

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**CR 25/5 Add. 1  
17.04.2014**

Original: FR

## **25. Tagung**

Teilrevision von Anhang B (ER CIM)

Erläuterndes Dokument und Ergänzungsvorschläge für die erläuternden Bemerkungen

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

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

### **(CIM – Anhang B zum Übereinkommen)**

#### **Einleitung**

Mit diesem Dokument sollen die Änderungsvorschläge an den ER CIM erläutert werden, die dem Revisionsausschuss bei dessen 25. Tagung zur Entscheidung oder Prüfung, bevor sie der Generalversammlung zur Entscheidung vorgelegt werden, vorgeschlagen werden.

Darüber hinaus beinhaltet dieses Dokument Änderungsvorschläge für die erläuternden Bemerkungen zu diesen Vorschriften.

Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. c) COTIF ist der Revisionsausschuss für die Änderung der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM zuständig, mit Ausnahme der Artikel 1, 5, 6 §§ 1 und 2, der Artikel 8, 12, 13 § 2, der Artikel 14, 15 §§ 2 und 3, des Artikels 19 §§ 6 und 7 sowie der Artikel 23 bis 27, 30 bis 33, 36 bis 41 und 44 bis 48. Für die Änderung dieser Artikel ist die Generalversammlung zuständig.

#### **Begründung der Änderungen der ER CIM Artikel für Artikel**

##### **Artikel 6 Beförderungsvertrag**

###### **Grund für die vorgeschlagene Änderung**

In Paragraph 7 dieses Artikels muss infolge der mit Inkrafttreten des Vertrags von Lissabon vollzogenen Namensänderung der Europäischen Gemeinschaften in **Europäische Union** eine rein redaktionelle Änderung vorgenommen werden.

##### **Artikel 6a (neu) Form des Frachtbriefs**

###### **Grund für die vorgeschlagene Änderung**

Mit dieser Änderung soll Paragraph 9 des Artikels 6 CIM durch materielle Bestimmungen ersetzt werden und durch die Schaffung eines neuen Artikels 6a zur Form des Frachtbriefs soll dem elektronischen Frachtbrief der Vorrang gegeben werden.

Dieser neue Artikel 6a besteht aus folgenden 5 neuen Paragraphen:

§ 1: „Der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente sind in elektronischen Datenaufzeichnungen zu erstellen.“

§ 2: „Das Verfahren, das zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages vereinbart wird, um den elektronischen Frachtbrief und die beigegebenen elektronischen Begleitdokumente zu erstellen, muss gewährleisten, dass die darin enthaltenen Angaben vom Zeitpunkt der Ausstellung vollständig und unversehrt sind.“

§ 3: „Das Verfahren, das zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages vereinbart wird, um den elektronischen Frachtbrief zu ergänzen oder zu ändern, muss die vorgenommenen Veränderungen erkenntlich machen.

Desgleichen muss es auch die ursprünglichen Angaben, die im elektronischen Frachtbrief enthalten sind, erhalten können.“

§ 4: „Der elektronische Frachtbrief ist zu authentifizieren.

Die Authentifizierung kann durch die elektronische Signatur oder ein anderes geeignetes Verfahren erfolgen.“

§ 5: „Die Parteien des Beförderungsvertrages können vereinbaren, dass der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente in Papierform erstellt werden.“

Die Arbeiten zur Umsetzung des e-RailFreight Projektes haben gezeigt, dass der Grundsatz der funktionalen Äquivalenz gemäß Artikel 6 § 9 CIM in der früheren Praxis die Rechtssicherheit in Bezug auf nationales Recht gewährleistet hat. Dieser Grundsatz macht das System jedoch komplex und kostspielig, die Papierdokumente können nur schwierig eins zu eins in eine elektronische Datenform übertragen werden.

Die Ermöglichung der ausschließlich elektronischen Übermittlung von Frachtbrief und Begleitdokumenten in der Zukunft stellt einen der Hauptänderungsaspekte der Änderung der ER CIM dar.

Die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs im Eisenbahnverkehr bietet zahlreiche Vorteile, wie beispielsweise Zeit- und Geldeinsparungen für die Parteien des Beförderungsvertrags sowie eine bessere Rechtssicherheit gegen fehlerhafte und gefälschte handschriftliche Signaturen. Mit dem elektronischen Frachtbrief kann der Absender direkt sehen, wann die Ware den Zielbahnhof erreicht hat und wann sie dem Kunden überbracht wurde. Zudem können Versand, Vertragsänderungen, Vorbehalte, spätere Auftragsausführungen usw. jederzeit direkt von den Parteien verfolgt werden. Aufgrund der Masse an hauptsächlich administrativen Dokumenten, die dem Frachtbrief täglich und für jede Sendung beigelegt werden, können die einzelnen Beteiligten auch Beförderungskosten einsparen. Darüber hinaus ist der elektronische Frachtbrief umweltfreundlich und trägt zur Senkung des Papierverbrauchs bei.

In erster Linie muss nun sichergestellt werden, dass dieser Dokumentenaustausch die gleiche Rechtssicherheit bietet wie der Austausch in Papierform zwischen den am Beförderungsvertrag beteiligten Parteien und mit dem Zoll, da der Frachtbrief als Transiterklärung im Zollverfahren gilt.

Dieser Änderungsvorschlag garantiert auch die Akzeptanz des Frachtbriefs und der Begleitdokumente als Beweisdokumente, was in der Verkehrswelt äußerst wichtig ist.

In den einzelnen Paragraphen des neuen Artikels 6a wird den Bedürfnissen der einzelnen Akteure in Bezug auf den Frachtbrief Rechnung getragen, damit das gewählte Verfahren für die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs und der Begleitdokumente die Übertragungsweise der Daten sowie die Art der Sendung und alle nötigen Garantien wie die Richtigkeit und Verlässlichkeit der Vermerke des besagten elektronischen Frachtbriefs festlegt und sicherstellt.

Darüber hinaus wird in diesem neuen Artikel 6a weiter auch die Möglichkeit eines Frachtbriefs in Papierform vorgesehen.

### **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

Es wird vorgeschlagen, folgenden neuen Absatz in **Artikel 6 § 2** hinzuzufügen:

„Der Frachtbrief kann in elektronischer oder in Papierform erstellt werden (siehe Art. 6a CIM). Die im Rahmen des elektronischen Systems ausgetauschten Nachrichten entsprechen den Vorgängen beim Frachtbrief in Papierform (Übergabe des Frachtbriefs und der Begleitdokumente, Übergabe des Frachtbriefdoppels, Rücknahme des Frachtbriefs usw.).“

### **Grund für die vorgeschlagene Ergänzung**

Dieser neue Absatz ist eine weitere Folge des neuen Artikels 6a der ER CIM. Um den Beteiligten im Beförderungsvertrag und Zollverfahren Rechtssicherheit zu geben, ist es absolut unerlässlich, dass die in Verbindung mit dem elektronischen Frachtbrief stehenden Vorgänge exakt die gleichen sind wie bei dem aktuellen Frachtbrief in Papierform. Gleichermaßen kann mit einem derartigen Kommentar in Artikel 6 § 2 CIM ein ähnlicher Hinweis in zahlreichen anderen Artikeln vermieden werden.

## **Artikel 16 Lieferfristen**

### **Grund für die vorgeschlagene Änderung**

Die Streichung dieses Satzes hängt damit zusammen, dass zum einen der Sonntag in einigen Mitgliedstaaten kein Feiertag ist und zum anderen die gesetzlichen Feiertage sich von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat stark unterscheiden, wodurch ein solcher Satz lediglich Verwirrung stiftet. In den Vorschriften für den Seeverkehr ist im Übrigen auch keine derartige Bestimmung zu den Lieferfristen enthalten.

### **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

Die internationalen Benutzerverbände wünschten, ~~künftig auf das Ruhens 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).

### **Grund für die vorgeschlagene Änderung**

Wie in den erläuternden Bemerkungen zu Paragraph 3 des Artikels 16 angegeben, geschah die Streichung des Ruhens der Lieferfrist an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen auf Wunsch der internationalen Benutzerverbände. 1990 war der Revisionsausschuss diesem Wunsch nicht nachgekommen.

## **Artikel 18**

### **Verfügungsrecht über das Gut**

#### **Grund für die vorgeschlagene Änderung**

Dieser Änderungsvorschlag umfasst 2 Aspekte:

- Einerseits eine terminologische Änderung, bei der vorgeschlagen wird „Verfügungsrecht über das Gut“ durch den angemessener scheinenden Ausdruck „Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages“ zu ersetzen. Der Begriff „Verfügungsrecht über das Gut“ wird eher im Rahmen eines Kaufvertrages verwendet.

In Übereinstimmung mit dem derzeitigen § 3 wird das Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages mit Erstellen des Frachtbriefes vom Absender auf den Empfänger übertragen, es sei denn, ein gegenteiliger Vermerk wird vom Absender im Frachtbrief angebracht. Diese bei der letzten Revision angenommene Lösung basiert auf der CMR (Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen, CMR von franz. *Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*). In der CMR ist diese Lösung jedoch lediglich dann vorgesehen, wenn der Absender einen entsprechenden Vermerk im Frachtbrief anbringt.

- Andererseits hat nach Meinung der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Praxis gezeigt, dass die Übertragung des Rechts zur Änderung des Beförderungsvertrags viel zu früh erfolgt. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die Übertragung vom Absender auf den Empfänger auf einen späteren Zeitpunkt zu verlegen: Mit Ausnahme der Fälle, dass Ort und Zeitpunkt der Übertragung vom Absender im Frachtbrief vermerkt sind (vgl. Art. 12 § 3 CMR) oder ein Hinweis besteht, wonach spätere Verfügungen des Empfängers unzulässig sind, erfolgt die Übertragung mit der Ankunft der Sendung im Bestimmungsland (vgl. Art. 31 CIM 1980).

Mit diesem Vorschlag soll der Zeitpunkt für die Ausübung des Rechtes zur Änderung des Beförderungsvertrages durch den Empfänger an die CIM 1980 angeglichen werden. Dieser Zeitpunkt ist die Ankunft der Sendung auf dem Gebiet des Bestimmungslandes, da dies für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Umgang mit späteren Verfügungen des Absenders oder Empfängers scheinbar die beste Lösung darstellt.

#### **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

Zu Absatz 2 folgenden Satz hinzufügen:

„Seit Inkrafttreten der ER CIM 1999 hat die Praxis gezeigt, dass die für die ER CIM 1980 angenommene Lösung zur Bestimmung des Zeitpunktes, ab dem der Empfänger den Beförderungsvertrag ändern kann, d.h. „wenn die Sendung in das Zollgebiet des Bestimmungslandes gelangt ist“, für Absender und Beförderer einfacher zu handhaben war als der Zeitpunkt der Erstellung des Frachtbriefes. Aus diesem Grund hat der Revisionsausschuss diese Änderung des Titels von Artikel 18 und Paragraph 3 desselben Artikels angenommen, bei dem zum Wortlaut aus Art. 31 der ER CIM 1980 zurückgekehrt wird.“

#### **Grund für die vorgeschlagene Ergänzung**

Wenn die 25. Tagung des Revisionsausschusses diese Änderung annimmt, bei der der Begriff „Verfügungsrecht“ durch „Recht zur Änderung“ ersetzt wird und der Zeitpunkt, ab dem der Empfänger den Beförderungsvertrag ändern kann, auf den Zeitpunkt der Ankunft der Sen-

dung im Gebiet des Bestimmungslandes festgesetzt wird, müssen die erläuternden Bemerkungen um das Ergebnis der Diskussion und den angegebenen Satz ergänzt werden.

## **Artikel 19 Ausübung des Verfügungsrechts**

### **Grund für die vorgeschlagene Änderung**

In Übereinstimmung mit der für den vorangegangenen Artikel vorgeschlagenen Änderung wird lediglich der Titel des Artikels von „Ausübung des Verfügungsrechtes“ in „Ausführung der nachträglichen Verfügungen“ geändert.

Es handelt sich dabei um eine einfache Anpassung an die im Rahmen der Änderung von Artikel 18 CIM vorgeschlagene neue Terminologie.

### **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

Folgenden neuen Absatz 9 hinzufügen:

„Die Vorlage des Frachtbriefs oder des Frachtbriefdoppels dient hauptsächlich dem Schutz der Interessen des Absenders (z. B. Vermeidung von Verfügungen und Reklamationen nicht berechtigter Personen anstelle des Absenders) und des Empfängers (dieser kann z.B. vom Absender die Herausgabe des Frachtbriefdoppels verlangen, um spätere Änderungen am Beförderungsvertrag zu vermeiden, insbesondere dann, wenn die Sendung Gegenstand eines Dokumentenakkreditivs ist). Bei Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs ist anstelle dieser Blätter des Frachtbriefs ein dem Original oder Doppel des Frachtbriefs entsprechender Ausdruck vorzulegen. Die vom CIT verfassten Leitlinien zum Frachtbrief enthalten genauere Angaben hierzu.“

### **Grund für die vorgeschlagene Ergänzung**

Es ist selbstverständlich, dass bei einer Änderung der ER CIM zu Modernisierungszwecken durch die Verwendung neuer Technologien, wie der Priorisierung des elektronischen Frachtbriefs vor der Papierform, auch gewährleistet sein muss, dass die bislang ebenfalls in Papierform erstellten Begleitdokumente und die Blätter des Frachtbriefs künftig ebenfalls in elektronischer Form erstellt werden. Wichtigster Aspekt ist in diesem Zusammenhang die Äquivalenz der Daten. Bei Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs sollte ein Ausdruck genügen, der dem Beförderer von den Berechtigten vorzuweisen ist. In Bezug auf diese Artikel scheint ein derartiger Kommentar als Ergänzung des oben für Artikel 6 § 2 CIM vorgeschlagenen Kommentars angemessen.

## **Artikel 22 Folgen der Beförderungs- und Ablieferungshindernisse**

### **Grund für die vorgeschlagene Änderung**

Mit diesem Vorschlag soll in Paragraph 6 des Artikels 22 der ER CIM zu den Folgen der Beförderungs- und Ablieferungshindernisse der Begriff „Absender“ durch „Berechtigter“ ersetzt werden.

Diese Bestimmung dient dem Schutz des Beförderers in Bezug auf problematische Güter (gefährliche Abfälle usw.). Sie gilt ausschließlich in Fällen, in denen das Hindernis nicht gemäß den §§ 2 und 3 beseitigt werden kann.

Sie gilt ebenfalls, wenn der Empfänger den Beförderungsvertrag geändert hat, die Ware in diesem Fall also an die Person zurückgeschickt wird, von der Instruktionen verlangt wurden, d. h. an den Empfänger, der den Beförderungsvertrag geändert hat. In diesem letzten Fall wird kein zweiter Beförderungsvertrag, in dem der Empfänger des ersten Beförderungsvertrages als Absender geführt wird, erstellt, sondern lediglich der ursprüngliche Beförderungsvertrag geändert.

### **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

Folgenden Text zu Absatz 3. hinzufügen:

„Bei seiner 25. Tagung hat der Revisionsausschuss beschlossen, den Begriff „Halter“ durch „Berechtigter“ zu ersetzen. Obwohl diese Bestimmung nur Anwendung findet, wenn das Hindernis nicht gemäß den §§ 2 und 3 beseitigt werden kann, sollte in der Praxis eine Vereinheitlichung der Begriffe vorgenommen werden, um den finalen Ansprechpartner des Beförderers zu bestimmen und in diesem Zusammenhang vom Berechtigten gesprochen werden (§§ 2 und 3) und nicht vom Absender, der im Fall von problematischen Gütern schwierig zu ermitteln ist.“

### **Grund für die vorgeschlagene Ergänzung**

Infolge der vorgeschlagenen Begriffsänderung von „Halter“ zu „Berechtigter“ muss der vorgeschlagene Text hinzugefügt werden.

Der Begriff „Berechtigter“ wird in den ER CIM an verschiedenen Stellen in Zusammenhang mit der Haftung und in Artikel 22 selbst bereits verwendet.

## **Artikel 42 Tatbestandsaufnahme**

### **Grund für die vorgeschlagene Änderung**

Unter Berücksichtigung der Bemerkungen zu Artikel 6a müssen auch die anderen Artikel der ER CIM angepasst werden, in denen auf den Frachtbrief in Papierform verwiesen wird. Hier wird vorgesehen, die Tatbestandsaufnahme in elektronischer Form zu erstellen. Diese ist ein in Fällen von teilweisem Verlust oder Beschädigungen des Gutes wichtiges Element des Be-

förderungsvertrages. In Absatz 2 von § 2 ist auch die Möglichkeit vorgesehen, in Ausnahmefällen und infolge einer Vereinbarung zwischen den Parteien eine Papierfassung anzufertigen.

### **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

Folgenden neuen Absatz 3 hinzufügen:

„Bei seiner 25. Tagung hat der Revisionsausschuss beschlossen, in Übereinstimmung mit der Änderung an Artikel 6a dieselben Änderungen nicht nur in Bezug auf den eigentlichen Frachtbrief, sondern auch auf alle damit in Verbindung stehenden Dokumente, wie die Tatbestandaufnahme bei Verlust und Beschädigung, einzuführen, die künftig in elektronischer Form zu erstellen sind. Die im Rahmen des elektronischen Systems ausgetauschten Nachrichten müssen den Vorgängen beim Frachtbrief in Papierform entsprechen. Genau wie bei Artikel 6a § 5 ist im Ausnahmefall eine Papierfassung möglich (§ 2 Abs. 2).“

### **Grund für die vorgeschlagene Ergänzung**

Die Änderung steht im Einklang mit dem Wortlaut des neuen Artikels 6a, der dem elektronischen Frachtbrief den Vorrang einräumt.

## **NUR FÜR DIE ERLÄUTERNDEN BEMERKUNGEN ZU DEN ER CIM**

### **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

#### **zu Artikel 6 § 2 CIM**

Folgenden neuen Absatz hinzufügen:

„Der Frachtbrief kann in elektronischer oder in Papierform erstellt werden (siehe Art. 6a CIM). Die im Rahmen des elektronischen Systems ausgetauschten Nachrichten entsprechen den Vorgängen beim Frachtbrief in Papierform (Übergabe des Frachtbriefs und der Begleitdokumente, Übergabe des Frachtbriefdoppels, Rücknahme des Frachtbriefs usw.).“

### **Grund für die vorgeschlagene Ergänzung**

Diese vorgeschlagene Ergänzung ist eine Folge des neuen Artikels 6a der ER CIM. Um den Beteiligten im Beförderungsvertrag und Zollverfahren Rechtssicherheit zu geben, ist es absolut unerlässlich, dass die in Verbindung mit dem elektronischen Frachtbrief stehenden Vorgänge exakt die gleichen bleiben wie bei dem aktuellen Frachtbrief in Papierform.

Mit einem derartigen Kommentar in Artikel 6 § 2 CIM kann ein ähnlicher Hinweis in zahlreichen anderen Artikeln vermieden werden.



## **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

### **zu Artikel 6a § 5 CIM**

Folgenden neuen Absatz hinzufügen:

„Die Vertragsparteien sollten die Erstellung eines Frachtbriefs in Papierform nur im Ausnahmefall und wenn dies unerlässlich ist vereinbaren (z. B. vereinfachtes Eisenbahntransitverfahren, Abwesenheit geeigneter elektronischer Systeme).“

### **Grund für die vorgeschlagene Ergänzung**

Sinn und Zweck der Priorisierung des elektronischen Frachtbriefs ist die Vermeidung der Papierform. Einige Ausnahmen von der Regel sind jedoch notwendig, hauptsächlich in Zusammenhang mit der Einhaltung der Zollbestimmungen und mit der Schwierigkeit für Verkehrsunternehmen, ein elektronisches System einzuführen, das die Anforderungen der Beteiligten am Beförderungsvertrag für den Eisenbahngüterverkehr erfüllt.

Der Kommentar zu Artikel 6a § 5 soll einige Ausnahmefälle aufzählen, in denen die Parteien des Beförderungsvertrages die Erstellung eines Frachtbriefs in Papierform vereinbaren können.

## **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

### **zu den Artikeln 21, 43 und 44 CIM**

Folgenden neuen Absatz hinzufügen:

„Die Vorlage des Frachtbriefs oder des Frachtbriefdoppels dient hauptsächlich dem Schutz der Interessen des Absenders (z. B. Vermeidung von Verfügungen und Reklamationen nicht berechtigter Personen anstelle des Absenders) und des Empfängers (dieser kann z.B. vom Absender die Herausgabe des Frachtbriefdoppels verlangen, um spätere Änderungen am Beförderungsvertrag zu vermeiden, insbesondere dann, wenn die Sendung Gegenstand eines Dokumentenakkreditivs ist). Bei Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs ist anstelle dieser Blätter des Frachtbriefs ein dem Original oder Doppel des Frachtbriefs entsprechender Ausdruck vorzulegen. Die vom CIT verfassten Leitlinien zum Frachtbrief enthalten genauere Angaben hierzu.“

### **Grund für die vorgeschlagene Ergänzung**

Es ist selbstverständlich, dass bei einer Änderung der ER CIM zu Modernisierungszwecken durch die Verwendung neuer Technologien, wie der Priorisierung des elektronischen Frachtbriefs vor der Papierform, auch gewährleistet sein muss, dass die bislang ebenfalls in Papierform erstellten Begleitdokumente und die Blätter des Frachtbriefs künftig ebenfalls in elektronischer Form erstellt werden. Wichtigster Aspekt ist in diesem Zusammenhang die Äquivalenz der Daten. Bei Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs sollte ein Ausdruck genügen, der dem Beförderer von den Berechtigten vorzuweisen ist.

In Bezug auf diese Artikel scheint ein derartiger Kommentar zudem als Ergänzung des oben für Artikel 6 § 2 CIM vorgeschlagenen Kommentars angemessen.

## **Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen**

### **zu Artikel 13 CIM**

Folgenden neuen Absatz 6 hinzufügen:

„6. Gemäß § 2 besteht die die Verladung betreffende Pflicht des Absenders darin, sicherzustellen, dass seine Aktivitäten die Eisenbahnsicherheit unter normalen Beförderungsbedingungen nicht gefährden. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat seinerseits durch die Einhaltung dieser sicherheitsrelevanten Pflicht gemäß den Artikeln 6 § 2 und 15 § 3 der geltenden ATMF oder dem Sicherheitsmanagementsystem im Unionsrecht zu gewährleisten, jede offensichtliche Anomalie betreffend die Verladungsgrundsätze aufzudecken zu können.“

### **Grund für die vorgeschlagene Ergänzung**

Zu den Kommentaren in den erläuternden Bemerkungen zu Artikel 13 der ER CIM soll ein neuer Absatz 6. hinzugefügt werden.

Bei der 6. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Genf, 12. Juni 2013) wurde anlässlich der Diskussion zur überarbeiteten Fassung der ETV WAG eine Frage zu Anhang I Absatz 6 gestellt, wo es heißt: „Das für die Durchführung der Zugfahrt zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sicherstellen, dass die Güterwagen sicher und unter Anwendung von Sicherungsmaßnahmen beladen sind und dies während der gesamten Fahrt bleiben.“

Die Notwendigkeit, die Konformität mit Artikel 13 der CIM sicherzustellen, wurde anerkannt. Dieser enthält folgende Bestimmungen:

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

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

Diese Bestimmungen legen das Haftungsverhältnis zwischen Absender und Verloader eindeutig fest, so dass der Absender für die Folgen einer mangelhaften Verladung seinerseits direkt haftbar gemacht werden kann. Die Reichweite dieser Haftung und die genaue Beschaffenheit, einschließlich der Pflicht des Eisenbahnunternehmens, den sicheren Betrieb des Zuges zu gewährleisten, sind jedoch nicht explizit festgelegt.

Zum Zweck der expliziteren Erläuterung bei der 3. und letzten Sitzung der Arbeitsgruppe ER CUV am 9. April 2014 in Bern hat das Sekretariat der OTIF vorgeschlagen, den besagten Zusatz als Absatz 6 zu Dokument CUV 3/3 vom 10. März 2014 hinzuzufügen und diese Pflicht in die erläuternden Bemerkungen zu Artikel 13 der ER CIM aufzunehmen.

Nach einer Präsentation der OTIF zu diesem Thema und anschließender Debatte haben die Delegierten der besagten Arbeitsgruppe den Vorschlag diesen zusätzlichen Punkt 6 in die erläuternden Bemerkungen zu Artikel 13 der ER CIM aufzunehmen, für sachdienlich empfunden.