



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

**Groupe de travail « RU CIM »
Arbeitsgruppe „ER CIM“
Working group “CIM UR”**

**CIM 1/2 Add.1
08.09.2014**

Original: FR

1. Sitzung

Teilrevision von Anhang B (ER CIM)

Erläuterndes Dokument und Ergänzungsvorschläge für die Erläuternden Bemerkungen

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

(CIM – Anhang B zum Übereinkommen)

Einleitung

1. Dieses Dokument dient der Erläuterung der Änderungsvorschläge an den ER CIM, die der Arbeitsgruppe „Revision der ER CIM“ vorgelegt werden, welche von der 25. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 25. und 26. Juni 2014) zur Vorbereitung der Revision der ER CIM eingerichtet wurde und sich dabei insbesondere mit der Schaffung angemessener Vorschriften zum elektronischen Frachtbrief auseinandersetzen wird.

Bei der 25. Tagung des Revisionsausschusses hat die Europäische Kommission den Beschluss des Rates der Europäischen Union präsentiert, demgemäß die Änderung der Artikel 6 und 6a der ER CIM durch die Verwendung des Frachtbriefs und der Begleitdokumente für Zoll-, Gesundheits- und phytosanitäre Verfahren das EU-Recht direkt betreffen.

Obwohl sie der Priorisierung der elektronischen Form des Frachtbriefs prinzipiell zustimmt, könnte nach Ansicht der EU die Annahme dieser Änderung unbeabsichtigte Auswirkungen haben. Das EU-Recht liefert in seiner aktuellen Fassung keine Rechtsgrundlage für die elektronische Form der Zolldokumente, die sanitären oder phytosanitären Gütern beigelegt werden müssen.

Aus diesem Grund wurde bei der 25. Tagung des Revisionsausschusses in Bezug auf die Änderung der ER CIM kein Beschluss getroffen, man entschied sich stattdessen für eine gut vorbereitete und idealerweise mit den Entwicklungen des Zollrechts der EU synchronisierte Lösung für die Artikel 6 und 6a, die in gestaffelter Form bis 2020 eingeführt werden soll.

Zur Vorbereitung der 1. Sitzung der Arbeitsgruppe „Revision der ER CIM“ hat die OTIF eine Konzertierungssitzung mit der Europäischen Kommission, dem CIT und der GEB einberufen. Dieses Treffen hat am 19. September 2014 in Brüssel stattgefunden.

Bei dieser Sitzung einigte man sich darauf, dass die Papierfassung des Frachtbriefs selbstverständlich auch weiterhin möglich bleiben sollte, insbesondere wenn die Zollvorschriften dies erfordern. Auch für die sanitären und phytosanitären (SPS)¹ Zertifikate ist dies von erheblicher Bedeutung. In den Erläuternden Bemerkungen zu den CIM sollte daher auch auf den Vorrang des Zoll – und SPS Regelungen hingewiesen werden.

Anhand dieser neuen Bestimmung sollen die elektronischen Dokumente schrittweise Standard werden. Gleichzeitig soll die Verwendung der Papierfassung des Fracht-

¹ SPS: Abkommen über sanitäre und phytosanitäre Maßnahmen

briefs weiterhin möglich bleiben, insbesondere wenn öffentliche Rechtsvorschriften, wie das Zollrecht, dies vorschreiben.

Artikel 6a bleibt dispositives Recht, d. h. der Frachtbrief und die Begleitdokumente können in Papierform erstellt werden, und insbesondere in Bezug auf die Zolldokumente sind die Vertragsparteien zur Erstellung der Papierfassung verpflichtet. Im Gegenzug ermöglicht der gewählte Wortlaut die schrittweise Anpassung an die künftigen Entwicklungen hin zu einer Entmaterialisierung der Verfahren, wie beispielsweise des Zollverfahrens.

§ 5 des neuen Artikels 6a sieht ausdrücklich vor, dass „die Parteien des Beförderungsvertrages vereinbaren können, dass der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente in Papierform erstellt werden.“

Des Weiteren ist bei diesem Treffen auch die Frage nach einer möglichen Koexistenz der Papierfassungen der Begleitdokumente und des Frachtbriefs selbst gestellt worden. Am Ende wurde beschlossen, einen zusätzlichen Satz zur Erklärung des Sachverhaltes in die Erläuternden Bemerkungen aufzunehmen.

2. Was das Verfahren betrifft, so wird die Arbeitsgruppe dem Revisionsausschuss ihre Vorschläge dann im schriftlichen Verfahren zur Genehmigung vorlegen, so dass sie bei der nächsten Generalversammlung Ende September 2015 in Bern behandelt werden können.

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

Bei der Revision 1999 wurde beschlossen, unter Berücksichtigung der Erfahrungen, die in einer Arbeitsgruppe der UIC mit dem Projekt DOCIMEL (elektronisches CIM-Dokument) in Zusammenarbeit mit dem CIT gesammelt wurden, Artikel 8 § 4 Buchst. g)² der CIM 1980 zu ersetzen.

Der vom Revisionsausschuss angenommene Text, d. h. der derzeitige § 9 des Artikels 6 der ER CIM 1999 basiert auf der Idee einer funktionalen Äquivalenz. Er ist wie folgt gefasst:

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

Mit anderen Worten gilt der Grundsatz der gleichen Rechtswirkung für sämtliche Funktionen des Frachtbriefs, jedoch wird das Problem der Beweiskraft als Beispiel besonders hervorgehoben, da in diesem Bereich in verschiedenen Landesrechten die größten Schwierigkeiten bestehen. Wenn also anhand der zur elektronischen Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren die funktionale Gleichwertigkeit nachweislich sichergestellt ist, dann hat die elektronische Datenaufzeichnung dieselbe Beweiskraft wie die entsprechenden Daten des in Papierform verkörperten Frachtbriefes.

Im Rahmen des Projektes e-RailFreight hat sich allerdings herausgestellt, dass die zur Transposition des Grundsatzes der funktionalen Gleichwertigkeit nötigen Anforderungen das e-RailFreight-System komplex und kostspielig machen. Dies liegt u. a. an den Problemen, die in Zusammenhang mit der Abhängigkeit von nationalem Recht bestehen, wodurch die Verwendung des Frachtbriefs aus betrieblicher Sicht unnötig kompliziert wird.

Angesichts dieser Sachlage hat das CIT gemeinsam mit der OTIF nach einer Alternative für den Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit gesucht, indem man eine einheitliche Lösung zumindest für die Hauptfunktion des Frachtbriefs finden wollte, d. h. für die Beweisfunktion betreffend den Abschluss und Inhalt eines Beförderungsvertrages sowie die Übernahme des Gutes. In Bezug auf die weiteren möglichen Funktionen des Frachtbriefs (Zolldokument, Steuerelement usw.) war bereits zu Beginn der Arbeiten klar, dass die nationalen Vorschriften des öffentlichen Rechts berücksichtigt werden müssen.

² Artikel 8 § 4 Buchst. g) der ER CIM 1980: „Zwei oder mehrere Staaten können durch Abkommen oder zwei oder mehrere Eisenbahnen können durch Zusatzbestimmungen oder Tarifbestimmungen Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von den Einheitlichen Rechtsvorschriften abweichen dürfen, und zwar für:

[...]

g) Sendungen, die auf Grund von Belegen der automatischen Datenverarbeitung befördert werden.“

Konkret haben sich die Überlegungen des CIT und der OTIF auf die Schaffung präziser materieller Vorschriften zum elektronischen Frachtbrief und - wenn möglich - zu den elektronischen Begleitdokumenten beschränkt. Zu diesem Zweck haben die beiden Organisationen sich mit modernen Rechtsinstrumenten anderer Verkehrsträger auseinandergesetzt, wie dem Montrealer Übereinkommen über die Vereinheitlichung gewisser Regeln des Luftverkehrs (in Kraft seit dem 4. November 2003), den Rotterdam Regeln (Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See) oder dem Zusatzprotokoll zum CMR (e-CMR) über den elektronischen Frachtbrief (in Kraft seit 2008 – aktuell 9 Vertragsparteien).

Die Sachverständigen der OTIF und des CIT haben festgestellt, dass sich das System des Zusatzprotokolls zum CMR von denjenigen des Montrealer Übereinkommens und der Rotterdam Regeln unterscheidet. Im Zusatzprotokoll zum CMR entstammen die Bestimmungen dem Verkehrs- und Informatikrecht.

Die Expertengruppe war auch der Ansicht, dass der Ansatz des CMR nicht eins zu eins in das System der ER CIM übernommen werden kann, dass man sich aber am e-CMR orientieren könnte und das nationale Recht auf angemessene Weise berücksichtigen sollte.

Es ging auch um die Priorisierung des elektronischen Frachtbriefs und der elektronischen Begleitdokumente, obgleich CIT und OTIF sich durchaus bewusst waren, dass die Eisenbahnunternehmen noch einige Jahre für die Anpassung ihrer Verwaltung und Informatiksysteme an die elektronischen Datenträger benötigen werden und das System für den internationalen Güterverkehr verwendet werden kann.

Im Laufe der Debatte kamen die Experten des CIT und der OTIF zu dem Schluss, dass das Rechtssystem des COTIF und seiner Anhänge, insbesondere der ER CIM, sich für die Aufnahme eines zusätzlichen Anhangs über den elektronischen Frachtbrief entsprechend dem Beispiel des Protokolls e-CMR nicht eignet.

Sie haben daher eine neue Bestimmung verfasst (Artikel 6a), mit der die Streichung von Artikel 6 § 9 der ER CIM zur Folge haben wird und die folgende Anforderungen enthält:

- Vorrang des elektronischen Frachtbriefs und der elektronischen Begleitdokumente vor den Papierfassungen (§ 1).
- Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs (§ 4).

Gemäß e-CMR wird der elektronischer Frachtbrief durch eine elektronische Unterschrift authentifiziert (Artikel 3 § 1 e-CMR); er kann auch durch ein beliebiges sonstiges elektronisches Verfahren authentifiziert werden [...].

Da sich durch die elektronische Unterschrift die Komplexität des elektronischen Frachtbriefs stark erhöht und die nationalen Rechte derzeit augenscheinlich unterschiedliche Anforderungen stellen, haben sich die Experten der OTIF und des CIT für eine einfache Formulierung entschieden, laut der die Authentifizierung des elektronischen Frachtbriefs „durch die elektronische Signatur oder ein anderes geeignetes Verfahren“ erfolgen kann.

Hierbei haben die Experten der OTIF und des CIT sich auch auf Artikel 6 § 3 der ER CIM gestützt, laut dem die Unterschrift „durch einen Stempelaufdruck, einen maschinellen Buchungsvermerk oder in sonst geeigneter Weise ersetzt“ werden kann.

- Vollständigkeit und Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben (§§ 2 und 3).

Diese Paragraphen geben in vereinfachter Form den Artikel 4 des e-CMR wieder.

Die Verfahren zur Erstellung des Frachtbriefs müssen die Unversehrtheit und Vollständigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben garantieren.

Diese Voraussetzung ist dann erfüllt, wenn die Angaben – Mit Ausnahme von Hinzufügungen und Änderungen - im Verlauf der normalen elektronischen Kommunikation vollständig und unverändert bleiben. Jeglicher Zusatz oder jegliche Änderung des elektronischen Frachtbriefs müssen erkenntlich sein.

- Verwendung des Frachtbriefs in Papierform im Bedarfsfall (§ 5).

In Bezug auf die weiteren möglichen Funktionen des Frachtbriefs (Zolldokument, Steuerdokument usw.) war bereits zu Beginn der Arbeiten klar, dass die nationalen Vorschriften des öffentlichen Rechts berücksichtigt werden müssen.

Nach der Fertigstellung des Entwurfs für den neuen Artikel 6a haben die Experten des CIT und der OTIF alle Bestimmungen der ER CIM mit Bezug zum Frachtbrief einzeln geprüft (wie beispielsweise Artikel 7 „Inhalt des Frachtbriefs“, Artikel 8 „Haftung für die Angaben im Frachtbrief“ usw.).

Sie kamen zu dem Schluss, dass diese Bestimmungen nicht geändert werden müssen, da die im Rahmen des elektronischen Systems angewendeten Mitteilungsverfahren mit denen zur Erstellung der Papierfassung des Frachtbriefs äquivalent sind. Sie hielten es jedoch für nützlich und notwendig, diesbezüglich einen Zusatz in die Stellen der Erläuternden Bemerkungen aufzunehmen, die die Artikel 6 § 2, 21, 43 und 44 der ER CIM betreffen.

Änderungsvorschläge 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.).“

Zu Artikel 6a § 5:

„Artikel 6a hat in keinem Fall Vorrang vor den die Papierfassung vorschreibenden Bestimmungen des öffentlichen Rechts. Dies gilt insbesondere für die Begleitdokumente, z. B. Zolldokumente sowie sanitäre und phytosanitäre (SPS) Zertifikate. Überdies müssen nicht alle Begleitdokumente eines elektronischen Frachtbriefs ebenfalls entmaterialisiert sein.“

Zu Artikel 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.“

Artikel 16 Lieferfristen

Sonntage und gesetzliche Feiertage sind nicht zwangsläufig in allen Mitgliedstaaten arbeitsfrei. Zudem können sich die gesetzlichen Feiertage von einem Mitgliedstaat zum anderen stark unterscheiden. Folglich war das Sekretariat der OTIF der Ansicht, dass diese Bestimmungen mehr in die Allgemeinen Beförderungsbedingungen als in die ER CIM selbst gehören. Es hat daher vorgeschlagen, Artikel 6 § 4 zweiter Satz aus den ER CIM zu streichen. Dieser lautet aktuell wie folgt: „Die Lieferfrist ruht an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.“

Nach der vom Generalsekretär geteilten Ansicht des CIT sollte Artikel 16 § 4 zweiter Satz der ER CIM beibehalten werden.

In einem Brief vom 26. September 2014 begründet das CIT dies wie folgt:

„Wenn aufgrund von Landesrecht z. B. Zoll geschlossen ist oder Fahrbeschränkungen an Sonn- oder Feiertage bestehen, die Lieferfrist jedoch nicht ruht, besteht für den Beförderer eine Unmöglichkeit zur Ablieferung und er wird mit großer Wahrscheinlichkeit die Lieferfrist somit versäumen. Auch lassen sich die Fahrpläne durch die operativen Abläufe der Bahnen beim Abgang oder im Transit nicht umgestalten und sollen besonders beachtet werden.

Diese faktische Abhängigkeit der Öffnungszeiten, z. B. der Rangierbahnhöfe oder der zuständigen Zollstellen, könne die Beförderer bei der Produktion nicht wieder wett machen und auch keine weiteren Verkürzungen der Lieferfrist, als denjenigen in den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM vorgesehen, hinnehmen, da die gesamte operative Kette auf die *a priori* vorgegebenen Fahrpläne im Verbund des Forum Train Europe (FTE) aufgebaut ist. Deshalb sind die Beförderer an die gegenwärtigen Bestimmungen von Artikel 16 § 4 Satz 2 CIM streng gebunden.“

Aus diesem Grund schlägt das Sekretariat der OTIF zum gegenwärtigen Zeitpunkt vor, diese Bestimmung, die es der 25. Tagung des Revisionsausschusses vorgelegt hatte (Dokument 25/5) zu streichen.

Artikel 18 **Verfügungsrecht über das Gut**

Grund für die vorgeschlagene Änderung

Die für diese Bestimmung vorgeschlagene Änderung beinhaltet 2 Aspekte:

- Einerseits die Änderung des Titels von Artikel 18:

Es erscheint angemessen den Titel „Verfügungsrecht über das Gut“ durch den angemesseneren Ausdruck „Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages“ zu ersetzen, da der Begriff des Verfügungsrechtes über das Gut eher in Kaufverträgen verwendet wird.

- Andererseits die Änderung von § 3 des Artikels 18:

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 (Übereinkommen über des Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr 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.

Die Praxis hat jedoch 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).

Änderungsvorschlag für die Erläuternden Bemerkungen

Zu Absatz 2 folgenden Satz hinzufügen:

„Der ursprüngliche Titel des Artikels 18 „Verfügungsrecht über das Gut“ wird ersetzt durch „Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages“, da der Begriff des Verfügungsrechtes über das Gut eher in Kaufverträgen verwendet wird.

Zudem hat die Praxis seit Inkrafttreten der ER CIM 1999 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 diese Änderung in § 3

des Artikels 18 angenommen und ist zum Wortlaut aus Artikel 31 der ER CIM 1980 zurückgekehrt.“

Artikel 19 Ausübung des Verfügungsrechts

Grund für die vorgeschlagene Änderung

Es wird lediglich der Titel des Artikels von „Ausübung des Verfügungsrechtes“ in „Ausführung der nachträglichen Verfügungen“ geändert, um der für Artikel 18 vorgeschlagenen Änderung Rechnung zu tragen.

Änderungsvorschlag für die Erläuternden Bemerkungen

Der ursprüngliche Titel des Artikels 19 wird von „Ausübung des Verfügungsrechtes“ in „Ausführung der nachträglichen Verfügungen“ geändert. Diese Änderung trägt der Anpassung des Titels des Artikels 18 Rechnung. “

Artikel 22 Folgen der Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

Grund für die vorgeschlagene Änderung

Mit diesem Änderungsvorschlag 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:

„..... ... hat beschlossen „Absender“ 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 zu sprechen (§§ 2 und 3) und nicht vom Absender. Diese Bestimmung 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.“

Artikel 42 Tatbestandsaufnahme

Grund für die vorgeschlagene Änderung

Bei der Änderung dieser Bestimmung wurde der gleiche Ansatz verfolgt wie beim elektronischen Frachtbrief, es soll einer Tatbestandsaufnahme in Form von elektronischen Datenaufzeichnungen der Vorrang gewährt werden (§ 2 Abs. 1). Genau wie beim elektronischen Frachtbrief können sich Beförderer und Berechtigter darauf einigen, die Tatbestandsaufnahme im Bedarfsfall in Papierform zu erstellen (§ 2 Abs. 2). § 2 des Artikels 42 bleibt somit ebenfalls ergänzendes Recht.

Änderungsvorschlag für die erläuternden Bemerkungen

Folgenden neuen Absatz 3. hinzufügen:

„..... hat beschlossen, den gleichen Ansatz zu verfolgen wie beim elektronischen Frachtbrief und der Tatbestandsaufnahme in Form von elektronischen Datenaufzeichnungen den Vorrang zu gewähren (§ 2 Abs. 1). Genau wie beim elektronischen Frachtbrief können sich Beförderer und Berechtigter darauf einigen, die Tatbestandsaufnahme im Bedarfsfall in Papierform zu erstellen (§ 2 Abs. 2).“

Artikel 13 Verladen und Entladen des Gutes

Änderungsvorschlag ausschließlich 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 Zufahrt 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.