisenbahnfahrzeugs/Eisenbahnfahrzeuge am Tag der Ausstellung;
- d) 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 Verzeichnis eine Liste mit einer zuordenbaren Dokumentation betreffend die an jedem Fahrzeug durchgeführten Prüfungen zu enthalten hat.

§ 5 Das technische Verzeichnis und das Instandhaltungsverzeichnis haben 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 und Erklärungen sind dem Antragsteller zuzustellen.

§ 8 Das Betriebszertifikat ist an den Gegenstand gebunden. Der Inhaber des Betriebszertifikats (einschliesslich des technischen Verzeichnisses und des Instandhaltungsverzeichnisses) hat es, falls er mit dem zum Zeitpunkt des Einsatzes des Fahrzeugs aktuellen Halter nicht identisch ist, diesem unverzüglich zusammen mit dem Instandhaltungsnachweis zu übergeben und alle (zusätzlichen) detaillierten 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 Verzeichnis, das Instandhaltungsverzeichnis und den Instandhaltungsnachweis verlangt werden.

#### **Art. 12** Einheitliche Ausführungen

§ 1 Die Organisation hat für die in Artikel 11 erwähnten Zertifikate, die gemäss Artikel 4 § 2 beschlossenen Erklärungen und den Bewertungsbericht gemäss Artikel 10 § 7 einheitliche Ausführungen vorzuschreiben.

§ 2 Die Ausführungen sind vom Fachausschuss für technische Fragen auszuarbeiten und anzunehmen.

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschliessen, dass Zertifikate und Erklärungen, 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 Unter der Verantwortung der Organisation ist ein Register in Form einer elektronischen Datenbank zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten, das Informationen über die Eisenbahnfahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde, und über die Bauarten, für die ein Bauartzertifikat ausgestellt wurde, enthält. Das Register hat gemäss Artikel 19 zugelassene Eisenbahnfahrzeuge einzubeziehen; es kann Eisenbahnfahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind.

§ 2 Die Datenbank hat auch ein Register mit Informationen betreffend die zuständigen Behörden und die Einrichtungen, denen gemäss Artikel 5 Zuständigkeit übertragen wurde, sowie die akkreditierten/anerkannten Prüfer gemäss Artikel 15 § 2 zu enthalten.

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschliessen, in die Datenbank weitere im Eisenbahnbetrieb zu verwendende Daten einzubeziehen, wie Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der zugelassenen Fahrzeuge (einschliesslich der nächsten anfallenden Prüfung), Informationen betreffend Unfälle und Zwischenfälle und Register betreffend die Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller und für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM).

§ 4 Der Fachausschuss für technische Fragen hat die funktionale und technische Architektur der Datenbank sowie die erforderlichen Daten festzulegen, 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 dem Generalsekretär 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, 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 registrierten Daten gelten bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis der technischen Zulassung eines Eisenbahnfahrzeugs.

§ 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; für das Liefern und Ändern von Daten ist kein Entgelt vorzusehen, während die Abfrage von Daten gebührenpflichtig sein kann.

#### **Art. 14**            Anschriften und Zeichen

§ 1 Zum Betrieb zugelassene Eisenbahnfahrzeuge müssen versehen sein mit:

- a) einem Zeichen, woraus eindeutig feststellbar ist, dass sie gemäss diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassen sind, und
- b) den sonstigen in den ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen, einschliesslich eines eindeutigen Identifizierungscodes (der Fahrzeugnummer).

Die zuständige Behörde, welche die 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 gemäss Artikel 13 in das Nationale Fahrzeugregister (NFR) dieses Staates einzutragen.

§ 2 Der Fachausschuss für technische Fragen hat das in § 1 Buchstabe a) vorgesehene Zeichen festzulegen sowie die Übergangsfristen, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeuge noch mit von § 1 abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

#### **Art. 15**            Instandhaltung

§ 1 Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial sind so instand zu halten, dass sie die in den ETV festgelegten Bestimmungen einhalten und diesen ständig entsprechen und dass ihr Zustand in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährdet und ihr Einsatz im internationalen Verkehr der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schadet. Zu diesem Zweck müssen Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abgestellt und diese Arbeiten an ihnen vorgenommen werden, wie dies im dem Betriebszertifikat beigefügten Instandhaltungsverzeichnis, in den ETV, in den

besonderen Zulassungsbedingungen nach Artikel 7a und in den im RID enthaltenen Vorschriften vorgeschrieben ist.

§ 2 Jedem Eisenbahnfahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zuzuweisen, die in der Datenbank gemäss Artikel 13 registriert sein muss. Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Halter kann eine ECM sein. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM führt die Instandhaltungsmassnahmen selbst durch oder bedient sich Ausbesserungswerken, mit denen Verträge geschlossen wurden.

Die für die Instandhaltung eines Güterwagens zuständige Stelle hat über einen gültigen Nachweis zu verfügen, der von einem in einem der Vertragsstaaten akkreditierten/anerkannten externen Prüfer ausgestellt wurde.

Der Fachausschuss für technische Fragen hat weitere Detailregelungen für die Zertifizierung und für das Prüfen von ECM, für akkreditierte/anerkannte Prüfer, für deren Akkreditierung/Anerkennung, und für die Prüfungen und Prüfzertifikate anzunehmen. Die Regelungen haben anzugeben, ob sie mit den Kriterien gleichwertig sind, die für das Zertifizierungssystem massgeblich sind, das in der Europäischen Gemeinschaft oder in den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, angenommen wurde.

Diese Regelungen, in die auch Regelungen für den Entzug und das Ruhen von Zertifikaten und Akkreditierungen einzubeziehen sind, sind in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festzulegen und stellen einen integrierenden Bestandteil von diesen dar.

§ 3 Ein Betrieb führendes Eisenbahnunternehmen ist für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich und hat sich über die ordnungsgemässe Instandhaltung darin beförderter Fahrzeuge zu vergewissern. Die ECM hat daher sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltungsvorgänge und Daten zur Verfügung stehen, und das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit Informationen und Daten über seinen Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial zur Verfügung zu stellen. In beiden Fällen sind die betreffenden Informationen und Daten in der in § 2 genannten Anlage festzulegen.

§ 4 Die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle hat einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten. Der Nachweis ist für Untersuchungen durch die zuständige nationale Behörde zur Verfügung zu stellen.

§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann Leitlinien oder Regelungen über die Zertifizierung und Prüfung von Ausbesserungswerken und die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate und Prüfungen beschliessen. Regelungen gemäss diesem Paragraph sind in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festzulegen, stellen einen integrierenden Bestandteil davon dar und sind auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

**Art. 16** Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen

§ 1 Im Falle eines Unfalls, eines Zwischenfalls oder einer schweren Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen 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 Betriebserlaubnis zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis erneut durchzuführen.

§ 4 Die Vertragsstaaten haben Aufzeichnungen zu führen, Untersuchungsberichte mit ihren Feststellungen und Empfehlungen zu veröffentlichen, sowie die Behörde, die das Zulassungszertifikat ausgestellt hat, 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 Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial prüfen und gegebenenfalls beschliessen, die Vertragsstaaten kurzfristig anweisen, 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 Wurden 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 anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren.

§ 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 oder 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 Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, dessen zuständige Behörde die erste Betriebserlaubnis erteilt hat, einschliesslich der Kollisionsnormen.

§ 2 Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der 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 Artikel 3 § 1 gilt für umgerüstete, erneuerte und bestehende Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die gemäss RIV, RIC oder sonstigen einschlägigen internationalen Verträgen zum internationalen Verkehr zugelassen worden und entsprechend gekennzeichnet sind, gelten die in diesem Artikel aufgeführten Übergangsbestimmungen.

§ 2 Bestehende Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 1.1.2004) oder des RIC versehen sind, gelten in Übereinstimmung mit ihrer Kompatibilität mit den Eisenbahninfrastrukturen (mit Bedacht auf die Anschriften am Wagen) als zum Betrieb auf den Netzen der Vertragsstaaten zugelassen, für welche sie von einem der Vertragsstaaten zugelassen wurden.

§ 2a 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, gelten ebenfalls als zum Betrieb auf den von der Vereinbarung abgedeckten Netzen zugelassen.

§ 3 Die vorläufige Zulassung gemäss den §§ 2 und 2a ist gültig, bis das Fahrzeug eine neue Zulassung gemäss Artikel 10 § 11 benötigt.

§ 4 Die Anschriften RIV, RIC oder vom Fachausschuss für technische Fragen anerkannte andere am Fahrzeug angebrachte Anschriften 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 in die ETV aufgenommene sicherheitsrelevante Vorschriften ungeachtet von Übergangsbestimmungen ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.

§ 6 Bestehende Fahrzeuge, die nicht unter §§ 2 und 2a fallen, können auf Antrag eines Antragstellers bei einer zuständigen Behörde zum Betrieb zugelassen werden. Die Behörde kann vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebserlaubnis 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 Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, 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.