



Organisation intergouvernementale pour les
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for
International Carriage by Rail

COTIF 1999

Erläuternde Bemerkungen

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

Fassung vom 1.1.2011

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM)

Erläuternde Bemerkungen⁷

Allgemeines

Entstehungsgeschichte

1. Die Grundidee des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes bestand darin, mehrere aufeinanderfolgende, grundsätzlich nur im nationalen Netz verkehrende und operierende Eisenbahnen *ex lege* zu einer Beförderungs- und Haftungsgemeinschaft zusammenfassen. Durch die Übernahme des Gutes mit dem Frachtbrief, zu der die Eisenbahnen im Rahmen der Beförderungspflicht angehalten sind, treten sie nach Maßgabe dieses Frachtbriefes in den von der Abgangsbahn geschlossenen Frachtvertrag ein (Art. 35 CIM 1980). Dasselbe Prinzip gilt auch bei der Beförderung von Reisegepäck. Hingegen besteht bei der Haftung für Tötung und Verletzung von Reisenden keine derartige Solidarhaftung; es haftet vielmehr nur diejenige Eisenbahn, die die Linie betreibt, auf der sich der Unfall ereignet hat (Art. 26 CIV 1980).
2. Mit diesem Grundgedanken einer Beförderungs- und Haftungsgemeinschaft der Eisenbahnfrachtführer, die aufeinanderfolgend befördern, sind einige weitere wesentliche Institutionen des klassischen internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes verbunden: Die Beförderungspflicht - und auch die Tarifpflicht - sollten einen Missbrauch der ursprünglichen Monopolstellung der Eisenbahnen verhindern. Die Bedingungen, unter denen eine Beförderungspflicht besteht, sind in Artikel 3 CIM 1980 festgelegt. Die Verpflichtung zur Übernahme des Gutes und zum Eintritt der nachfolgenden Eisenbahn in den Beförderungsvertrag und damit die Verpflichtung zur Weiterbeförderung ergeben sich aus der Eintragung der jeweiligen Eisenbahn in die Liste der Linien. Die Tarifpflicht steht in engem Zusammenhang mit der Beförderungspflicht.
3. Der Begriff der „Linie“ wird im COTIF 1980 nicht definiert, sondern vorausgesetzt. Ausgangspunkt für diesen Begriff war ursprünglich die Schienenverbindung, die jedoch stets mit dem betreibenden Eisenbahnunternehmen gemeinsam in die Liste der Linien eingetragen wurde. Es ist interessant festzustellen, dass in der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (IÜG) aus dem Jahr 1890 beigefügten ersten Streckenliste die Ausdrücke „Eisenbahn“, „Bahn“, „Bahnstrecken“ und „Linien“ („chemin de fer“, „trçons“, „lignes“) synonym verwendet werden. Beispielsweise spricht Artikel 58 IÜG von der Hinzufügung oder Streichung von „Eisenbahnen“, woraus deutlich hervorgeht, dass zum Begriff der „Linie“ grundsätzlich auch das betreibende Unternehmen gehört. Dies folgte aus der damals vorherrschenden und auch heute noch verschiedentlich vertretenen Idee von der Ein-

7 Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche der ER CIM. Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

heit des Systems „Schiene“ (= Schienenweg und Schienenbeförderung). In den Sonderfällen eines gemeinsamen Betriebes einer Linie werden die jeweils mitbetreibenden Unternehmen in der Liste der Linien namentlich angeführt.

4. Der Begriff des „Betriebes“ wird ebenfalls vorausgesetzt und weder im IÜG 1890 noch im COTIF 1980 definiert. Zum „Betrieb“ gehört nach herkömmlichem Verständnis die Gesamtheit der Handlungen in Verbindung mit der Beförderungstätigkeit, während das Eigentum an den Anlagen oder Betriebsmitteln einschließlich des Rollmaterials nicht entscheidend für den „Betrieb“ ist. Der Begriff „Betrieb der Eisenbahn“ meint die gesamte technische und betriebliche Organisation. In besonderen Fällen, insbesondere bei Grenzstrecken, sind auch gemeinsam betriebene Strecken eingetragen, das heißt solche, bei denen mehrere Personen privaten oder öffentlichen Rechts auf Grund besonderer vertraglicher Vereinbarungen ihre Eisenbahnen auf gemeinsame Rechnung und Gefahr betreiben und die Verfügung über sie durch eine gemeinsame Leitung ausüben. Dabei gelten alle Vertragspartner als betreibende Unternehmer.
5. Die Begründung einer Beförderungs- und Haftungsgemeinschaft der an internationalen Beförderungen beteiligten Eisenbahnen in Verbindung mit der Beförderungspflicht und den Frankierungsmöglichkeiten gemäß Artikel 15 CIM 1980 zwingt dazu, die finanziellen Beziehungen der beteiligten Eisenbahnen untereinander im voraus, teils im Übereinkommen, teils durch Vereinbarungen der Eisenbahnen, deren Strecken in die Liste der Linien eingetragen sind, zu regeln. Die Staaten, die die Eintragung einer Linie begehren, übernehmen damit gleichzeitig eine gewisse Garantie für die Leistungsfähigkeit und Zahlungsbereitschaft der die eingetragenen Linien betreibenden Eisenbahnen. Artikel 17 § 6 COTIF 1980 soll einen Schutz gegen die sich aus der obligatorischen Beförderungsgemeinschaft ergebenden finanziellen Risiken der am Beförderungsvertrag beteiligten Eisenbahnen bieten.
6. Das Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 22. Mai 1985, das den Rat der Europäischen Gemeinschaften (EG) dazu verpflichtete, auch im Transportbereich die Freiheit der Dienstleistungen zu verwirklichen, und die Einheitliche Europäische Akte vom 10. Juli 1987 haben Bewegung in das europäische Transportrecht auch auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs gebracht. Die Richtlinie des Rates 91/440/EWG vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft änderte das Verhältnis zwischen Staat und Eisenbahn sowie der Eisenbahnen untereinander und die Einheit des Systems „Schiene“, insbesondere hinsichtlich des Betriebsmonopols. Dies konnte nicht ohne Auswirkungen auf das internationale Eisenbahnbeförderungsgesetz bleiben.
7. Soweit auf Grund der Richtlinie 91/440/EWG oder nationalen Rechts die Nutzung einer fremden Infrastruktur möglich ist, kann ein einziges Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Eisenbahninfrastruktur verschiedener Staaten oder verschiedener Netze innerhalb eines Staates eine durchgehende internationale Beförderung auf der Grundlage eines Vertrages vom Abgangsort bis zum Zielort ausführen.
8. Nach Artikel 1 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) ist jeder Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Straßenfahrzeugen diesem Übereinkommen unter-

stellt, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER CIM) 1980 hingegen sind nur anwendbar, wenn die Beförderung ausschließlich über Linien erfolgt, die in die Liste der Linien nach Artikel 3 und 10 COTIF 1980 eingetragen sind, und ein CIM-Frachtbrief verwendet wird. Bisher war eine durchgehende internationale Eisenbahnbeförderung nur auf der Grundlage der ER CIM möglich, während sonst mehrere aufeinander folgende Beförderungsverträge nach nationalem Recht abzuschließen waren. Die Parteien des Eisenbahnbeförderungsvertrages hatten somit größtes Interesse, die internationalen Beförderungen den ER CIM zu unterstellen.

9. Die politischen und technischen Rahmenbedingungen sowie die Marktsituation, die im 19. Jahrhundert das Entstehen integrierter („monolithischer“) Eisenbahnunternehmen begünstigt hatten, haben sich seitdem nicht nur in den Mitgliedstaaten der EG grundlegend geändert. Im Zuge allgemeiner Liberalisierungstendenzen ist auch in einer Reihe anderer Staaten die Umstrukturierung der Eisenbahnen in Richtung größerer Unabhängigkeit vom Staat, Aufgliederung in verschiedene Geschäftsbereiche und konkurrierenden Zugangs zur Infrastruktur im Gange oder wird zumindest erwogen.
10. Die Regelungsbereiche der Richtlinie 91/440/EWG einerseits und des COTIF 1980 andererseits sind nicht gleich. Die Normen beider Rechtsakte schließen einander nicht aus und können grundsätzlich nebeneinander bestehen. In den Fällen einer Trennung von Betrieb der Infrastruktur und Beförderung (im Sprachgebrauch der EG: „Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen“) ergeben sich aber für die Anwendung der ER CIM 1980 Probleme auch rechtlicher Art. Diese gehen nämlich davon aus, dass ein und dasselbe Unternehmen - die „Eisenbahn“- die Infrastruktur betreibt und die Beförderungsleistungen erbringt.

Vorarbeiten

11. In seinem Schreiben vom 22. Januar 1993 analysierte das Zentralamt ausführlich die Folgen, die sich aus einer Trennung von Betrieb der Infrastruktur und Erbringung von Eisenbahnbeförderungsleistungen ergeben.
12. Um die durch das COTIF 1980 erreichte Einheitlichkeit des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes möglichst weitgehend zu wahren, regte das Zentralamt die Schaffung von Zusatzbestimmungen gemäss Artikel 9 CIM 1980 (parallel dazu gemäss Artikel 7 CIV 1980) zur Interpretation der Einheitlichen Rechtsvorschriften an. Ein vom Verwaltungsausschuss einberufener Ad-hoc-Ausschuss tagte in der Zeit vom 22. bis 26. November 1993 in Bern. Der Ausschuss beschloss gemäß seinem Mandat entsprechende Zusatzbestimmungen zur Interpretation der ER CIM 1980 (und der ER CIV 1980). Diese Zusatzbestimmungen müssen in der durch die Gesetze und Vorschriften jedes Mitgliedstaates vorgesehenen Form in Kraft gesetzt und veröffentlicht werden. Ihre Inkraftsetzung ist dem Zentralamt mitzuteilen, das sie allen anderen Mitgliedstaaten bekannt gibt. Bisher (Stand 1.7.1999) haben allerdings erst 16 Mitgliedstaaten die Zusatzbestimmungen förmlich in Kraft gesetzt.

13. Der Ad-hoc-Ausschuss war sich mit dem Zentralamt bewusst, dass die interpretierenden Zusatzbestimmungen nur eine Übergangslösung darstellen können. Die Präambel der Zusatzbestimmungen hält ausdrücklich fest, dass eine Revision des COTIF 1980 notwendig und dringend ist.
14. Bei den Überlegungen zur Revision des COTIF 1980 muss man sich stets vor Augen halten, dass der Kreis der Mitgliedstaaten der OTIF wesentlich weiter ist als derjenige der EG. Vor Inangriffnahme der eigentlichen Revisionsarbeiten bemühte sich das Zentralamt daher, die Haltung der Mitgliedstaaten der OTIF zu einer Reihe grundsätzlicher Fragen zu klären. Der Ad-hoc-Ausschuss nahm Kenntnis von einem vom Zentralamt vorbereiteten Fragenkatalog und erweiterte ihn um einige Themen. Mit Schreiben vom 3. Januar 1994 bat das Zentralamt die Staaten, die interessierten internationalen Organisationen und Verbände sowie diejenigen Unternehmen, die zusätzlich zur Stellungnahme des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT) Stellung nehmen wollten, ihm ihre Antworten schriftlich mitzuteilen.
15. Eine ausführliche Synthese der eingegangenen Antworten von insgesamt 14 Regierungen, sechs nichtstaatlichen internationalen Organisationen und Verbänden sowie einigen Eisenbahnen wurde den Mitgliedstaaten, den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden mit Schreiben vom 25. November 1994 mit einer zusammenfassenden Darstellung übermittelt. Über das CIT wurde die Synthese der Antworten auch den im CIT vertretenen federführenden Bahnen der Mitgliedstaaten zugänglich gemacht. Darüber hinaus veröffentlichte das Zentralamt die Zusammenfassung der Antworten in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, 1994, S. 115-134.
16. Auf Grund einer gemeinsamen Initiative der internationalen Vereinigung der Anschlussgleisbenutzer (IVA) und des internationalen Verbandes der Tarifeure (IVT) organisierte letzterer eine Vorbereitungskonferenz der internationalen Spitzenverbände der Benutzer des Schienenverkehrs für die Revision des COTIF am 20. und 21. Oktober 1994 in Wien. An der Veranstaltung nahmen Vertreter des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich, der International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), der IVA, der Internationalen Union von Verbänden der Privatgüterwagen-Besitzer (UIP), der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR), der Transfesa und des Zentralamtes teil.
17. Auf der Grundlage dieser vorbereitenden Arbeiten erarbeitete das Zentralamt einen Entwurf neuer Einheitlicher Rechtsvorschriften CIM, der den Mitgliedstaaten, den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden am 5. Mai 1995 mit erläuternden Bemerkungen (Anlage 1 und 2 zum Rundschreiben vom 5.5.1995, veröffentlicht in der Zeitschrift 1995, S. 89-117) mit der Bitte um Stellungnahme übermittelt wurde. Ziel dieses Entwurfes war die Anpassung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechtes an die geänderten politischen, wirtschaftlichen, rechtlichen und technischen Bedingungen.
18. Der Entwurf des Zentralamtes vom 5. Mai 1995 wurde vom Revisionsausschuss in insgesamt drei Tagungen in erster Lesung beraten (11.-15.12.1995, 25.-29.3.1996 und 26.-29.8.1996); die zweite Lesung wurde in zwei weiteren Beratungen (23.-

27.3.1998 und 2.9.1998) abgeschlossen (s. aber auch Ziff. 25-29 der Bemerkungen zu Art. 1). Die 4. Generalversammlung (Athen, 8.-11.9.1997) hatte lediglich vom Stand der Arbeiten Kenntnis genommen.

19. Trotz dieser gründlichen Vorberatungen im Revisionsausschuss musste die 5. Generalversammlung noch rund 20 Anträge oder Anregungen von Staaten, internationalen Organisationen und Verbänden sowie des Zentralamtes beraten; dies führte zu inhaltlichen Änderungen bei 8 Artikeln (Niederschrift, S. 67-72, 74, 79-84 und 181/182).

Grundsätze der Reform

Harmonisierung

20. Angestrebt wurde eine möglichst weitgehende Harmonisierung mit dem für andere Verkehrsträger geltenden internationalen Beförderungsrecht, insbesondere mit der für den internationalen Straßengüterverkehr geltenden CMR.

Anwendungsbereich

21. Nach dem Beispiel der CMR sind die ER CIM künftig auf Verträge über durchgehende internationale Eisenbahngüterbeförderungen anzuwenden, und zwar grundsätzlich unabhängig von einem System eingetragener Linien. Straßenbeförderungen und Beförderungen auf Binnengewässern unterliegen den ER CIM nur insoweit, als sie die internationale Schienenbeförderung um eine solche Beförderung im Binnenverkehr ergänzen und es sich um einen einzigen Vertrag handelt. Nur im Fall von Beförderungen, die eine nationale oder internationale Seestrecke oder eine grenzüberschreitende Beförderung auf Binnengewässern einschließen, wird das System eingetragener Linien beibehalten werden.
22. Die ER CIM sind wie auch die CMR zwingendes Recht. Dies gilt künftig auch im Fall durchgehender internationaler Beförderungen, die durch einen einzigen Eisenbahnbeförderer unter Nutzung verschiedener, auch fremder Infrastrukturen durchgeführt werden.

Beförderungsvertrag

23. Der künftige internationale Eisenbahngüterbeförderungsvertrag ist ein Konsensualvertrag, wobei der Frachtbrief, so wie der CMR-Frachtbrief, nunmehr ein Beweisdokument ist. Der Vertrag wird mit der Eisenbahn als Beförderer geschlossen, und zwar unabhängig davon, welche Infrastruktur dieser Eisenbahnbeförderer benutzt. Für das gemeinschaftliche/gemeinsame Versandverfahren der EG/EFTA ist der Frachtbrief ferner Zolldokument (s. Ziff. 7 der Bemerkungen zu Art. 6).

Beförderungspflicht, Tarifpflicht

24. Diese Pflichten werden im internationalen Eisenbahngüterverkehr aufgehoben. Bei den Vorbereitungsarbeiten und im Revisionsausschuss wurde allerdings die Möglichkeit erwogen, aus politischen Gründen wenigstens für die Beförderung von Gefahrgut eine Beförderungspflicht beizubehalten. Jedoch wirft auch eine solche einge-

schränkte Beförderungspflicht schwierige Fragen nach den Voraussetzungen für eine solche Pflicht und den Kostenausgleich für die Übernahme zusätzlicher Risiken durch den Beförderer auf.

25. Bei den Beratungen wurde von verschiedenen Sachverständigen die Auffassung vertreten, dass das Wettbewerbsrecht besser geeignet wäre, eine Regelungsfunktion an Stelle von Beförderungs- und Tarifpflicht zu übernehmen. Denn ein Unternehmen, das öffentlich Beförderungsleistungen anbietet, wird sein Angebot nicht beliebig und ohne Begründung einschränken können, ohne in einem vom Wettbewerb geprägten Markt Nachteile befürchten zu müssen.
26. Mit dem Wegfall der Monopolstellung im Zuge der Liberalisierung des Zuganges zur Eisenbahninfrastruktur stellt sich ferner die wesentliche Frage, welchem Eisenbahnverkehrsunternehmen eine solche Beförderungspflicht auferlegt werden könnte.
27. Der Revisionsausschuss lehnte daher mit großer Mehrheit eine Beförderungspflicht, auch für gefährliche Güter, ab (Niederschrift 3. Tagung, S. 11). Das Gleiche gilt für die damit eng zusammenhängende Tarifpflicht.

Aufeinanderfolgende Beförderer

28. Der Grundsatz der Beförderungsgemeinschaft und der Solidarhaftung bei Beförderungen, die durch zwei oder mehrere aufeinanderfolgende Beförderer durchgeführt werden, wird beibehalten (s. Ziff.1 und 3 der Bemerkungen zu Art. 26).

Haftung

29. Das derzeitige System wird grundsätzlich beibehalten. Der Beförderer soll sich allerdings von seiner Haftung gegenüber dem Kunden nicht befreien können, wenn der Schaden auf Mängel der Eisenbahninfrastruktur oder der Sicherungssysteme dieser Infrastruktur zurückzuführen ist.

Vertragsfreiheit

30. Die neuen ER CIM als zwingendes Recht enthalten weniger Einzelregelungen als bisher, um eine größere Flexibilität für vertragliche Vereinbarungen zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages zu bieten, z.B. über Beförderungsweg, Lieferfrist, Frachtzuschläge.

Verschiedenes

Gemeinsame Bestimmungen

31. Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 16. Tagung grundsätzlich, gleichlautende Bestimmungen der Anhänge zum Übereinkommen als gemeinsame Bestimmungen in das Übereinkommen selbst aufzunehmen (Niederschrift 16. Tagung, S. 7, 12 und 15). Dementsprechend finden sich die Bestimmungen über das anwendbare Landesrecht, über die Rechnungseinheit, über die Zusatzbestimmungen, über die Prozesskaution und über die Vollstreckung von Urteilen, Arrest und Pfändung in den Artikeln 8 bis 12 COTIF (Niederschrift 19. Tagung, S. 13-17).

Beförderungsverbot

32. Angesichts des Verzichts auf die Beförderungspflicht kann - und muss in den in Artikel 4 CIM 1980 genannten Fällen - ein Eisenbahnbeförderer den Abschluss eines Vertrages ablehnen, wenn seine Durchführung gegen ein gesetzliches oder behördlich angeordnetes Verbot (z.B. Postmonopol, Beförderung von Waffen, Drogen usw.) verstößt. Auf Bestimmungen, wie sie Artikel 4 CIM 1980 enthält, wird daher verzichtet (Niederschrift 3. Tagung, S. 11).

Besondere Bestimmungen für gewisse Beförderungen

33. Besondere Bestimmungen, um die Beförderung von Leichen oder Umzugsgut nach dem Muster des Artikels 1 Abs. 4 CMR vom Anwendungsbereich auszunehmen, wurden im Eisenbahnbeförderungsrecht nicht für notwendig erachtet (Niederschrift 3. Tagung, S. 11).
34. Artikel 8 CIM 1980 wurde nicht übernommen. Einzelne Sonderbestimmungen betreffend die Haftung bei der Beförderung von Eisenbahnwagen als befördertes Gut und betreffend die Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung intermodaler Transporteinheiten, die bisher in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (RIP - Anlage II zur CIM 1980) oder in der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Containern (RICO - Anlage III zur CIM 1980) enthalten waren, finden sich nun in Artikel 24, Artikel 30 § 3 und Artikel 32 § 3. Im Übrigen wird die Verwendung von Eisenbahnwagen allgemein, das heißt nicht beschränkt auf P-Wagen in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (ER CUV) geregelt.
35. Die Sonderbestimmungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (RIEx - Anlage IV zur CIM 1980), insbesondere betreffend die Lieferfristen und die Abweichungen von verschiedenen Bestimmungen der ER CIM, werden entbehrlich, da diese Fragen in Zukunft einer Regelung durch Parteienvereinbarung überlassen bleiben. Die Beförderung gefährlicher Güter als Expressgut, das heißt in anderen Zügen als in Güterzügen, wird im Rahmen der neuen Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) geregelt werden. Als allgemeiner Grundsatz gilt, dass Gefahrgut nur in Güterzügen befördert werden darf. Die Ausnahmen (Gefahrgut als Expressgut, Handgepäck, Reisegepäck und in begleiteten Kraftfahrzeugen) werden im Einzelnen künftig in der Anlage des

RID geregelt (s. auch Bericht der 3. Tagung der Arbeitsgruppe des Fachausschusses für das RID, 21.-25.11.1994, Ziff. 7 und 8).

36. Die Möglichkeit, besondere Beförderungsbedingungen für Sendungen mit begebba-
ren Frachtturkunden zu vereinbaren (Art. 8 § 4 Buchst. a) CIM 1980), wurde nicht
mehr vorgesehen, da bisher die Eisenbahnen diese Ausnahmemöglichkeit nie in An-
spruch genommen haben und auch von der im Rahmen der CMR vorgesehenen glei-
chen Ausnahme bisher nicht Gebrauch gemacht worden ist. Im Übrigen sieht Artikel
6 § 8 vor, dass die internationalen Verbände der Beförderer einheitliche Muster der
Frachtbriefe festlegen.
37. Die Möglichkeit der Verwendung elektronischer Frachtdokumente (Art. 8 § 4
Buchst. g) CIM 1980) wird in Artikel 6 § 9 geregelt.

Vereinbarungen

38. Soweit Vereinbarungen zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages vorgese-
hen sind, können diese sowohl allgemein in Form von Tarifen oder Allgemeinen Be-
förderungsbedingungen vorgesehen werden, die Bestandteil der Einzelverträge wer-
den, als auch im Einzelfall getroffen werden.

Ergebnis

39. Den Veränderungen, die durch die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr, insbeson-
dere die Richtlinie 91/440/ EWG, ausgelöst worden sind, trägt der vom Revisions-
ausschuss ausgearbeitete und von der 5. Generalversammlung angenommene Text
grundsätzlich Rechnung. Der Anwendungsbereich der ER CIM wurde erweitert und
erlaubt künftig die Anwendung auch im Verkehr mit Nichtmitgliedstaaten, sofern die
Parteien dies vereinbaren (s. Ziff. 2-9 der Bemerkungen zu Art. 1).
40. In verschiedener Hinsicht wurde die angestrebte Harmonisierung mit dem internatio-
nalen Straßentransportrecht erreicht. In einer Reihe von Fällen bleiben freilich Un-
terschiede zur CMR bestehen. Dies kann teilweise damit begründet werden, dass die
tatsächlichen Verhältnisse bei internationalen Eisenbahnbeförderungen nicht iden-
tisch oder vergleichbar mit denen des internationalen Straßentransports sind. Dies
wurde vom Revisionsausschuss als Begründung für die Abweichungen insbesondere
bei folgenden Bestimmungen angeführt:
 - Beweiskraft des Frachtbriefs (Art. 12),
 - Verfügungsrecht des Empfängers (Art. 18 § 3),
 - Haftung bei der Ausführung nachträglicher Verfügungen (Art. 19),
 - Haftungsbefreiungsklausel bei der Beförderung in offenen Wagen (Art. 23),
 - Beweislastregelung bei Beförderungen in Wagen mit besonderen Einrichtun-
gen zum Schutz des Gutes, insbesondere Kühlwagen, und bei der Beförderung
lebender Tiere (Art. 25),

- Sonderregelung der Haftung bei Schwund (Art. 31),
 - Sonderbestimmungen für die Beförderung von Wagen als befördertes Gut und für die Beförderung intermodaler Transporteinheiten, sowohl hinsichtlich des Haftungsgrundes als auch hinsichtlich der Entschädigung (Art. 24, Art. 30 § 3 und Art. 32 § 3),
 - Geltendmachung von Ansprüchen, insbesondere Bestimmungen über die Tatbestandsaufnahme (Art. 42) und über das Erlöschen von Ansprüchen gegen den Beförderer (Art. 47).
41. In anderen Fällen wurden Abweichungen in Kauf genommen, weil die Bestimmungen der ER CIM für den Kunden günstiger sind oder der Rechtsklarheit dienen. Dies ist insbesondere bei folgenden Bestimmungen der Fall:
- Abschwächung des für beide Parteien des Vertrages zwingenden Charakters der ER CIM durch eine Regelung, die es dem Beförderer erlaubt, seine Haftung und seine Verpflichtungen zu erweitern (Art. 5, letzter Satz),
 - Festlegung der Hauptpflichten des Beförderers (Art. 6 § 1),
 - strengere Haftung bei Verlust oder unrichtiger Verwendung der dem Frachtbrief beigegebenen Urkunden (Art. 15 § 3) als nach Artikel 11 § 3 CMR,
 - Beibehaltung der höheren Haftungsgrenzen (Art. 30 und Art. 33),
 - ausführender Beförderer (Art. 27),
 - modernere Formulierung des qualifizierten Verschuldens (Art. 36),
 - Qualifikation des Infrastrukturbetreibers als Erfüllungsgehilfen (Art. 40),
 - elektronische Frachtbriefe und Ersatz der Unterschrift (Art. 6),
 - keine Erstattung von Verbrauchsabgaben auf Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden (Art. 30),
 - Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr (Art. 38).
42. Gemessen an den Grundzielen der Revision, das internationale Eisenbahngüterbeförderungsrecht zu modernisieren und zu harmonisieren, kann das Ergebnis insgesamt als befriedigend angesehen werden. Soweit nicht anders angegeben, stimmte die 5. Generalversammlung den Beratungsergebnissen des Revisionsausschusses zu (Niederschrift, S. 61-84).

Im Einzelnen**Titel I****Allgemeine Bestimmungen****Artikel 1****Anwendungsbereich**

1. Die ER CIM regeln wie bisher den internationalen Eisenbahngüterbeförderungsvertrag. Andere Typen von Verträgen im Zusammenhang mit der Beförderung von Gütern wie z.B. der Speditionsvertrag, der Chartervertrag, die Miete von Beförderungsmitteln u.s.w. werden in den ER CIM nicht geregelt. Entscheidend für die Anwendung der ER CIM ist, welchen Vertrag die Parteien im konkreten Einzelfall schließen wollten. Der Frachtbrief dient dabei als Beweismittel (s. Ziff. 23 der allgemeinen Bemerkungen und Ziff. 6 der Bemerkungen zu Art. 6).
2. Die künftigen ER CIM werden gemäß § 1 nur für Verträge über die *entgeltliche* Beförderung gelten, wie dies auch Artikel 1 Abs. 1 CMR vorsieht. Auf unentgeltliche Hilfsgütersendungen sind die ER CIM daher nicht zwingend anwendbar (vgl. auch Art. 6 § 1, der den Beförderer nur verpflichtet, das Gut gegen Entgelt zu befördern), ihre Anwendung kann aber (vertraglich) vereinbart werden (s. aber Ziff. 7).
3. Nach dem Entwurf des Zentralamtes vom 5. Mai 1995 sollte es in Zukunft genügen, wenn entweder der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort in einem Mitgliedstaat des Übereinkommens liegt. Es sollte nicht erforderlich sein, dass sämtliche Staaten, durch die die Beförderung erfolgt, Mitgliedstaaten der Organisation sind. Diese Lösung hat sich seit Jahrzehnten bei der CMR bewährt und hätte es ermöglicht, die ER CIM auch auf Beförderungen nach, von und durch Staaten, in denen das Abkommen über den Internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (SMGS) vom 1. November 1951 angewendet wird. Die Mehrheit des Revisionsausschusses sprach sich jedoch in erster Lesung für eine engere Fassung aus, der zufolge die ER CIM nur Anwendung finden sollten, wenn sowohl der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung als auch der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen (Niederschrift 3. Tagung, S. 4).
4. Der Revisionsausschuss befasste sich bei der zweiten Lesung erneut mit dieser Frage und stimmte einer Ausweitung des Anwendungsbereiches im Sinne des Entwurfes des Zentralamtes mit klarer Mehrheit zu (Niederschrift 16. Tagung, S. 3), jedoch nur, sofern die Parteien des Vertrages dies vereinbaren, ging also weniger weit als die Autoren der CMR.
5. Der vom Revisionsausschuss in zweiter Lesung angenommene und von der 5. Generalversammlung bestätigte Text (§ 1) sieht danach vor, dass die ER CIM *zwingend* für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene gelten, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegen. Wenn hingegen 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, können die Parteien des Vertrages vereinbaren, dass der Vertrag den ER CIM unterliegt (§ 2). Diese Lösung wird es *erlauben*, dass auch im Verkehr von und nach SMGS-Staaten Verträge über eine durchgehende Beförderung auf der Grundlage der ER CIM geschlossen werden.

6. Eine solche Vereinbarung kann durch Verwendung des CIM-Frachtbriefes erfolgen. Die Benutzung des CIM-Frachtbriefes ist eine hinreichende, aber nicht eine notwendige Bedingung.
7. Im Wesentlichen anerkennen alle Rechtsordnungen den Grundsatz, dass die Parteien das Recht wählen können, das auf einen internationalen zivilrechtlichen oder handelsrechtlichen Vertrag anzuwenden ist. Dabei kann allerdings die materielle Wahlfreiheit dadurch eingeschränkt sein, dass zwingende Bestimmungen des materiellen Rechtes eines Staates nicht durch eine abweichende Parteienvereinbarung ersetzt werden können. Ob und wieweit dies der Fall ist, ist nach der *lex fori* zu beurteilen. Daraus könnte sich in einzelnen Fällen bei der Geltendmachung von Ansprüchen aus den ER CIM in Nichtmitgliedstaaten eine Rechtsunsicherheit ergeben, insbesondere hinsichtlich der Verjährung.
8. Damit eine Rechtswahl durch die Parteien des Vertrages vom Landesrecht anerkannt wird, ist eine entsprechende Auslandsberührung des Vertrages erforderlich. Diese ist bei Verträgen über die internationale Beförderung von Gütern, die den ER CIM unterliegen sollen, zweifellos gegeben.
9. Die Möglichkeit der vertraglichen Wahl des Rechtsregimes der ER CIM kann daher vorgesehen werden, ohne dass dadurch ein Konflikt mit bestehenden völkerrechtlichen Grundsätzen oder Übereinkommen entsteht. Eine vergleichbare Regelung des Anwendungsbereiches findet sich in Artikel 2 § 1 Buchst. e) der Hamburger Regeln über die Beförderung von Gütern im Seeverkehr.
10. Ein Widerspruch zum SMGS liegt nicht vor, da der Anwendungsbereich des SMGS gemäß seinem Artikel 1 auf *direkte* Beförderungen durch die Eisenbahnen der SMGS-Staaten beschränkt ist, also Eisenbahnbeförderungen von Gütern, die auch durch Eisenbahnen von Nicht-SMGS-Staaten durchgeführt werden, nicht erfasst. Die vom Revisionsausschuss beschlossene und von der 5. Generalversammlung angenommene Formulierung des § 2 zwingt die Parteien des Beförderungsvertrages nicht, die ER CIM anzuwenden. Sie können stattdessen auch - wie es bisher im Ost-West-Verkehr nötig ist - mehrere Beförderungsverträge abschließen.
11. Ob die Eisenbahnen des SMGS-Bereichs als aufeinanderfolgende Beförderer nach Artikel 26 oder als ausführende Beförderer nach Artikel 27 tätig werden, hängt davon ab, wie die beteiligten Eisenbahnbeförderer ihr Verhältnis untereinander *vertraglich* gestalten.
12. Wie bereits in Ziffer 20 der allgemeinen Bemerkungen dargelegt, sollen die ER CIM nach dem Beispiel der CMR auf durchgehende internationale Eisenbahngüterbeförderungsverträge grundsätzlich unabhängig von einem System eingetragener Linien anwendbar sein. Eine Ausnahme ist lediglich für Beförderungen, die Beförderungen

zur See oder grenzüberschreitende Beförderungen auf Binnengewässern einschließen, vorgesehen (§ 4).

13. Bereits im Zusammenhang mit der Änderung des Artikels 2 COTIF 1980 durch das Protokoll 1990 war das Problem eines Konfliktes mit der CMR im Fall der Unterstellung ergänzender Straßenbeförderungen unter das COTIF bzw. die ER CIM diskutiert worden. Angesichts der unterschiedlichen Auffassungen im Revisionsausschuss (s. Niederschrift 1. Tagung, S. 6-8) und in der 2. Generalversammlung (s. Niederschrift, S. 33/34) wurden nur ergänzende *Binnen*beförderungen einbezogen, das heißt Anfangs- und Endtransporte auf der Straße, die selbst nicht grenzüberschreitend sind.
14. Grenzüberschreitende ergänzende Straßenbeförderungen finden tatsächlich statt, insbesondere in Fällen, in denen der Versand- oder der Bestimmungsbahnhof in Grenznähe liegt. Der Entwurf des Zentralamtes vom Mai 1995 bezog daher ergänzende Straßenbeförderungen ein, unabhängig davon, ob es sich dabei nur um Binnenbeförderungen handelt oder ob die ergänzende Straßenbeförderung auch grenzüberschreitend ist.
15. Nach Auffassung des Zentralamtes läge auch in den Fällen ergänzender grenzüberschreitender Straßenbeförderungen kein Konflikt mit der CMR vor. Der von Artikel 1 künftig erfasste Beförderungsvertrag ist von dem durch die CMR geregelten Vertrag, der „die entgeltliche Beförderung von Gütern *auf der Straße* mittels Fahrzeugen“ zum Gegenstand hat, verschieden. Voraussetzung ist selbstverständlich, dass die Beförderung auf der Schiene und die ergänzende Straßenbeförderung Gegenstand eines *einzig*en Vertrages über die durchgehende Beförderung sind. In der Befürchtung einer Kollision mit der CMR teilte der Revisionsausschuss jedoch die Meinung des Zentralamtes nicht und sprach sich mit großer Mehrheit dagegen aus, auch grenzüberschreitende ergänzende Beförderungen auf der Straße in den Anwendungsbereich der ER CIM einzubeziehen (Niederschrift 3. Tagung, S. 8).
16. Die Formulierung „in Ergänzung“ soll zum Ausdruck bringen, dass Hauptgegenstand des Vertrages die grenzüberschreitende *Eisenbahn*beförderung ist. Das bedeutet, dass grundsätzlich bei den in § 3 geregelten ergänzenden Beförderungen die Schienenbeförderung grenzüberschreitend sein muss, andernfalls die ER CIM keine Anwendung finden. Im Einzelnen:
17. Bei Beförderungen *mit Fahrzeugen auf der Straße*, die zusätzlich zur Beförderung auf der Schiene ausgeführt werden, ist es notwendig, dass
 - die Eisenbahnbeförderung grenzüberschreitend ist und
 - die ergänzende Straßenbeförderung ausschließlich eine Binnenbeförderung ist.
18. Bei Beförderungen, die zusätzlich zur Beförderung auf der Schiene auf *Binnengewässern* ausgeführt werden, ist es notwendig, dass
 - die Eisenbahnbeförderung grenzüberschreitend ist und

- die Beförderung mit Binnenschiffen im Binnenverkehr erfolgt, sofern es sich nicht um eine Beförderung auf einer eingetragenen Binnenschiffahrts-Linie handelt (s. § 4).
19. Bei Beförderungen, die zusätzlich zur Beförderung auf der Schiene auch zur See oder auf *Binnengewässern auf eingetragenen Linien* durchgeführt werden (§ 4), kann die Eisenbahnbeförderung
- eine Binnenbeförderung und die ergänzende Schiffsbeförderung zur See oder auf Binnengewässern grenzüberschreitend oder
 - grenzüberschreitend und die ergänzende Schiffsbeförderung entweder grenzüberschreitend oder eine Beförderung im Binnenverkehr zur See (z.B. Küstenschiffahrt)

sein.

Im Verhältnis zu § 3 ist die Regelung in § 4 *lex specialis*. Im Interesse der Rechtsklarheit ist bei grenzüberschreitenden Beförderungen auf Binnengewässern eine Eintragung von Linien gefordert, um so - wie nach den ER CIM 1980 im Verhältnis zum Seerecht - Konflikte mit einem künftigen Übereinkommen über internationale Binnenschiffahrtsbeförderungen auszuschließen. Wegen der grundsätzlich verschiedenen Konzeption des Seebeförderungsrechtes wird ebenfalls im Interesse der Rechtsklarheit wie bisher die Eintragung von Linien selbst bei ergänzenden Binnenbeförderungen zur See verlangt.

20. Voraussetzung ist in allen Fällen, dass die gesamte Beförderung, also die Beförderung auf der Schiene und die ergänzende Beförderung mit anderen Beförderungsmitteln, Gegenstand eines einzigen Vertrages ist.
21. In den Fällen ergänzender Beförderungen mit anderen Beförderungsmitteln soll die Anwendung der ER CIM zwingend vorgesehen werden und nicht der Parteienvereinbarung überlassen bleiben, da es sich in allen Fällen um grenzüberschreitende Beförderungen handelt, deren Hauptbestandteil eine Beförderung auf der Schiene ist.
22. Soweit Eisenbahnverkehrsunternehmen Anfangs- und Endtransporte auf der Straße nicht selbst durchführen, sondern hierfür Straßenverkehrsunternehmen in Anspruch nehmen, sind diese nicht ausführende Beförderer im Sinne des Artikels 27, sondern Hilfspersonen gemäß Artikel 40. Dies wird durch die Worte „auf der Schiene“ in Artikel 3 Buchst. b) klargestellt (s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 3 und Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 69).
23. Gemäß Artikel 1 § 1 CIM 1980 ist die Verwendung eines CIM-Frachtbriefes noch konstituierendes Element für die Anwendbarkeit der ER CIM. Dies soll in Zukunft nicht mehr der Fall sein, da auch der internationale Eisenbahnbeförderungsvertrag nach dem Muster des CMR-Vertrages ein Konsensualvertrag sein soll (s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 6).

24. Eine dem Artikel 1 Abs. 3 CMR entsprechende Bestimmung wurde nicht aufgenommen. Diese Bestimmung regelte das im Zeitpunkt der Schaffung der CMR akute Problem der Beförderung durch staatseigene Unternehmen der sozialistischen Länder, ist aber heute nicht mehr erforderlich. Es ist ein im Völkerrecht allgemein anerkannter Grundsatz, dass Tätigkeiten, die nicht iure imperii, sondern iure gestionis erfolgen, keine rechtliche Sonderstellung genießen. Daher unterliegen derartige Beförderungen, wenn sie den Kriterien des Artikels 1 CIM entsprechen, auf Grund des allgemeinen Völkerrechts den ER CIM.
25. § 5 regelt den Fall von Beförderungen, die nicht als internationale Beförderungen anzusehen sind, weil der auf dem Gebiet des Nachbarstaates gelegene Bahnhof nicht vom Nachbarstaat oder von einem diesem Staat angehörigen Unternehmen betrieben wird, sondern von staatlichen oder nichtstaatlichen Stellen, die demselben Staat angehören wie das Beförderungsunternehmen (Beispiel Badischer Bahnhof in Basel). Solche Beförderungen sollen weiterhin dem Landesrecht und nicht den ER CIM unterliegen (Niederschrift 16. Tagung, S. 4/5).
26. Der Entwurf des Zentralamtes vom 30. August 1996 für ein neues COTIF, Grundübereinkommen, sah die Möglichkeit vor, dass Linien, die in bestimmten Mitgliedstaaten für den durchgehenden internationalen Verkehr auf der Grundlage der ER CIM nicht zur Verfügung stehen, in gesonderte Listen, sogenannte Negativlisten, eingetragen werden. Eine solche Regelung sollte es künftig manchen Staaten erlauben, dem COTIF beizutreten, wenn die Anwendung der ER CIM auf dem gesamten Eisenbahnnetz des betreffenden Staates aus praktischen, wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen nicht in Betracht kommt.
27. Der Gedanke einer Negativliste wurde von der 4. Generalversammlung (8.-11.9.1997) grundsätzlich gebilligt (s. Leitlinie 7.2). Entsprechend den Anregungen des Verwaltungsausschusses zur Finanzierung der Organisation beschloss der Revisionsausschuss, diese „Negativliste“ aus praktischen Gründen durch die Möglichkeit zu ersetzen, einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich der ER CIM anzubringen (Niederschrift 21. Tagung, S. 17/18). Diesen Vorbehalt betreffend den Anwendungsbereich sollen allerdings nur Staaten erheben können, die „einem anderen vergleichbaren internationalen Übereinkommen über die durchgehende Eisenbahnbeförderung“ angehören. Das SMGS vom 1. November 1951 stellt ein solches vergleichbares Übereinkommen dar.
28. Bei der redaktionellen Überarbeitung wurden nur die Worte „bei der Hinterlegung der Beitrittsurkunde“ beibehalten, da für die in Betracht kommenden Staaten lediglich ein Beitritt zum COTIF möglich ist. Gemäß Artikel 5 des Änderungsprotokolls 1999 kann ein solcher Vorbehalt auch von einem Staat, der dem COTIF bereits vor Inkrafttreten der geänderten Fassung angehört, jederzeit auf Grund des Änderungsprotokolls vor seinem Inkrafttreten angebracht werden. Gemäß Artikel 42 § 2 COTIF wird ein derartiger Vorbehalt mit Inkrafttreten des Änderungsprotokolls wirksam.
29. Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 22. Tagung (1.-4.2.1999) klarzustellen, dass der Teil der Eisenbahninfrastruktur, auf dem internationale Beförderungen den ER CIM unterstellt sind, genau bezeichnet sein und an die Eisenbahninfrastruktur eines Mitgliedstaates anschließen muss. Auch sind die ER CIM nicht auf internationa-

le Beförderungen anzuwenden, die außerhalb der bezeichneten Eisenbahninfrastruktur beginnen oder enden (Niederschrift, S. 55), ausgenommen Transitverkehre, die den ER CIM unterliegen (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 67/68).

30. Der Revisionsausschuss präzisierte bei seiner 22. Tagung ferner, dass der Vorbehalt entfällt, wenn seine Voraussetzung nicht mehr gegeben ist, das heißt das Übereinkommen, das die Sonderregelung rechtfertigt, für den betreffenden Staat außer Kraft tritt.

Artikel 2 Öffentlich-rechtliche Vorschriften

1. Die Pflicht zur Einhaltung öffentlich-rechtlicher Vorschriften versteht sich von selbst. Die Bestimmung hat nur deklaratorischen Charakter und wurde in Hinblick auf die Tatsache eingefügt, dass sich das Zollrecht der EG auf einige Bestimmungen der ER CIM abstützt (Niederschrift 16. Tagung, S. 5/6). Auch Artikel 4 des neuen Anhanges C (RID) enthält in Anlehnung an Artikel 5 des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) eine vergleichbare Bestimmung.
2. Die 5. Generalversammlung ergänzte diese Bestimmung durch einen ausdrücklichen Hinweis auf die Vorschriften des Tierschutzrechtes (Niederschrift, S. 68).

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

1. Die wiederholten Diskussionen im Revisionsausschuss darüber, welcher Beförderer in den einzelnen Bestimmungen jeweils gemeint ist, haben es als zweckmäßig erscheinen lassen, bestimmte, andernfalls auslegungsfähige Begriffe zu definieren. Darüber hinaus ermöglichen Begriffsbestimmungen eine straffere Fassung des Textes.
2. Die Definition des Begriffes „Beförderer“ geht zurück auf einen Antrag des Vereinigten Königreichs zum Entwurf der ER CIV (Niederschrift 6. Tagung, S. 55/56) und stellt klar, dass mit Beförderer stets der *vertragliche* Beförderer, einschließlich der aufeinanderfolgenden Beförderer, gemeint ist und nicht der ausführende Beförderer, der mit dem Absender keinen Beförderungsvertrag geschlossen hat (Buchst. a).
3. Die 5. Generalversammlung ergänzte die vom Revisionsausschuss beschlossene Begriffsbestimmung des „ausführenden Beförderers“ durch Einfügung der Wörter „die Durchführung der Beförderung auf der Schiene“ (Niederschrift, S. 69). Damit wird vermieden, dass diese Begriffsbestimmung dazu führt, Straßenverkehrsunternehmen, die Anfangs- oder Endtransporte in Ergänzung einer Schienenbeförderung durchführen, als ausführende Beförderer im Sinne des Artikels 27 anzusehen, die selbstständig haften und gemäß Artikel 45 § 6 verklagt werden können. Solche Straßenverkehrsunternehmen sind vielmehr Hilfspersonen im Sinne des Artikels 40.
4. Der Ausdruck „in jedem Staat zu Recht bestehenden“ in Buchstabe c) schließt das Erfordernis einer gehörigen Kundmachung ein, sofern eine solche Kundmachung

nach Landesrecht gefordert wird. Dies ist allerdings nicht in allen Mitgliedstaaten der Fall.

5. Der durch die 5. Generalversammlung beschlossene Text („geworden sind“) stellt klar, dass die Bedingungen erfüllt sein müssen, die notwendig sind, damit die Allgemeinen Geschäftsbedingungen in den Vertrag einbezogen werden (Niederschrift, S. 69-71).
6. Die Begriffsbestimmung „intermodale Transporteinheit“ wurde aus Gründen der redaktionellen Vereinfachung eingefügt und erleichtert insbesondere die Abfassung von Artikel 7 § 1 Buchst. l), Artikel 23 § 3 Buchst. a), Artikel 30 § 3 und Artikel 32 § 3 (Niederschrift 20. Tagung, S. 6).

Artikel 4 Abweichungen

1. § 1 erlaubt den Mitgliedstaaten, besondere Abkommen für den Verkehr zwischen Grenzbahnhöfen zu schließen.
2. Mangels Eintragung in die Liste der Linien finden derzeit die ER CIM 1980 auf Beförderungen mit den sogenannten Pendelzügen (Shuttle) im Ärmelkanaltunnel keine Anwendung. In Hinkunft wird es keiner Eintragung von Linien mehr bedürfen. Die ER CIM wären daher auf die Beförderung mit diesen Pendelzügen, bei denen der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten liegt, zwingend anzuwenden. Der Revisionsausschuss beschloss, die Mitgliedstaaten zu ermächtigen, für solche Beförderungen Abweichungen zu vereinbaren (Niederschrift 3. Tagung, S. 12/13). Dem soll die Formulierung in § 1 Rechnung tragen.
3. Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsbahnhof im Gebiet desselben Mitgliedstaates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren (Art. 2 § 1 CIM 1980), fallen gemäß Artikel 1 § 1 nicht in den Anwendungsbereich der ER CIM. Auf die in Artikel 2 § 2 CIM 1980 vorgesehenen Ausnahmen vom Anwendungsbereich wurde verzichtet. Jedoch wurde in § 2 die Möglichkeit abweichender Vereinbarungen für den Transit durch Nichtmitgliedstaaten geschaffen (Niederschrift 3. Tagung, S. 4/5 und 13).
4. Im Zusammenhang mit den Mitteilungspflichten nach § 3 konnte sich der Revisionsausschuss bei der Beratung der gleichlautenden Bestimmung der ER CIV nicht entschließen, der Anregung des Zentralamtes zu folgen, dem Generalsekretär der Organisation ein Prüfungsrecht dahingehend einzuräumen, ob die vereinbarten Abweichungen den Voraussetzungen den §§ 1 und 2 entsprechen (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 8).

Artikel 5 Zwingendes Recht

1. Der grundsätzlich zwingende Rechtscharakter der ER CIM 1980 war stets unbestritten, obwohl sie keine dem Artikel 41 CMR entsprechende Bestimmung enthalten.

Dessen ungeachtet beschloss der Revisionsausschuss aus Gründen der Rechtsklarheit, eine solche Bestimmung aufzunehmen (Niederschrift 3. Tagung, S. 15/16).

2. Der vom Revisionsausschuss angenommene und von der 5. Generalversammlung bestätigte Text enthält aber gegenüber Artikel 41 CMR eine wesentliche Neuerung: Nach dem Beispiel des Artikels 23 § 2 der Hamburger Regeln erlaubt der letzte Satz, dass der Beförderer seine Haftung oder seine Verpflichtungen zu Gunsten der Kunden erweitert. Die Möglichkeit zur Erweiterung der Haftung ist dabei nicht auf die summenmäßigen Höchstbeträge beschränkt. Der Revisionsausschuss lehnte einen Antrag Deutschlands ab, der es dem Beförderer nur erlaubt hätte, seine Haftung *der Höhe nach* zu erweitern (Niederschrift 16. Tagung, S. 11). Diese von Deutschland beabsichtigte Einschränkung hätte im Interesse der Eisenbahnen gelegen, die damit dem wirtschaftlichen Druck großer Verlager weniger ausgesetzt wären.

Titel II

Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages

Artikel 6 Beförderungsvertrag

1. Auf Antrag Deutschlands beschloss der Revisionsausschuss, die Hauptpflichten des Beförderers in § 1 festzulegen (Niederschrift 16. Tagung, S. 16/17). Dies bedeutet vor dem Hintergrund der Haftungsbestimmungen in Artikel 23 § 1, Artikel 26 und Artikel 27 § 1 eine begrüßenswerte Klarstellung, auch wenn in der CMR eine gleichartige Bestimmung fehlt.
2. Der Zeitpunkt des Überganges der Gefahr betreffend das Gut im Verhältnis Beförderer/Absender oder Empfänger ist durch die Bestimmung über den Zeitraum, innerhalb dessen der Beförderer haftet, in Artikel 23 geregelt (von der Übernahme des Gutes zur Beförderung bis zur Ablieferung). Dieser Zeitpunkt kann vom kaufrechtlichen Zeitpunkt des Überganges der Gefahr abweichen.
3. Aus § 1 ergibt sich, dass der internationale Eisenbahngüterbeförderungsvertrag künftig ein Konsensualvertrag ist. Die neue Bestimmung stellt einerseits eine Anpassung an die CMR, andererseits auch eine Anpassung an die Praxis des internationalen Eisenbahngüterverkehrs dar. Nur noch in Ausnahmefällen erfolgen die Annahme des Frachtbriefes und die Annahme des Gutes gleichzeitig. Die neue Regelung berücksichtigt auch die künftige Entwicklung: Die Verwendung elektronischer Frachtdokumente setzt einen Konsensualvertrag voraus.
4. Auf eine Formulierung, dass der Beförderungsvertrag durch Willenseinigung zwischen Absender und Beförderer zustande kommt, wird verzichtet. Einerseits wird eine möglichst enge Anlehnung an Artikel 4 CMR gesucht. Diese Bestimmung hat sich seit Jahrzehnten bewährt. Es bestehen weder in der Rechtsprechung noch in der Lehre die geringsten Zweifel am Rechtscharakter des CMR-Beförderungsvertrages als Konsensualvertrag. Andererseits soll in den ER CIM, so wie in der CMR, keine Aussage zu einer Rechtsfrage getroffen werden, die nach den allgemeinen Grundsätzen des Zivilrechts zu lösen ist (insbesondere Zustandekommen der Willenseinigung,

Vertragspartner usw.). Für diese gleichwohl wichtige Frage gilt folglich nach wie vor Landesrecht.

5. Wegen des Charakters des Eisenbahnbeförderungsvertrages als Konsensualvertrag berührt das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Frachtbriefes weder den Bestand noch die Gültigkeit des Vertrages (§ 2).
6. Der Frachtbrief ist nach dem Beispiel der CMR nur Beweisdokument. Er bildet den widerlegbaren Beweis für den Abschluss und den Inhalt des Frachtvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Beförderer (s. Art. 12). In einzelnen Fällen (Art. 19, 34, 35 und 45 § 2) können besondere zusätzliche Eintragungen im Frachtbrief Voraussetzung für die Geltendmachung von Rechtsansprüchen sein und damit konstitutive Wirkung entfalten.
7. § 7 enthält eine von der Europäischen Kommission gewünschte Bestimmung, die nicht unmittelbar das Beförderungsrecht betrifft, sondern eine Vorschrift des Zollrechtes darstellt (Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 9; zur Vorgeschichte s. überdies: Niederschrift 3. Tagung, Anlage 1 und Niederschrift 16. Tagung, S. 17-19). Sie soll - auch im Interesse der Eisenbahnen - gewährleisten, dass das gemeinschaftliche/gemeinsame vereinfachte Zolltransitverfahren der EG/EFTA weiterhin Anwendung finden kann.
8. Dem Artikel 4 CMR folgend, hatte der Entwurf des Zentralamtes vom Mai 1995 darauf verzichtet, die Verwendung eines einheitlichen Frachtbriefmusters vorzuschlagen. Nach Auffassung des Zentralamtes hätte dies nicht ausgeschlossen, dass die Eisenbahnen im Rahmen eines ihrer internationalen Interessensverbände ein solches einheitliches Muster ausgearbeitet hätten. Mit Rücksicht auf das gemeinschaftliche/gemeinsame vereinfachte Zolltransitverfahren der EG/EFTA, dessen Beibehaltung unbedingt gewährleistet werden muss, beschloss der Revisionsausschuss jedoch, die Verwendung eines einheitlichen Frachtbriefmusters vorzuschreiben (Niederschrift 4. Tagung, S. 3 und Anlage 1). Zunächst hatte der Revisionsausschuss vorgesehen, dass die OTIF bzw. deren Sekretariat die Frachtbriefmuster festlegen sollte (Niederschrift 3. Tagung, S. 17-28). Dies hätte auch der Vorstellung der Europäischen Kommission entsprochen, wonach die Frachtbriefmuster eine Anlage zu den ER CIM sein sollten.
9. Aus praktischen Gründen sowie im Interesse möglichst großer Flexibilität beschloss der Revisionsausschuss jedoch bei seiner 16. Tagung, die Festlegung „einheitlicher Muster der Frachtbriefe“ den internationalen Verbänden der Beförderer zu überlassen (§ 8) (Niederschrift 16. Tagung, S. 17-21). Diese haben das Einvernehmen mit den Verbänden der Kundschaft und den für Zollfragen zuständigen Stellen, einschließlich der für Zollfragen zuständigen Stellen der EG, herzustellen. „Einvernehmen“ bedeutet in diesem Zusammenhang kein formelles Zustimmungs- oder Genehmigungsverfahren. Den Zollbehörden steht es aber jederzeit frei, unerwünschte Frachtbriefmuster nicht als Zolldokumente anzuerkennen. Die Berücksichtigung der Kundenwünsche liegt im unmittelbaren Interesse der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

10. Während gemäß Artikel 12 § 1 CIM 1980 der Absender einen ordnungsgemäß ausgefüllten Frachtbrief vorzulegen hat, regelt Artikel 6 § 2 diese Frage nicht, sondern überlässt sie nach dem Beispiel der CMR einer Regelung durch Parteienvereinbarung.
11. Artikel 11 § 4 Abs. 2 CIM 1980 (unversehrte Originalverschlüsse) wurde nicht übernommen (s. Ziff. 5 der Bemerkungen zu Art. 12).
12. Gemäß Artikel 5 CMR wird der Frachtbrief in drei Originalausfertigungen ausgestellt, die vom Absender und vom Frachtführer unterzeichnet werden. Artikel 5 Abs.1 CMR legt ferner ausdrücklich fest, dass die erste Ausfertigung der Absender behält (sie entspricht dem Frachtbriefdoppel bei Eisenbahnbeförderungen), die zweite Ausfertigung das Gut begleitet und die dritte der Frachtführer erhält. Der Revisionsausschuss übernahm diese Regelung nicht (Niederschrift 3. Tagung, S. 26/27). Er hielt damit an der bewährten und im internationalen Wirtschaftsverkehr eingeführten Terminologie („Frachtbrief“ und „Frachtbriefdoppel“) fest. Soweit einer bestimmten Ausfertigung des Frachtbriefes, insbesondere dem Frachtbriefdoppel, besondere rechtliche Wirkungen zugeordnet werden - dies ist insbesondere hinsichtlich des Verfügungsrechtes über das Gut und der Voraussetzungen für die Geltendmachung von Ansprüchen der Fall - wird einheitlich die Terminologie „Frachtbrief“ (d.h. Original des Frachtbriefes) und „Frachtbriefdoppel“ (für das Exemplar, das der Absender behält) verwendet. Lediglich in Artikel 11 § 2 wird neben dem Frachtbrief und dem Frachtbriefdoppel das Blatt des Frachtbriefes genannt, welches das Gut begleitet. Während also hinsichtlich der Funktionen der verschiedenen Originalausfertigungen des Frachtbriefes zwischen internationalen Eisenbahn- und internationalen Straßenbeförderungen kein Unterschied besteht, berücksichtigt die für die ER CIM gewählte Terminologie weiterhin die traditionellen Bezeichnungen.
13. § 3 wurde stärker an Artikel 5 Abs. 1 CMR angelehnt, geht jedoch hinsichtlich des Ersatzes der Unterschrift etwas weiter und enthält keinen Vorbehalt betreffend die Zulässigkeit von Unterschriften in gedruckter Form oder durch Stempel nach Landesrecht.
14. § 4 wurde einfacher und damit klarer gefasst als Artikel 11 § 5 Abs. 2 CIM 1980. Eine inhaltliche Änderung ist dadurch nicht erfolgt.
15. Die Regelung des Artikels 12 § 1 Abs. 2 CIM 1980, wonach für jede Sendung ein Frachtbrief zu verwenden ist, jedoch ein Frachtbrief nur die Ladung eines einzigen Wagens zum Gegenstand haben darf, wurde grundsätzlich übernommen. Abweichungen sind in Zukunft zwischen dem Absender und dem Beförderer zu vereinbaren. Der Ausdruck „Sendung“ hat dieselbe Bedeutung wie in den ER CIM 1980 (s. Dok. der 8. Revisionskonferenz, Band II, RdNr. 3134 und 3135). Eine „Sendung“ bildet beförderungsrechtlich - und in der Regel auch beförderungstechnisch - eine Einheit.
16. Das Zentralamt hatte in den Bemerkungen zu seinem Entwurf vom Mai 1995 angeregt, die Bestimmungen des Artikels 12 § 3 CIM 1980 nicht zu übernehmen und Detailfragen dieser Art der Regelung durch Parteienvereinbarung zu überlassen. Belgien wies darauf hin, dass seine Sprachgesetze die Verwendung fremdsprachiger Do-

kumente verbieten, sofern nicht eine entsprechende internationale Rechtsgrundlage die Verwendung einer fremden Sprache vorschreibt. Dessen ungeachtet verzichtete der Revisionsausschuss auf eine Regelung, in welcher Sprache der Frachtbrief auszustellen ist. Da die internationalen Verbände der Beförderer auch künftig die einheitlichen Muster der Frachtbriefe festzulegen haben, sind sie auch berufen, die Sprachen zu bestimmen, in denen die Frachtbriefe auszustellen sind.

17. § 9 ersetzt den bisherigen Artikel 8 § 4 Buchst. g) CIM 1980. Der Text berücksichtigt die Erfahrungen, die in einer Arbeitsgruppe des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) mit dem Projekt DOCIMEL, das in Zusammenarbeit mit dem CIT durchgeführt wurde, gewonnen wurden. Der vom Revisionsausschuss angenommene Text basiert auf dem Gedanken der funktionalen Gleichwertigkeit. Der Grundsatz der gleichen Rechtswirkung gilt für sämtliche Funktionen, jedoch wird das Problem der Beweiskraft als Beispiel besonders hervorgehoben, da in diesem Bereich in verschiedenen Landesrechten die größten Schwierigkeiten bestehen.

Artikel 7 **Inhalt des Frachtbriefes**

1. § 1 enthält für die Parteien des Beförderungsvertrages zwingende Bestimmungen. Die Nichteinhaltung dieser Bestimmungen führt allerdings nicht in allen Fällen automatisch zur Nichtigkeit des Vertrages, sondern allenfalls zu den Rechtsfolgen nach Artikel 8.
2. Gemäß § 1 Buchst. a) sind Ort und Datum der Ausstellung des Frachtbriefes und gemäß § 1 Buchst. f) die Stelle der Ablieferung im Frachtbrief anzugeben, während bisher der Versandbahnhof (Art. 11 § 1 CIM 1980) und der Bestimmungsbahnhof (Art. 13 § 1 Buchst. a) CIM 1980) in den Frachtbrief einzutragen waren. Die neue Formulierung erlaubt bei Auf- und Ablieferungen auf Anschlussgleisen und auch bei ergänzenden Beförderungen, z.B. auf der Straße, eine genauere Angabe als bisher. Damit kann in Artikel 17 (Ablieferung) auf eine Regelung entsprechend Artikel 28 § 3 CIM 1980 verzichtet werden (Niederschrift 6. Tagung, S. 4).
3. § 1 Buchst. p) ist dem Artikel 6 Abs. 1 Buchst. k) CMR nachgebildet. Diese Bestimmung soll zunächst den Empfänger darauf hinweisen, dass die Beförderung den ER CIM unterliegt. Hauptzweck dieser Bestimmung ist außerdem, die Anwendung der privatrechtlichen Bestimmungen der ER CIM von Gerichten der Staaten zu erreichen, die nicht Mitgliedstaaten der OTIF sind. Dies soll dadurch geschehen, dass durch eine entsprechende Angabe im Frachtbrief den ER CIM der Charakter von Parteienvereinbarungen verliehen wird. Angesichts der Umschreibung des Geltungsbereiches in Artikel 1 § 2 und der Gerichtsstandsregelung in Artikel 46 kann nämlich nicht ausgeschlossen werden, dass Gerichte in Nichtmitgliedstaaten von den Streitparteien angerufen werden. Diese Gerichte müssen in Hinblick auf § 1 Buchst. p) die ER CIM dann anwenden, wenn die Regeln ihres internationalen Privatrechts auf das materielle Recht eines Mitgliedstaates der Organisation verweisen, sofern nicht der *ordre public* oder zwingende Bestimmungen ihres Landesrechtes dies verbieten.

4. Die Angabe des zur Ablieferung des Gutes verpflichteten Beförderers (§ 2 Buchst. a) ist notwendig, da gemäß Artikel 45 § 2 Ansprüche gegen diesen Beförderer selbst dann geltend gemacht werden können, wenn er weder das Gut noch den Frachtbrief erhalten hat.
5. Wegen der Bedeutung der Verschlüsse für die Sicherheit des Verkehrs im Ärmelkanaltunnel sprach sich der Revisionsausschuss dafür aus, § 2 um einen neuen Buchstaben h) zu ergänzen, der Artikel 20 § 5 Abs. 2 CIM 1980 übernimmt (Niederschrift 4. Tagung, S. 12).
6. § 3 entspricht Artikel 6 Abs. 3 CMR und gewährt den Parteien des Beförderungsvertrages mehr Freiheit als Artikel 13 § 3 CIM 1980.

Artikel 8 **Haftung für die Angaben im Frachtbrief**

1. Diese Bestimmung ist Artikel 7 CMR nachgebildet. Dies entspricht auch einem Wunsch der internationalen Benutzerverbände. Die Pflicht zur Ausstellung des Frachtbriefes trifft nicht mehr automatisch den Absender (s. Ziff. 10 der Bemerkungen zu Art. 6). Die widerlegbare Vermutung in § 2 führt dazu, dass im Zweifel der Absender für fehlerhafte Eintragungen haftet.
2. Ein allfälliges Mitverschulden des Beförderers ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beurteilen.
3. Der Revisionsausschuss beschloss, in Anlehnung an Artikel 22 CMR, die Unterlassung von Angaben, die gemäß RID vorgeschrieben sind, in dieser Bestimmung (§ 1) besonders zu erwähnen (Niederschrift 3. Tagung, S. 38-40). Siehe im Übrigen die Bemerkungen zu Artikel 9.
4. Zu § 3 siehe Ziffer 3 der Bemerkungen zu Artikel 7.

Artikel 9 **Gefährliche Güter**

In Anlehnung an Artikel 22 Abs. 2 CMR und Artikel 13 der Hamburger Regeln legt dieser vom Revisionsausschuss neu aufgenommene und von der 5. Generalversammlung bestätigte Artikel die *frachtrechtlichen* Folgen fest, wenn der Absender die gemäß RID vorgeschriebenen Angaben unterlassen hat.

Artikel 10 **Zahlung der Kosten**

1. Wenn eine Beförderungspflicht nicht mehr vorgesehen wird, ist es folgerichtig, auch die Regelung der Zahlung der Kosten der Vereinbarung zwischen dem Absender und Beförderer zu überlassen. Eine Verpflichtung der Eisenbahn, auf Grund gesetzlich vorgeschriebener Frankierungsmöglichkeiten die Frachtzahlung zu stunden und eine Überweisung auf den Empfänger anzunehmen, der möglicherweise nicht dieselben Zahlungsgarantien bietet wie der Absender, ist nur in Verbindung mit der Beförde-

rungspflicht sinnvoll. Artikel 10 tritt an die Stelle von Artikel 15 CIM 1980. Die Zahlungspflicht des Absenders wird subsidiär geregelt.

2. Die Vereinbarungen über die Frachtzahlung oder die Frankierung können sowohl allgemein in Tarifen oder Allgemeinen Beförderungsbedingungen als auch im Einzelfall getroffen werden (s. Ziff. 38 der allgemeinen Bemerkungen). Dabei können nicht nur sämtliche bisher möglichen Frankierungsarten, sondern auch darüber hinausgehende Formen entsprechend den Notwendigkeiten des internationalen Handelsverkehrs (z.B. Incoterms) berücksichtigt werden.
3. Mit dem Wegfall des Artikels 15 CIM 1980 ist auch Artikel 65 CIM 1980 (vorübergehende Abweichungen) hinfällig geworden. Die Vertragsfreiheit ermöglicht es den Beförderern, hinsichtlich der Zahlungspflicht für die Frachtkosten hinreichend Vorsorge zu treffen, so dass eine unerwünschte Anhäufung von Schulden rechtzeitig vermieden wird.
4. Der vom Revisionsausschuss beschlossene § 2 entspricht Artikel 15 § 4 Satz 2 CIM 1980.
5. Siehe im Übrigen auch Ziffer 1 der Bemerkungen zu Artikel 17.

Artikel 11 Nachprüfung

1. Wie bisher ist der Eisenbahnbeförderer grundsätzlich *berechtigt*, jederzeit nachzuprüfen, ob die Sendung mit den Angaben des Absenders im Frachtbrief übereinstimmt. Die Nachprüfung kann sich auch auf die Einhaltung der Beförderungsbedingungen beziehen.
2. Die Formulierung „zwei bahnfremde Zeugen“ (Art. 21 § 2 CIM 1980) wurde ersetzt durch „zwei unabhängige Zeugen“. Diese Zeugen sind nur beizuziehen, wenn die Gesetze und Vorschriften des Staates, in dem die Nachprüfung stattfindet, nicht etwas anderes bestimmen. Bei den Beratungen wurde klargestellt, dass das Beiziehen von Zeugen dem Beförderer die Erfüllung öffentlich-rechtlicher Pflichten, insbesondere der Pflichten in Bezug auf die Sicherheit des Betriebes, nicht erschweren darf (Niederschrift 4. Tagung, S. 5). Die Pflicht, Zeugen beizuziehen, wird auf die Nachprüfung des Inhalts beschränkt (Niederschrift 16. Tagung, S. 38).
3. § 3 regelt die Voraussetzungen, unter denen den Beförderer eine Prüfungspflicht trifft. Dabei ist zu unterscheiden, ob die Verladung dem Beförderer oder dem Absender obliegt. Gemäß Artikel 14 vereinbaren der Absender und der Beförderer, wen die Pflicht zum Verladen trifft. Fehlt eine solche Vereinbarung, trifft die Pflicht zum Verladen bei Stückgut den Beförderer, während bei Wagenladungen die Pflicht zum Verladen den Absender trifft. Bei Eisenbahnbeförderungen überwiegt daher, im Gegensatz zur Straßenbeförderung, das Verladen des Gutes durch den Absender. Daraus ergeben sich auch Abweichungen zur CMR. Bei Verladung durch den Beförderer obliegt diesem, wie sich aus der Beweiskraftregelung gemäß Artikel 12 § 2 ergibt, bei Übernahme des Gutes zur Beförderung die Prüfung

- a) des äußeren Zustandes des Gutes und der Verpackung,
- b) der Anzahl der Frachtstücke, ihrer Zeichen und Nummern sowie
- c) der Bruttomasse oder der anders angegebenen Menge.

Gemäß Artikel 22 § 1 CIM 1980 bestimmt das Landesrecht, unter welchen Bedingungen die Eisenbahn die Masse des Gutes oder die Stückzahl festzustellen hat.

4. Eine Pflicht zur Nachprüfung des Inhaltes wird nicht vorgesehen, während gemäß Artikel 8 Abs. 3 CMR der Absender vom Frachtführer diese Nachprüfung verlangen kann. Die Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes unterscheiden sich diesbezüglich von den Straßenbeförderungen.
5. Wie sich aus der Beweiskraftregelung des Artikels 12 § 3 ergibt, obliegt bei Verladung des Gutes durch den Absender dem Beförderer nur die Nachprüfung des äußeren Zustandes des Gutes und seiner Verpackung. Artikel 12 § 3 räumt dem Absender, der das Gut verlädt, jedoch das Recht ein, vom Beförderer zu verlangen, dass dieser auch die Angaben im Frachtbrief betreffend
 - a) die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern,
 - b) die Bruttomasse oder die anders angegebenen Mengeüberprüft, sofern dem Beförderer angemessene Mittel hierfür zur Verfügung stehen. Ein Recht des Absenders, die Prüfung auch des Inhaltes zu verlangen, ist in den ER CIM nicht vorgesehen (s. Ziff. 4).
6. Der Revisionsausschuss verzichtete darauf, die Anerkennung allfälliger Vorbehalte des Beförderers durch den Absender zu regeln (Niederschrift 3. Tagung, S. 48/49).

Artikel 12 **Beweiskraft des Frachtbriefes**

1. Unabhängig davon, ob der Beförderer oder der Absender die Verladung vorzunehmen hat, begründet der Frachtbrief die widerlegbare Vermutung hinsichtlich
 - a) des Abschlusses und des Inhaltes des Beförderungsvertrages,
 - b) der Übernahme des Gutes durch den Beförderer und
 - c) des guten äußeren Zustandes des Gutes und seiner Verpackung.
2. Hinsichtlich der Anzahl der Frachtstücke, ihrer Zeichen und Nummern sowie der Bruttomasse oder der anders angegebenen Menge wird hinsichtlich der Beweiskraft des Frachtbriefes unterschieden: Hat der Beförderer die Verladung vorgenommen, dient der Frachtbrief auch als Beweis für die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief betreffend
 - a) die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern,

- b) die Bruttomasse oder die anders angegebenen Menge.

Hat hingegen der Absender die Verladung vorgenommen, was im Wagenladungsverkehr die Regel ist, so bilden die Angaben im Frachtbrief betreffend

- a) die Anzahl der Frachtstücke, ihre Zeichen und Nummern,
- b) die Bruttomasse oder die anders angegebene Menge

nur dann einen widerlegbaren Beweis für die Richtigkeit, wenn sie der Beförderer nachgeprüft hat und das Ergebnis im Frachtbrief vermerkt hat.

3. Da auch beschädigte Güter, z.B. Kraftfahrzeuge, Gegenstand der Beförderung sein können, wurde statt der Formulierung „äußerlich in gutem Zustand“ noch die Wendung eingefügt „Zustand des Gutes und seiner Verpackung gemäß den Angaben im Frachtbrief“ (Niederschrift 4. Tagung, S. 9).
4. Sofern der Frachtbrief einen mit Gründen versehenen Vorbehalt aufweist, ist die Beweislage offen. Grundsätzlich sind Vorbehalte so zu konkretisieren, dass für Außenstehende im Einzelfall die Umstände erkennbar sind, die zum Vorbehalt geführt haben. Der Wortlaut des § 4 stellt klar, dass auch der Vorbehalt ausreichend ist, dass dem Beförderer keine angemessenen Mittel zur Prüfung der Richtigkeit der Angaben zur Verfügung standen. Diese Präzisierung findet sich in Artikel 8 CMR nicht.
5. Die Bestimmungen des Artikels 11 § 4 Abs. 2 CIM 1980 (unversehrte Originalverschlüsse) wurden nicht übernommen. Einerseits findet sich auch keine derartige Bestimmung in der CMR, andererseits wurde die Bestimmung wiederholt von Benutzerverbänden kritisiert.

Artikel 13 Verladen und Entladen des Gutes

1. Der Verweis in Artikel 20 CIM 1980 auf die für den Versandbahnhof geltenden Vorschriften wurde durch die Bestimmung ersetzt, dass der Absender und der Beförderer zu vereinbaren haben, wem das Verladen des Gutes obliegt.
2. Grundsätzlich wird auch die Pflicht zum Entladen der Regelung durch Parteienvereinbarung überlassen. Subsidiär trifft die Pflicht zum Entladen den Empfänger.
3. Die Formulierung „nach der Ablieferung“ stellt klar, dass das Entladen der Wagenladungen durch den Empfänger erst zu einer Pflicht wird, nachdem der Empfänger dem Beförderungsvertrag durch Einlösung des Frachtbriefes beigetreten ist (Niederschrift 4. Tagung, S. 11).
4. Der Revisionsausschuss beschloss, den Entwurf des Zentralamtes vom Mai 1995 durch eine Bestimmung zu ergänzen (§ 2), die den Text des Artikels 20 § 3 Satz 1 und 3 CIM 1980 übernimmt (Niederschrift 4. Tagung, S. 11).
5. Der bisherige § 2 des Entwurfes des Zentralamtes (Art. 20 § 2 CIM 1980), wonach sich das Verfahren bei der Auflieferung des Gutes nach den am Versandort geltenden

Vorschriften richtet, wurde als überflüssig gestrichen (Niederschrift 16. Tagung, S. 39/40). Auch ohne eine solche Regelung ist unbestritten, dass sowohl öffentlich-rechtliche Vorschriften als auch die Allgemeinen Geschäftsbedingungen, denen die andere Vertragspartei zugestimmt hat, zu beachten sind. Dazu gehören auch die *Verladevorschriften* des Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).

Artikel 14 Verpackung

1. Artikel 19 CIM 1980 wurde vereinfacht und an Artikel 10 CMR angeglichen. Diese Vereinfachung wurde unter anderem durch den Wegfall der Beförderungspflicht möglich.
2. Die Formulierung „Schäden an Personen, an Betriebsmitteln und an anderen Gütern“ in Artikel 10 CMR erlaubt es dem Beförderer, gegenüber dem Absender auch Schäden geltend zu machen, die Dritte erleiden. Der Revisionsausschuss verzichtete auf diese Präzisierung, ging aber davon aus, dass die Formulierung „alle“ Schäden weit genug gefasst sei, um dieselben Rechtswirkungen zu erzielen (Niederschrift 4. Tagung, S. 13).
3. Hingegen ergänzte der Revisionsausschuss den Entwurf des Zentralamtes vom Mai 1995 insofern, als der in Artikel 19 § 4 CIM 1980 vorgesehene Fall der fehlenden Verpackung ausdrücklich erwähnt wird (Niederschrift 4. Tagung, S. 13).

Artikel 15 Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften

1. Die §§ 1 und 2 wurden in Anlehnung an Artikel 11 Sätze 1 und 2 CMR formuliert. Im Übrigen ist die Regelung wie bisher (vgl. Art. 25 und 26 CIM 1980) detaillierter als für den Straßengütertransport.
2. Gemäß Artikel 25 § 3 Abs. 2 CIM 1980 haftet die Eisenbahn für die Folgen des Verlustes oder der unrichtigen Verwendung der dem Frachtbrief beigegebenen Urkunden nur bei Verschulden. Dessen ungeachtet ist ihre Haftung auf den bei Verlust des Gutes zu leistenden Schadenersatz beschränkt. Der Revisionsausschuss beschloss, diese Haftungsbegrenzung beizubehalten, jedoch die Haftung des Beförderers zu verschärfen, indem er sich künftig nur dann von seiner Haftung befreien kann, wenn der Schaden auf Umständen beruht, die der Beförderer nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte (Niederschrift 16. Tagung, S. 43). Diese Haftung ist somit strenger als die nach Artikel 11 Abs. 3 CMR.

Artikel 16 Lieferfristen

1. Die Lieferfrist soll künftig grundsätzlich zwischen Absender und Beförderer vereinbart werden können. Mangels einer Vereinbarung gelten subsidiär Höchstlieferfristen. Wie bisher sind dabei Zuschlagsfristen von bestimmter Dauer möglich, obwohl die gemäß § 1 vereinbarte Lieferfrist die subsidiär geltenden Höchstlieferfristen

übersteigen darf. Bei den Beratungen des Revisionsausschusses wurde darauf hingewiesen, dass „außergewöhnliche Verhältnisse“ nicht verwechselt werden dürfen mit „Umständen, welche die Eisenbahn nicht vermeiden und deren Folgen sie nicht abwenden konnte“, sondern Ereignisse bezeichnen, die in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht vorgesehen sind (Niederschrift 4. Tagung, S. 20).

2. § 3 Satz 2 gewährleistet, dass der Beförderer Zuschlagsfristen nicht einseitig nach Abschluss des Frachtvertrages und Vereinbarung der Lieferfrist festlegen kann.
3. Die internationalen Benutzerverbände wünschten, künftig auf das Ruhen der Lieferfrist an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen zu verzichten und im Übrigen die bisherigen Höchstlieferfristen zu verkürzen. Diesen Anliegen trug der Revisionsausschuss nicht Rechnung (Niederschrift 4. Tagung, S. 21).
4. Artikel 33 § 6 ermöglicht abweichende Entschädigungsregelungen, wenn die Lieferfrist gemäß Artikel 16 § 1 vereinbart wurde. Obwohl in der neuen Bestimmung betreffend den zwingenden Rechtscharakter der ER CIM (Art. 5) die Möglichkeit vorgesehen ist, dass der Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen erweitern kann, ist eine solche Bestimmung zweckmäßig. Sie erspart nicht nur eine Prüfung, wieweit eine solche abweichende Entschädigungsregelung tatsächlich eine Haftungserweiterung darstellt, sie ermöglicht auch Haftungseinschränkungen. Solche Haftungseinschränkungen können im Interesse beider Parteien des Beförderungsvertrages liegen, wenn z.B. die Einschränkung mit Modalitäten gekoppelt ist, die eine raschere Schadensabwicklung erlauben, wie dies bei einer Vertragsstrafe ohne Nachweis eines Schadens der Fall ist.

Artikel 17 Ablieferung

1. Nach § 1 muss der Beförderer das Gut nur gegen Zahlung aller sich aus dem Beförderungsvertrag ergebender Forderungen abliefern. Bisher kann die Eisenbahn nur die Zahlung der auf den Empfänger überwiesenen Forderungen verlangen und hat daher das Risiko der Zahlungsunfähigkeit des Absenders zu tragen, wenn dieser die übrigen Kosten nicht im Voraus bezahlt hat.
2. Ein Antrag, der darauf abzielte, den Empfänger zur Zahlung „der aus dem *Frachtbrief* hervorgehenden Forderungen“ zu verpflichten (Art. 13 Abs. 2 CMR) statt zur Zahlung „der sich aus dem *Beförderungsvertrag* ergebenden Forderungen“, wurde abgelehnt (Niederschrift 4. Tagung, S. 22). In der Praxis des Eisenbahnverkehrs sind nicht alle Forderungen gegenüber dem Empfänger im Frachtbrief eingetragen. Bei unrichtigen Eintragungen im Frachtbrief müsste es nach Auffassung des Revisionsausschusses ferner möglich bleiben, durch andere Beweismittel eine Forderung in einer von der Eintragung im Frachtbrief abweichenden Höhe gegenüber dem Empfänger geltend zu machen. Schon seit der Revision 1952 richtet sich der Umfang der Empfängerschuld bei internationalen Eisenbahnbeförderungen nicht mehr nach dem Frachtbrief.
3. Gemäß Artikel 7 § 1 Buchst. e) und f) in der vom Revisionsausschuss angenommenen und von der 5. Generalversammlung bestätigten Fassung ist im Frachtbrief die

Stelle der Übernahme des Gutes und die *Stelle* der Ablieferung anzugeben und nicht mehr wie nach Artikel 11 und 13 CIM 1980 die Bezeichnung des Versandbahnhofes und des Bestimmungsbahnhofes. Es wird also nicht mehr wie nach Artikel 28 § 1 CIM 1980 zwischen dem Bestimmungsbahnhof und dem Ort der Zustellung unterschieden. Es kommt darauf an, bis zu welcher Ablieferungsstelle der Beförderer vertraglich die Beförderung und damit die Haftung für das Gut übernommen hat. Der Frachtbrief dient als Beweis für die entsprechenden vertraglichen Vereinbarungen. Der Revisionsausschuss verzichtete daher darauf, eine dem Artikel 28 § 3 letzter Satz CIM 1980 entsprechende Vermutung aufzunehmen (Niederschrift 4. Tagung, S. 23; Niederschrift 6. Tagung, S. 6/7).

4. § 6 entspricht Artikel 17 § 3 CIM 1980 (vgl. Art. 21 CMR). Da es sich um die Haftung für eine Nebenpflicht und nicht um die typische Frachtführerhaftung handelt, zog der Revisionsausschuss die Eingliederung in Artikel 17 der Übernahme in Kapitel III vor (Niederschrift 4. Tagung, S. 25).

Artikel 18 **Verfügungsrecht über das Gut**

1. Wie nach Artikel 30 und 31 CIM 1980 soll dem Absender oder dem Empfänger das Recht zur einseitigen Änderung des Beförderungsvertrages in gewissen Fällen zustehen. Hierfür wird in der CMR die Terminologie „Verfügungsrecht“ verwendet. Durch Vereinbarung im Einzelfall oder auf Grund von Allgemeinen Beförderungsbedingungen können dem Absender oder dem Empfänger weitergehende Rechte zur einseitigen Änderung des Beförderungsvertrages eingeräumt werden.
2. Artikel 31 § 1 CIM 1980 wurde durch eine Formulierung analog Artikel 12 Abs. 1 CMR ersetzt.
3. Die vom Revisionsausschuss analog Artikel 12 Abs. 3 CMR angenommene Lösung, wonach das Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages dem Empfänger bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an nur dann zusteht, wenn der Absender einen entsprechenden Vermerk in den Frachtbrief eingetragen hat, wurde von der 5. Generalversammlung verworfen (Niederschrift, S. 69/70). Ähnlich wie nach Artikel 31 § 1 CIM 1980 steht dieses Recht nunmehr dem Empfänger zu, sofern der Absender nicht einen gegenteiligen Vermerk anbringt. Obwohl die Generalversammlung damit das vom Revisionsausschuss angenommene Prinzip in sein Gegenteil verkehrt hatte, nahm sie keine weiteren redaktionellen Anpassungen vor. Es kann damit zu einem „Wettlauf“ zwischen Absender (§ 1) und Empfänger (§ 3) kommen, bei dem der Absender in der stärkeren Position ist, solange er über das Frachtbriefdoppel verfügt. Die Änderungen müssen nämlich darin eingetragen und das Doppel dem Beförderer vorgelegt werden (Art. 19 § 1).

Artikel 19 **Ausübung des Verfügungsrechtes**

1. Die Pflicht zur Vorlage des Frachtbriefdoppels wird entsprechend Artikel 12 Abs. 5 Buchst. a) CMR ausdrücklich geregelt (vgl. Art. 30 § 3 CIM 1980).

2. Die Verpflichtung, die Kosten und allfällige Schäden zu ersetzen, wird nach dem Beispiel des Artikels 16 Abs. 1 CMR geregelt, nachdem Artikel 15 CIM 1980 gestrichen wurde (vgl. Art. 32 § 2 CIM 1980).
3. § 3 entspricht Artikel 12 Abs. 5 Buchst. b) CMR. Der vom Revisionsausschuss angenommene und von der 5. Generalversammlung bestätigte Wortlaut präzisiert jedoch, dass die Ausführung der nachträglichen Änderungen nicht nur möglich, sondern auch zumutbar sein muss. Sie muss ferner zulässig sein, das heißt, sie darf nicht zwingenden Rechtsvorschriften, insbesondere Zollvorschriften, zuwiderlaufen (Niederschrift 4. Tagung, S. 30; Niederschrift 6. Tagung, S. 7).
4. § 4 fasst Artikel 30 § 1 letzter Absatz und Artikel 31 § 1 vorletzter Absatz CIM 1980 zusammen (vgl. Art. 12 Abs. 5 Buchst. c) CMR).
5. § 5 sieht eine Verständigungspflicht analog Artikel 12 Abs. 6 CMR vor.
6. Zu den §§ 6 und 7 vergleiche Artikel 30 § 3 und Artikel 32 § 3 CIM 1980. Der Revisionsausschuss lehnte eine Angleichung an Artikel 12 Abs. 7 CMR, der keine Haftungsbegrenzung vorsieht, ab. Obwohl es sich in § 6 um die Haftung für ein Verschulden und in den Fällen des § 7 um eine schwere Pflichtverletzung des Beförderers handelt, wurde „angesichts des hohen Risikos bei der Ausführung nachträglicher Verfügungen“ dieselbe Haftungsbeschränkung wie bei Verlust des Gutes bei Eisenbahnbeförderungen für gerechtfertigt gehalten (Niederschrift 6. Tagung, S. 8; Niederschrift 16. Tagung, S. 62).
7. In § 7 wurde der deutsche Wortlaut an den französischen angeglichen, indem die Wörter „der Absender“ gestrichen und der Bedingungssatz passiv formuliert wurde. Es kommt für die Haftung des Beförderers nur darauf an, ob der Empfänger über das Frachtbriefdoppel verfügt, nicht aber, ob es ihm vom Absender selbst übergeben wurde.
8. Die vom Revisionsausschuss vorgenommene redaktionelle Änderung („keinen höheren Schadenersatz“ statt „in keinem Fall einen höheren Schadenersatz“) trägt Artikel 36 Rechnung, der eine Durchbrechung der Haftungshöchstgrenzen bei qualifiziertem Verschulden vorsieht.

Artikel 20 Beförderungshindernisse

Diese Bestimmung wurde gegenüber Artikel 33 CIM 1980 vereinfacht. Während gemäß Artikel 14 CMR der Beförderer in allen Fällen Weisungen einzuholen hat, entscheidet der Eisenbahnbeförderer selbst, ob er eine Weisung für notwendig erachtet oder ohne eine solche das Gut weiterleitet (Niederschrift 6. Tagung, S. 10; Niederschrift 16. Tagung, S. 63).

Artikel 21 Ablieferungshindernisse

Dieser Artikel entspricht im Wesentlichen Artikel 34 CIM 1980. Die Regelung des Artikels 34 § 5 CIM 1980 wurde in den neuen Artikel 22 aufgenommen.

Artikel 22

Folgen der Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

1. Mit Ausnahme von § 1 (vgl. Art. 33 § 1 Abs. 2 CIM 1980) folgt der neue Text im Wesentlichen Artikel 16 CMR.
2. Nach Artikel 16 Abs. 4 CMR ist der Verkaufserlös dem Verfügungsberechtigten zur Verfügung zu stellen, das heißt, es handelt sich um eine Bringschuld und nicht wie bisher nach Artikel 33 § 6 Abs. 2 und Artikel 34 § 5 Abs. 2 CIM 1980 um eine Holschuld.
3. Der Revisionsausschuss beschloss, einen neuen § 6 vorzusehen, der es dem Beförderer erlaubt, bei Fehlen von Anweisungen das Gut an den Absender auf dessen Kosten zurückzusenden oder es gegebenenfalls sogar zu vernichten. Diese Bestimmung soll vor allem die Rücksendung von Abfällen und anderen unverkäuflichen Gütern ermöglichen (Niederschrift 6. Tagung, S. 15).
4. Der Beförderer darf das Gut nur vernichten, wenn dies durch die besonderen Umstände gerechtfertigt ist. Gemäß § 2 ist der Beförderer zur Aufbewahrung des Gutes verpflichtet. Wenn das Gut nicht aufbewahrt werden kann, darf es verkauft werden (§ 3). Erst wenn auch dies nicht möglich sein sollte, darf es auf Kosten des Absenders vernichtet werden (Niederschrift 16. Tagung, S. 66). Allfällige Entsorgungskosten wären gegebenenfalls gemäß § 1 Buchst. c) zu erstatten.

Titel III

Haftung

Artikel 23

Haftungsgrund

1. Bisher konnte jede Eisenbahn, die das Gut zur Beförderung übernahm, dieses bei internationalen Beförderungen immer nur auf dem Teil der Strecke befördern, der zu ihrem Netz gehörte.
2. In Zukunft sind drei Haupttypen der Eisenbahngüterbeförderung vorstellbar:
 - a) Der Beförderer, der den Vertrag mit dem Absender schließt, führt ihn allein vom Abgangsort bis zum Bestimmungsort durch. Erforderlichenfalls benützt er dabei eine fremde Eisenbahninfrastruktur.
 - b) Der Beförderer, der den Vertrag mit dem Absender schließt, führt die Beförderung nicht selbst auf der gesamten Strecke aus. Er bedient sich für die Beförderung auf einem Teil der Strecke, so wie im bisherigen System, aufeinanderfolgender Beförderer. Artikel 26 in der vom Revisionsausschuss beschlossenen und von der 5. Generalversammlung bestätigten Fassung bringt klar zum Ausdruck, dass *sowohl* der Beförderer, der den Vertrag schließt, *als auch* der nachfolgende Beförderer für die Ausführung auf der ganzen Strecke solidarisch haften. Der Wegfall der Beförderungspflicht zwingt allerdings den Beförderer, der

den Vertrag schließt, durch entsprechende, in der Regel vorherige Vereinbarungen mit den nachfolgenden Beförderern sicherzustellen, dass sie in den Beförderungsvertrag eintreten. Dies kann sowohl in Form allgemeiner Vereinbarungen mit anderen Beförderern als auch im jeweiligen Einzelfall geschehen. Die bisherige gesetzliche Verpflichtung zur Übernahme des Gutes durch einen (in die Liste der Linien eingetragenen) nachfolgenden Beförderer muss durch vertragliche Vereinbarungen ersetzt werden.

- c) Der Beförderer, der den Vertrag mit dem Absender schließt, bedient sich eines oder mehrerer ausführender Frachtführer (Unterfrachtführer). Der oder die „ausführenden Frachtführer“ haben weder mit dem Absender noch mit dem Empfänger eine vertragliche Bindung (s. Art. 3 Buchst. b). Der vertragliche Beförderer haftet dem Absender und dem Empfänger gegenüber auf Grund des Artikels 23, gegebenenfalls in Verbindung mit Artikel 40, vorbehaltlich seines Rückgriffes gegen den „Unterfrachtführer“, für die *gesamte* Beförderungsstrecke. Daneben besteht aber auch ein Anspruch des Berechtigten aus dem Frachtvertrag gegen den „ausführenden Beförderer“ gemäß Artikel 27. Zur Problematik des Unterfrachtführers siehe die Bemerkungen zu Artikel 27.
3. Wie in Ziffer 28 der allgemeinen Bemerkungen bereits ausgeführt, werden die Grundsätze der CIM 1980 hinsichtlich des Haftungszeitraumes und des Haftungsgrundes beibehalten. Statt des Ausdruckes „Annahme des Gutes zur Beförderung“ (Art. 36 CIM 1980) wird der Ausdruck „Übernahme des Gutes“ verwendet. Dies entspricht dem Charakter des Beförderungsvertrages als Konsensualvertrag und der in der CMR verwendeten Terminologie (s. auch den Wortlaut in Art. 1 § 1, Art. 6 § 4, Art. 7 § 1 Buchst. e), Art. 9, Art. 12 § 1, Art. 14, Art. 26, Art. 30 § 1, Art. 45 § 4 und Art. 46 § 1 Buchst. b).
4. Entsprechend der bei der Umfrage (s. Ziff. 14 der allgemeinen Bemerkungen) sowohl von den Staaten als auch von den interessierten internationalen Organisationen und Verbänden geäußerten Auffassung sah der Entwurf des Zentralamtes vom Mai 1995 vor, dass sich der Beförderer nicht auf Mängel des Schienenweges oder der Sicherheitseinrichtungen berufen kann, um sich von seiner Haftung zu befreien. Dies soll selbst dann gelten, wenn der Beförderer diese Einrichtungen nicht selbst betreibt. Der Beförderer haftet nach dem reinen Kausalprinzip.
5. Da zwischen einem Dritten, der die Infrastruktur betreibt, und den Vertragspartnern des Beförderers (Absender oder Empfänger) keine vertraglichen Beziehungen bestehen, könnten diese im Falle eines Schadens unter Umständen einen deliktischen oder quasi-deliktischen Anspruch gegen den Betreiber der Infrastruktur geltend machen. Ein solcher Anspruch würde sich nach dem jeweiligen anwendbaren Landesrecht richten und könnte zu einem höheren Schadenersatz als demjenigen nach den ER CIM führen.
6. Um diese unerwünschten Rechtsfolgen auszuschließen, wird der Betreiber der Infrastruktur gemäß Artikel 40 *ex lege* als „andere Person, deren der Beförderer sich bei der Ausführung der Beförderung bedient“ im Sinne des Artikels 40 (Art. 50 CIM 1980) qualifiziert. In diesem Falle kommt nämlich Artikel 41 (Art. 51 CIM 1980) zur Anwendung, der gewährleistet, dass alle Ansprüche gegen diese „andere Person“ nur

unter den in den ER CIM vorgesehenen Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden können.

7. Im Interesse einer möglichst verständlichen Regelung wird in Artikel 23 § 1 klargestellt, dass der Beförderer für den Schaden haftet „unabhängig davon, welche Eisenbahninfrastruktur benutzt wird“.
8. Artikel 17 Abs. 5 CMR regelt die anteilmäßige Haftung des Frachtführers, wenn Schäden teils durch Umstände, die der Beförderer zu vertreten hat, und teils durch Umstände, für die der Beförderer nicht haftet, entstanden sind. Der Grundsatz der anteilmäßigen Haftung in solchen Fällen wird in dem vom Revisionsausschuss beschlossenen und von der 5. Generalversammlung bestätigten Text dadurch zum Ausdruck gebracht, dass in den §§ 2 und 3 jeweils das Wort „wenn“ durch „soweit“ ersetzt wurde. (Niederschrift 4. Tagung, S. 31, 33 u. 34).
9. Die internationalen Benutzerverbände wünschten eine Ausnahme vom privilegierten Haftungsbefreiungsgrund der Beförderung in offenen Wagen für Beförderungen im kombinierten Verkehr. Diese Ausnahme findet sich derzeit in der Einheitlichen Zusatzbestimmung (DCU) zu Artikel 36 § 3 Buchst. a) CIM 1980. Soweit es sich um Sendungen handelt, die in intermodalen Transporteinheiten oder in geschlossenen Straßenfahrzeugen befördert werden, ergeben sich keine besonderen Probleme. Die Güter genießen in diesen Fällen denselben Schutz wie in geschlossenen Eisenbahnwagen. Umstritten bleibt die Frage hinsichtlich von Ladeeinheiten, die nur mit Planen „geschlossen“ sind. Die internationalen Benutzerverbände wünschten darüber hinaus aber auch eine Ausnahme für die Beförderung der Ladeeinheiten selbst. Dies wurde vom Revisionsausschuss jedoch abgelehnt (Niederschrift 4. Tagung, S. 33).
10. Der Revisionsausschuss folgte nicht dem Argument, dass im Straßenbeförderungsrecht die mit Planen „geschlossenen“ Fahrzeuge nicht als offene Fahrzeuge angesehen werden. Er beschloss vielmehr eine Ergänzung in Artikel 24 § 3 Buchst. a), wonach hinsichtlich der Haftung Beförderungen in offenen Wagen mit Decken der Beförderung in offenen Wagen ohne Decken gleichgestellt werden (Niederschrift 4. Tagung, S. 33).
11. Der privilegierte Haftungsbefreiungsgrund des Artikels 36 § 3 Buchst. d) CIM 1980 (mangelhafte Verladung) wurde in Analogie zu Artikel 17 CMR nicht aufgenommen (Niederschrift 4. Tagung, S. 33). Die Redaktion des Buchstaben c) wurde an Artikel 17 Abs. 4 Buchst. c) CMR angeglichen.

Artikel 24

Haftung bei Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Gut

1. Im Rahmen der Arbeiten zu einem neuen Wagenrecht bereitete das Zentralamt einen Entwurf für ein neues Kapitel IVa der ER CIM (Beförderungsrechtliche Sonderbestimmungen) vor (s. Ziff. 11, 20-23 der allgemeinen Bemerkungen zu den ER CUV). Dieses regelte den Fall, dass ein „besonderes“ Gut zur Beförderung aufgegeben wird, nämlich auf eigenen Rädern rollende Wagen. Ferner sollten beförderungsrechtliche Sonderregelungen gelten, wenn Großcontainer zur Beförderung aufgegeben werden

und deren Charakter als Beförderungsmittel solche Sonderbestimmungen rechtfertigt (vgl. derzeit das RICO).

2. Hinsichtlich eines neuen Kapitels IVa der ER CIM betreffend besondere Bestimmungen für die Beförderung von Wagen und Großcontainern als befördertes Gut hielt es bei der 12. Tagung des Revisionsausschusses zunächst keiner der vertretenen Mitgliedstaaten für notwendig, solche Bestimmungen zu schaffen (Niederschrift 12. Tagung, S. 38-40).
3. Die geltenden und die neuen ER CIM schließen aber nicht aus, dass auf eigenen Rädern rollende Fahrzeuge als solche leer oder beladen Gegenstand des Beförderungsvertrages bilden (vgl. auch Art. 5 § 1 Buchst. b) CIM 1980). Da die neuen ER CIM keine Beförderungspflicht mehr vorsehen, wird es den Eisenbahnverkehrsunternehmen überlassen sein, ob sie solche Verträge abschließen wollen oder nicht. Bei der Überstellung fabrikneuer Personen- oder Güterwagen handelt es sich jedenfalls nicht um einen Verwendungsvertrag im Sinne der ER CUV, da in diesem Fall die Wagen nicht Beförderungsmittel, sondern Gegenstand der Beförderung sind. Das Gleiche gilt für alle Beförderungen im Fall der Überstellung leerer Wagen unabhängig davon, ob diese im Rahmen eines vorangegangenen Vertrages über eine Beförderung von Gütern mit diesem Wagen oder ohne einen solchen erfolgt.
4. Die Haftung nach den ER CIM ist strenger als nach den ER CUV: Gemäß Artikel 23 CIM handelt es sich - wie nach Artikel 36 CIM 1980 - um eine strenge Kausalhaftung mit Haftungsbefreiungsgründen, nach Artikel 4 ER CUV hingegen um eine Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast.
5. Der Revisionsausschuss nahm daher anlässlich der 16. Tagung in die ER CIM einige Sonderbestimmungen auf. Sie betreffen die Haftung bei Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen, die auf eigenen Rädern rollen und als Beförderungsgut aufgegeben worden sind, sowie die Entschädigung bei Verlust oder Beschädigung eines als Beförderungsgut aufgegebenen Eisenbahnfahrzeugs, einer intermodalen Transporteinheit oder ihrer Bestandteile (Art. 30 § 3 und Art. 32 § 3 CIM, Niederschrift 16. Tagung, S. 69-71, 79, 82/83).
6. Die 5. Generalversammlung ergänzte diese Regelung durch eine Bestimmung über die Haftung bei Lieferfristüberschreitung (Niederschrift, S. 74).

Artikel 25 **Beweislast**

1. Die §§ 1 bis 3 entsprechen dem Artikel 37 CIM 1980.
2. Die im Entwurf des Zentralamtes vom Mai 1995 vorgesehenen Ausnahmen gemäß § 4 (Wagen mit besonderen Einrichtungen zum Schutz des Gutes, insbesondere Kühlwagen) und gemäß § 5 (lebende Tiere), die dem Artikel 18 Abs. 4 und 5 CMR entsprechen, wurden vom Revisionsausschuss nicht übernommen (Niederschrift 4. Tagung, S. 37).

Artikel 26 **Aufeinanderfolgende Beförderer**

1. Es wird weiterhin ein System vorgesehen, das auf Grund eines einzigen Beförderungsvertrages Beförderungen erlaubt, die durch mehrere aufeinanderfolgende vertragliche Beförderer durchgeführt werden, die eine Beförderungs- und Haftungsgemeinschaft bilden.
2. Durch die Zusammenfassung der bisherigen zwei Paragraphen und die vom Revisionsausschuss beschlossenen Änderungen wird besser zum Ausdruck gebracht, dass die Übernahme des Gutes mit dem Frachtbrief Voraussetzung für den Eintritt eines nachfolgenden Beförderers in die Haftungsgemeinschaft der Beförderer ist. Der ausführende Beförderer hingegen hat keine vertraglichen Beziehungen mit dem Absender oder dem Empfänger (Niederschrift 4. Tagung, S. 35).
3. Artikel 26 setzt die Übernahme des Gutes und des Frachtbriefes voraus und gibt dem Beitritt des aufeinanderfolgenden Beförderers damit den Charakter eines Realvertrages. Diese Abweichung vom Modell des Konsensualvertrags nach Artikel 6 entspricht der Situation nach Artikel 4 und Artikel 34 CMR. Sie lässt sich mit Haftungserwägungen begründen: Wenn der nachfolgende Beförderer das Gut nicht in seine Obhut nimmt, weil es bereits auf einer vorangehenden Teilstrecke verloren gegangen ist, gibt es keinen Grund, warum er gesamtschuldnerisch für den Verlust haften sollte. Die Situation ist anders nach den ER CIM 1980, wo mit Rücksicht auf das System der eingetragenen Linien und die Beförderungspflicht von vornherein feststeht, wer letzter Frachtführer sein wird. Entsprechend dem Grundsatz des Konsensualvertrags schafft aber Artikel 45 § 2 CIM einen Ausgleich, indem er bestimmt, dass Ansprüche auch gegen den zur Ablieferung verpflichteten („letzten“) aufeinanderfolgenden Beförderer gerichtlich geltend gemacht werden können, wenn er mit seiner Zustimmung im Frachtbrief eingetragen ist. Der „letzte Frachtführer“ nach Artikel 36 CMR hingegen ist nach Rechtsprechung (Urteil der Cour de Cassation Frankreichs vom 3.5.1994, veröffentlicht in Europäisches Transportrecht 1995, S. 685) und herrschender Lehre derjenige, der durch Annahme von Gut und Frachtbrief dem Vertrag tatsächlich beigetreten ist.

Artikel 27 **Ausführender Beförderer**

1. Der Entwurf des Zentralamtes vom Mai 1995 hatte darauf verzichtet, eine Regelung betreffend die Haftung des „Unterfrachtführers“ („ausführenden Frachtführers“) vorzusehen. Hinsichtlich der Begründung siehe Ziffer 2 und 3 der Bemerkungen zu Artikel 25 (Anlage 2 zum Rundschreiben vom 5.5.1995; Zeitschrift 1995, S. 143). Der Revisionsausschuss sprach sich jedoch mit deutlicher Mehrheit dafür aus, dieses im Luft- und Seetransportrecht bekannte Institut zu regeln (Niederschrift 4. Tagung, S. 36). Der angenommene Text folgt im Wesentlichen Artikel 10 der Hamburger Regeln. Der „ausführende Beförderer“ haftet anders als die aufeinanderfolgenden Beförderer lediglich für die von ihm tatsächlich durchgeführte Beförderung (Teilstrecke).
2. Siehe auch Ziffer 3 der Bemerkungen zu Artikel 3.

Artikel 28

Schadensvermutung bei Neuaufgabe

Artikel 38 CIM 1980, in der seit 1. Januar 1991 in Kraft befindlicher Fassung wurde mit geringfügigen redaktionellen Änderungen übernommen. Das SMGS enthält noch immer keine gleiche Rechtsvermutung zugunsten der ER CIM, obwohl im Jahre 1987 eine entsprechende Ergänzung in Aussicht genommen worden war.

Artikel 29

Vermutung für den Verlust des Gutes

1. Im Wesentlichen wurde Artikel 39 CIM 1980 übernommen. Der Verweis in § 4 wurde entsprechend der Formulierung in Artikel 20 Abs. 4 CMR präzisiert.
2. In Analogie zu Artikel 17 § 2 (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 17) ist das wieder aufgefundene Gut dem Berechtigten gegen Bezahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen (und gegen Rückzahlung der erhaltenen Entschädigung) abzuliefern.

Artikel 30

Entschädigung bei Verlust

1. Diese Bestimmung entspricht Artikel 40 CIM 1980. Angesichts des Wertverlustes des Sonderziehungsrechtes (SZR) seit 1980 beschloss der Revisionsausschuss grundsätzlich eine Erhöhung der Entschädigung je fehlendes Kilogramm Bruttomasse, ohne bereits einen bestimmten Betrag festzulegen. Das Zentralamt wurde beauftragt, für die Generalversammlung ein Dokument vorzubereiten, aus dem die zur Bestimmung eines aktuellen Wertes des SZR maßgebenden Kriterien ersichtlich sind (Niederschrift 6. Tagung, S. 20). Der Ausschuss war sich durchaus bewusst, dass die Haftungshöchstbeträge für andere Verkehrsträger wesentlich geringer sind als die im internationalen Eisenbahnbeförderungsrecht vorgesehenen, sah jedoch darin einen Wettbewerbsvorteil des Verkehrsträgers Schiene (Niederschrift 6. Tagung, S. 19).
2. Aus dem Zentralamt zur Verfügung stehenden Daten ergab sich, dass von einem Realwertverlust des SZR von rund 65 % im Zeitraum Mai 1980 bis Januar 1999 auszugehen ist. Selbst eine Erhöhung der Wertgrenze um nur 50 % führt zu einem Betrag (25,5 SZR), der rund das Dreifache der Haftungshöchstgrenze der CMR beträgt (8,33 SZR). Die Anregung des Zentralamtes, den Haftungshöchstbetrag mit 25 SZR festzusetzen, wurde von Litauen übernommen, da eine Erhöhung der Haftungshöchstgrenze zu einer Annäherung an das SMGS geführt hätte, das keine Haftungshöchstbeträge vorsieht. Nachdem der Vertreter des CIT erklärt hatte, dass seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Einwände gegen eine Erhöhung bestünden, die nicht über den Realwertverlust des SZR hinausgeht, nahm die 5. Generalversammlung diesen Antrag Litauens mit der erforderlichen Zwei-Drittel-Mehrheit (bei keiner Gegenstimme und 9 Enthaltungen; Niederschrift, S. 75) an.
3. Ein Antrag Spaniens auf Wiedererwägung wurde zunächst von der Generalversammlung abgelehnt (Niederschrift, S. 76), ein erneuter Antrag auf Wiedererwägung vor der Schlussabstimmung hingegen angenommen. Auf Antrag Spaniens, unterstützt

von Belgien und Bulgarien, beschloss die 5. Generalversammlung sodann mit der erforderlichen Zwei-Drittel-Mehrheit (20 Ja-Stimmen, 4 Nein-Stimmen und 4 Enthaltungen), den Haftungshöchstbetrag von 17 SZR beizubehalten (Niederschrift, S. 75-79). Damit folgte die 5. Generalversammlung folgenden Argumenten:

- Zwischen der Anpassung der Haftungshöchstgrenzen im Güterverkehr und im Personenverkehr ist zu differenzieren. Im Bereich des Personenverkehrs ist ein voller Ausgleich des Realwertverlustes vertretbar, nicht hingegen im Güterverkehr.
- Angesichts der bestehenden wirtschaftlichen Unterschiede in den Mitgliedstaaten der Organisation ist eine Erhöhung der derzeitigen Haftungshöchstgrenze für die Eisenbahnen mancher Staaten unannehmbar.
- Durch eine Erhöhung der Haftungshöchstgrenze auf das Dreifache der für den internationalen Straßenverkehr geltenden Höchstgrenze würde für die Eisenbahnen eine Verschlechterung der Wettbewerbsbedingungen eintreten. In der Regel versichere der Absender sein Gut gegen Transportschäden. Dies führe zu Doppelversicherungen und eine Erhöhung des Haftungshöchstbetrages hätte auch eine Erhöhung der Versicherungsprämien zur Folge. Wegen der Versicherungsdeckung honoriere der Markt eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge nicht.
- Bei der im Mai 1999 beschlossenen Revision des Warschauer Abkommens wurde ebenfalls der Haftungshöchstbetrag von 17 SZR beibehalten.
- Auch bei der Transportrechtsreform in Deutschland seien die Haftungshöchstbeträge auf der Höhe der im Straßentransportrecht geltenden Höchstbeträge harmonisiert worden.

4. Die 5. Generalversammlung berücksichtigte hingegen nicht folgende Argumente:

- Der Beförderer muss schon seines guten Rufes wegen für entstandene Schäden aufkommen.
- Höhere Haftungshöchstbeträge als im internationalen Straßengüterverkehr können einen Wettbewerbsvorteil für den Verkehrsträger Schiene darstellen.
- Es geht nicht um eine Erhöhung der Haftungshöchstbeträge, sondern nur darum, den eingetretenen Realwertverlust teilweise auszugleichen.
- Bei der Festlegung des Haftungshöchstbetrages im Rahmen der Revision des Warschauer Abkommens wurde eine automatische Anpassung an den Realwertverlust alle fünf Jahre vorgesehen, was nach den ER CIM nicht der Fall sein wird.

5. Der Revisionsausschuss hatte bei seiner 16. Tagung § 3 aufgenommen, um hinsichtlich der Entschädigung bei Verlust in diesen Sonderfällen dieselben Grundsätze anzuwenden wie nach Artikel 4 ER CUV (vgl. auch Art. 12 § 2, Niederschrift 16. Tagung, S. 71). Der Revisionsausschuss hatte ferner diese Bestimmung bei der 20. Ta-

gung auch auf intermodale Transporteinheiten ausgeweitet (vgl. Art. 14 RICO; Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 13/14). Der Revisionsausschuss ergänzte § 3 bei seiner 22. Tagung (1.-4.2.1999), da bei Verlust eines Fahrzeugs der Tag oder der Ort des Verlustes nicht immer feststeht. In einem solchen Fall ist der gemeine Wert am Tag und am Ort der Übernahme zur Beförderung maßgebend.

6. Der Wortlaut des § 4 wurde geändert, um den Zusammenhang mit der Beförderung als Voraussetzung für die Verpflichtung zur Erstattung deutlicher zu machen (Niederschrift 6. Tagung, S. 20/21). Was die Erstattung von Zöllen und Verbrauchsabgaben betrifft, kamen die Beratungen im Revisionsausschuss schließlich zum Ergebnis, dass Verbrauchsabgaben, die aus Anlass des Verlustes der Ware (z.B. im Fall von Diebstahl) geschuldet werden, ebenfalls zu erstatten sind allerdings unter der Voraussetzung, dass sie „bereits entrichtet worden sind“. Es hätte sich somit um einen Fall des Ersatzes indirekter Schäden gehandelt. (Niederschrift 16. Tagung, S. 80; Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 14).
7. Die 5. Generalversammlung kam auf die Frage der Verbrauchsabgaben zurück, die sie von der Rückerstattung im Zusammenhang mit Artikel 30 § 4 CIM ausdrücklich ausschließen wollte. Dabei ist zwischen Zöllen und Verbrauchsabgaben zu unterscheiden. Die an einer Beförderung teilnehmenden Eisenbahnunternehmen werden im Zollverfahren von den Zollbehörden als „Hauptverpflichtete“ qualifiziert und haften daher gemeinsam und solidarisch mit dem Absender oder Empfänger gegenüber den Zollbehörden. Bei Unregelmäßigkeiten oder Verstößen sind sie Schuldner für die Zahlung der Zollgebühren. Sie sind daher verpflichtet, diese Gebühren gleich wie den Beförderungspreis zurückzuerstatten. Die Verbrauchsabgaben hingegen betreffen Güter, die z.B. in den EG einem besonderen Fiskalregime unterliegen. Diese Güter können nur durch „anerkannte Lagerhalter“ erzeugt, verarbeitet, innegehabt und aufgegeben werden. Diese Lagerhalter sind verpflichtet, eine „Zwangsgarantie“ zu leisten, um den Verkehr dieser Güter zwischen solchen Lagern zu erlauben. Hinsichtlich der Verbrauchsabgaben hat der Eisenbahnbeförderer keine Stellung als „Hauptverpflichteter“ gegenüber den Abgabebehörden. Durch den von der 5. Generalversammlung beschlossenen Wortlaut soll eine Pflicht zur Erstattung solcher Verbrauchsabgaben, die als Ersatz eines indirekten Schadens angesehen wurde, ausgeschlossen werden (Niederschrift, S. 79-84 und 181/182).

Artikel 31 Haftung bei Schwund

Diese Bestimmung entspricht Artikel 41 CIM 1980 in der Fassung vom 1. Januar 1991. Es handelt sich um eine *lex specialis* zu Artikel 23, die ihre Berechtigung in der Natur des beförderten Gutes sowie in der Dauer gewisser Beförderungen findet (Niederschrift 6. Tagung, S. 22; Niederschrift 16. Tagung, S. 81/82).

Artikel 32 Entschädigung bei Beschädigung

Diese Bestimmung entspricht Artikel 42 CIM 1980. Die Sonderregelung des § 3 bei Beschädigung eines auf eigenen Rädern rollenden und als Beförderungsgut aufgegebenen Eisenbahnfahrzeuges wurde bei der 16. Tagung des Revisionsausschusses eingefügt. Statt der

Wertminderung sind die Instandsetzungskosten - ohne weiteren Schadenersatz, insbesondere des Nutzungsausfalles - zu ersetzen (Niederschrift 16. Tagung, S. 83). Der Revisionsausschuss weitete diese Bestimmung bei seiner 20. Tagung auch auf intermodale Transporteinheiten und ihre Bestandteile aus (Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 15; s. auch Art. 14 RICO).

Artikel 33

Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist

1. Diese Bestimmung entspricht Artikel 43 CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990. Der Revisionsausschuss hielt bewusst an der gegenüber Artikel 23 Abs. 5 CMR wesentlich höheren Entschädigungsgrenze (*vierfache* statt *einfache* Fracht!) fest (Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 15/16).
2. § 6 wurde redaktionell verbessert. Unter der Voraussetzung, dass die in Artikel 16 vorgesehenen Lieferfristen überschritten sind, kann der Berechtigte zwischen der vereinbarten Entschädigung und derjenigen gemäß §§ 1 bis 5 wählen.
3. Siehe im Übrigen Ziffer 4 der Bemerkungen zu Artikel 16.
4. Artikel 33 gilt auch für die Entschädigung bei Überschreitung der Lieferfrist für Eisenbahnfahrzeuge, die auf eigenen Rädern rollen und als Gut aufgegeben worden sind.

Artikel 34

Entschädigung bei Wertangabe

1. Die Bestimmungen betreffend die Wertangaben wurden aus Artikel 24 CMR übernommen, jedoch ohne den umstrittenen Hinweis auf die Zahlung eines zu vereinbarenden Zuschlags zur Fracht (Niederschrift 6. Tagung, S. 28; Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 16/17). Die Parteien des Beförderungsvertrages können aber vereinbaren, ob ein Zuschlag zu zahlen ist oder nicht.
2. Ersetzt wird - anders als bei der Angabe des Interesses an der Lieferung - immer nur der tatsächlich entstandene, vom Berechtigten nachgewiesene Schaden gemäß dem Wert der verlorenen oder beschädigten Güter am Ort und zur Zeit der Übernahme.

Artikel 35

Entschädigung bei Angabe des Interesses an der Lieferung

Die Bestimmungen des Artikels 16 § 1 und des Artikels 46 CIM 1980 wurden in einem Artikel zusammengefasst (vgl. Art. 26 CMR). Auch hier können die Parteien des Beförderungsvertrages vereinbaren, ob ein Zuschlag zu zahlen ist oder nicht (Niederschrift 6. Tagung, S. 29).

Artikel 36

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Diese Bestimmung entspricht Artikel 44 CIM 1980 in der Fassung des Protokolls 1990.

Artikel 37

Umrechnung und Verzinsung

Die Bestimmungen des Artikels 47 CIM 1980 wurden mit Ausnahme des § 3 betreffend die Bagatellgrenze übernommen.

Artikel 38

Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr

Die Liste der zusätzlichen Haftungsbefreiungsgründe wurde an die Hamburger Regeln angenähert und soll in Hinkunft neben dem Befreiungsgrund „Verladung des Gutes auf Deck“ nur mehr die Befreiungsgründe „Feuer“ und „Rettung oder versuchte Rettung von Leben oder Eigentum zur See“ sowie „Gefahren oder Unfälle der See“ umfassen. Auf den Haftungsbefreiungsgrund „Nautisches Verschulden“ wird verzichtet. Die Haftung im Eisenbahn-Seeverkehr ist damit strenger als nach dem Brüsseler Übereinkommen von 1924 und den Haag-Visby Regeln von 1968 (Niederschrift 6. Tagung, S. 32/33).

Artikel 39

Haftung bei nuklearem Ereignis

Artikel 49 CIM 1980 wurde unverändert übernommen.

Artikel 40

Personen, für die der Beförderer haftet

1. Da sich im Verlauf der Revisionsarbeiten ein Bedürfnis nach einer einheitlichen Regelung möglichst aller Rechtsbeziehungen „Beförderer-Kunde-Infrastrukturbetreiber“ ergeben hat, wird der Infrastrukturbetreiber durch eine gesetzliche Definition oder Fiktion zum Erfüllungsgehilfen des Beförderers gemacht. Damit soll verhindert werden, dass der Kunde Ansprüche gegen den Infrastrukturbetreiber gemäß Landesrecht (d.h. ohne die in den ER CIM vorgesehenen Beschränkungen) erfolgreich geltend machen kann. Andernfalls könnte der Umfang der Haftung des Beförderers einerseits und der Haftung des Infrastrukturbetreibers andererseits unterschiedlich sein (Niederschrift 4. Tagung, S. 38).
2. Da der französische Begriff „agents“ nicht alle Kategorien von Personen abdeckt, für die der Beförderer haften soll, wurde der französische Wortlaut an den deutschen angeglichen („agents ou des autres personnes“); die Überschrift des Artikels wurde in den beiden Sprachen angepasst („Personen, für die der Beförderer haftet“).
3. Die den Eisenbahnbeförderer begünstigende Bestimmung des Artikels 50 § 2 CIM 1980 ist weggefallen. Es schien dem Revisionsausschuss rechtspolitisch schwer vertretbar, dass der Beförderer auch bei Verschulden seiner Leute nicht haftet (Niederschrift 4. Tagung, S. 38, s. auch die Bemerkungen zum Entwurf des Zentralamtes vom Mai 1995).
4. Entsprechend der CMR, den Hamburger Regeln und dem Warschauer Abkommen präzisiert Artikel 40, dass die Bediensteten und anderen Personen „in Ausübung ihrer Verrichtungen“ handeln müssen.

Artikel 41 Sonstige Ansprüche

1. Artikel 51 CIM 1980 wurde übernommen. Ein Antrag Deutschlands, die Formulierung „in allen Fällen, auf welche die Einheitlichen Rechtsvorschriften Anwendung finden“ hinsichtlich der Ansprüche Dritter zu präzisieren, wurde abgelehnt (Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 21-23). Der Revisionsausschuss war der Auffassung, dass der geltende Wortlaut den Zweck dieser Bestimmung hinreichend zu Ausdruck bringt.
2. Artikel 41 bezweckt, das gesetzlich geregelte Haftungssystem für die vertraglichen Ansprüche durch die Einschränkung außervertraglicher Ansprüche auch Dritter umfassend vor einer Aushöhlung in den Fällen zu schützen, in denen andernfalls eine Vertragspartei auf außervertraglicher Grundlage unbegrenzt in Anspruch genommen werden könnte. Der typische Fall ist der des Eigentümers des Gutes, der nicht selbst Absender ist, sondern Dritter im Verhältnis zum Beförderungsvertrag. Ihm kann Artikel 41 entgegengehalten werden, da sonst der Eigentümer des Gutes stets einen Mittelsmann als formellen Absender einschalten könnte, um sich außervertragliche Ansprüche in voller Höhe gegen den Beförderer zu erhalten (Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 21-23).

Titel IV

Geltendmachung von Ansprüchen

Artikel 42 Tatbestandsaufnahme

1. Der Revisionsausschuss lehnte einen Antrag ab, die bisherige Regelung durch ein flexibleres Verfahren nach dem Beispiel des Artikels 30 CMR zu ersetzen (Niederschrift 6. Tagung, S. 36; Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 23-26). Siehe im Übrigen auch Artikel 47, Erlöschen der Ansprüche gegen den Beförderer.
2. Der Revisionsausschuss lehnte ferner einen Antrag ab, wonach der Betreiber der Infrastruktur bei der Tatbestandsaufnahme beizuziehen wäre. Der Betreiber der Infrastruktur gilt als Person, deren sich der Beförderer zur Ausführung der Beförderung bedient. Die Regelung des Verhältnisses zwischen dem Beförderer und seinen Erfüllungsgehilfen ist nicht Gegenstand der ER CIM (Niederschrift 6. Tagung, S. 37).

Artikel 43 Reklamationen

Dieser Artikel wurde mit entsprechenden redaktionellen Anpassungen aus Artikel 53 CIM 1980 übernommen. Der Revisionsausschuss lehnte einen Antrag ab, diese Bestimmungen durch eine Regelung wie in Artikel 30 CMR zu ersetzen (Niederschrift 6. Tagung, S. 37-39; Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 26).

Artikel 44

Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen berechnigte Personen

Abgesehen von redaktionellen Änderungen wurde dieser Artikel aus Artikel 54 CIM 1980 übernommen. Der Revisionsausschuss lehnte eine Streichung dieses Artikels entsprechend dem System der CMR, bei dem das Klagerecht vom Bestehen eines materiellen Anspruches abhängig ist, ab. Artikel 44 in der vom Revisionsausschuss angenommenen und von der 5. Generalversammlung bestätigten Fassung hat den Vorteil der Rechtsklarheit und garantiert, dass die Klagebefugnis mit dem Verfügungsrecht über das Gut zusammenfällt. Die Klagebefugnis des Absenders oder des Empfängers ist ausschließlich und alternativ, das heißt, sie steht nur dem einen oder dem anderen zu. Die Rechtsnachfolge oder der Übergang von Forderungen richtet sich nach Landesrecht (Niederschrift 6. Tagung, S. 41; Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 27).

Artikel 45

Beförderer, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

1. Artikel 36 letzter Halbsatz CMR, der eine Häufung von Klagen erlaubt, wurde nicht übernommen. Der Grund für diese Abweichung der CMR von der CIM war das Problem der Zahlungsfähigkeit der einzelnen Straßenfrachtführer; diese schien nicht so gesichert wie die Zahlungsfähigkeit der Eisenbahnen.
2. Da unter „letzter Beförderer“ der Beförderer verstanden werden kann, der als letzter durch Annahme von Frachtbrief und Gut in den Beförderungsvertrag eingetreten ist (s. Art. 26), und nicht etwa der Beförderer, der nach der Planung des den Vertrag schließenden Beförderers das Gut dem Empfänger hätte abliefern sollen (Urteil der Cour de Cassation Frankreichs vom 3.5.1994, s. Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 26), ist es für die Passivlegitimation notwendig, dass dieser Beförderer im Frachtbrief eingetragen ist (s. Ziff. 4 der Bemerkungen zu Art. 7).
3. Anders als nach Artikel 45 CIM kann der Geschädigte nach Artikel 36 CMR gegen mehrere Beförderer klagen. Die Straßenfrachtführer bilden keine notwendige Streitgenossenschaft. Klageabweisende Urteile wirken daher nicht zu Gunsten der übrigen Frachtführer.
4. Der Revisionsausschuss diskutierte ausführlich die Frage, ob der ausführende Beförderer in dieser Bestimmung ausdrücklich zu erwähnen ist oder ob der Ausdruck „Beförderer“ genügt, um direkte Klagen gegen den ausführenden Beförderer zuzulassen. Im Interesse der terminologischen Klarheit - unter Beförderer ist stets nur der vertragliche Beförderer zu verstehen (Art. 3 Buchst. a) - wurde zusätzlich zu Artikel 27 § 2 eine parallele Bestimmung in Artikel 45 § 6 aufgenommen (Niederschrift 6. Tagung, S. 44/45).
5. Siehe Ziffer 3 der Bemerkungen zu Artikel 3.

Artikel 46 Gerichtsstand

1. Aus Artikel 46 § 1 ergibt sich nunmehr klar, dass die ER CIM Vorrang gegenüber den Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (EuGVÜ) haben. Artikel 46 enthält auch keinen Vorbehalt mehr zu Gunsten von Gerichtsstandsregelungen in zweiseitigen Staatsverträgen oder in Konzessionen.
2. Die Anknüpfungspunkte in Buchstaben a) und b) wurden aus Artikel 31 Abs. 1 CMR übernommen. Die für „Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle“ („succursale ou agence“) verwendeten Begriffe stimmen überein mit den in Artikel 5 Ziff. 5 EuGVÜ benutzten Anknüpfungsmerkmalen. Zur Auslegung kann daher die Rechtsprechung des EuGH als *ratio legis* herangezogen werden. Es handelt sich um einen „Mittelpunkt geschäftlicher Tätigkeit, der auf Dauer als Außenstelle eines Stammhauses hervortritt, eine Geschäftsführung hat und sachlich so ausgestattet ist, dass er in der Weise Geschäfte mit Dritten betreiben kann, dass diese, obgleich sie wissen, dass möglicherweise ein Rechtsverhältnis mit dem im Ausland ansässigen Stammhaus begründet wird, sich nicht unmittelbar an dieses zu wenden brauchen, sondern die Geschäfte an dem Mittelpunkt geschäftlicher Tätigkeit abschließen können, der dessen Außenstelle ist“ (EuGH, Urteil vom 22.11.1978 in der Rechtssache 33/78).
3. § 2 entspricht Artikel 31 Abs. 2 CMR und regelt die Einrede der Rechtshängigkeit (Litispendenz) und der Rechtskraft (res iudicata).

Artikel 47 Erlöschen der Ansprüche

Artikel 57 CIM 1980 wurde übernommen. Der Revisionsausschuss lehnte einen Antrag ab, das System des Artikels 30 CMR zu übernehmen, wonach die Annahme des Gutes ohne Vorbehalt lediglich den widerlegbaren Beweis bildet, dass der Beförderer das Gut in dem im Frachtbrief beschriebenen Zustand erhalten hat (Niederschrift 6. Tagung, S. 47; Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 31). Der Revisionsausschuss erachtete die Bestimmungen des § 2 als ausreichenden Schutz der Kunden.

Artikel 48 Verjährung

1. Artikel 58 CIM 1980 wurde in den Grundzügen übernommen, jedoch wurde die kasuistische Regelung hinsichtlich des Beginns der Verjährung in § 2 etwas vereinfacht.
2. Der Revisionsausschuss lehnte einen Antrag auf Angleichung der Fristen an die des Artikels 32 CMR - bei qualifiziertem Verschulden drei statt zwei Jahre - ab (Niederschrift 6. Tagung, S. 50, Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 31-33).

Titel V

Beziehungen der Beförderer untereinander

Artikel 49 Abrechnung

§ 1 übernimmt Artikel 59 § 1 CIM 1980, § 2 den Artikel 35 Abs. 2 CMR (Beweiskraft des Frachtbriefs im Verhältnis der aufeinanderfolgenden Beförderer).

Artikel 50 Rückgriffsrecht

Die Regelung entspricht Artikel 60 CIM 1980.

Artikel 51 Rückgriffsverfahren

1. Die §§ 1 bis 3 entsprechen den §§ 1 bis 3 des Artikels 62 CIM 1980.
2. § 4 betreffend die Zuständigkeit orientiert sich an Artikel 31 Abs. 1 Buchst. a) CMR.
3. § 5 entspricht Artikel 63 § 2 CIM 1980.
4. Der Entwurf des Zentralamtes vom Mai 1995 hatte auf die Regelung des Artikels 62 § 5 CIM 1980 - dem Beispiel der CMR folgend - verzichtet. Da damit eine Verzögerung des Entschädigungsverfahrens nicht ausgeschlossen ist und dies eine Verschlechterung der Lage der Berechtigten, die ihre Ansprüche gegen einen Beförderer geltend machen, bedeuten könnte, beschloss der Revisionsausschuss bei der zweiten Lesung, in § 6 eine dem Artikel 62 § 5 CIM 1980 entsprechende Regelung aufzunehmen (Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 35).

Artikel 52 Vereinbarungen über den Rückgriff

Diese Lösung entspricht grundsätzlich Artikel 64 CIM 1980 (vgl. auch Art. 40 CMR).