



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 1/3
30.09.2014**

Original: FR

1. Sitzung

Erste Überlegungen zur Anpassung der Haftungshöchstbeträge

Am Rande der 25. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 25.-26.6.2014) wurde in einem Gespräch zwischen einigen Delegationen und dem Generalsekretär das Thema „Anpassung der Haftungshöchstbeträge“ als ein für die neu einzusetzenden Arbeitsgruppen betreffend die Anhänge A, B und E in Frage kommendes Thema erwähnt. In Anhang D (ER CUV) ist kein Höchstbetrag vorgesehen. Es handelt sich um ein Thema, bei dem jedenfalls ein koordiniertes Vorgehen bezüglich der betroffenen Anhänge ratsam ist. Es ist indessen nicht ausgeschlossen, die Behandlung des Themas in der Arbeitsgruppe CIM anzufangen, die wahrscheinlich ihre Arbeit früher aufnehmen wird als eine Arbeitsgruppe CIV (koordinierte Revision CIV-PRR). Doch die Annahme der diesbezüglichen Änderungen, für welche die Generalversammlung zuständig sein wird, sollte gleichzeitig für die Anhänge A, B und E erfolgen.

Es kann sich theoretisch um eine Anpassung der in den Anhängen A, B und E vorgesehenen Haftungshöchstbeträge handeln, die der Inflation der der Rechnungseinheit, d. h. des Sonderziehungsrechtes des Internationalen Währungsfonds, entspricht, so wie im Jahre 1999 z. B. der Betrag von 70 000 SZR (Art. 30 CIV 1980) auf 175 000 SZR (Art. 30 CIV 1999) angehoben wurde. Oder es könnte ein System einer regelmäßigen Überprüfung und Anpassung nach dem Vorbild des Montrealer oder des Athener Übereinkommens in Betracht gezogen werden.

Es geht darum, eine erste Grundsatzdiskussion über die Möglichkeit einer automatischen Indexierung entsprechend dem Modell des Montrealer Übereinkommens zu führen. Die fachlichen Diskussionen zu diesem Thema könnten im Rahmen einer Arbeitsgruppe des Generalsekretärs stattfinden.

Folgende Artikel wären von einer solchen Revision betroffen:

Anhang A - CIV

Artikel 30: Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

...

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

Artikel 34: Beschränkung des Schadenersatzes bei Verlust oder Beschädigung von Sachen

Haftet der Beförderer gemäß Artikel 33 § 1, so hat er Schadenersatz bis zu einer Höchstgrenze von **1 400 Rechnungseinheiten** für jeden Reisenden zu leisten.

Artikel 41: Entschädigung bei Verlust

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

- a) wenn die Höhe des Schadens nachgewiesen ist, eine Entschädigung in dieser Höhe, die jedoch **80 Rechnungseinheiten** je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder **1 200 Rechnungseinheiten** je Gepäckstück nicht übersteigt;
- b) wenn die Höhe des Schadens nicht nachgewiesen ist, eine Pauschalentschädigung von **20 Rechnungseinheiten** je fehlendes Kilogramm Bruttomasse oder von **300 Rechnungseinheiten** je Gepäckstück.

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

...

(Dieselben Beträge würden auch bei Anwendung von **Artikel 42 – Entschädigung bei Beschädigung**) gelten.

Artikel 43: Entschädigung bei verspäteter Auslieferung

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

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

...

Artikel 45: Entschädigung bei Verlust

Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust eines Fahrzeugs wird die dem Berechtigten für den nachgewiesenen Schaden zu zahlende Entschädigung nach dem Zeitwert des Fahrzeugs berechnet. Sie beträgt höchstens **8 000 Rechnungseinheiten**. Ein Anhänger gilt mit oder ohne Ladung als ein selbständiges Fahrzeug.

Artikel 46: Haftung hinsichtlich anderer Gegenstände

§ 1 Hinsichtlich der im Fahrzeug untergebrachten Gegenstände oder der Gegenstände, die sich in Behältnissen (z. B. Gepäckbehältern oder Skiboxen) befinden, die fest am Fahrzeug angebracht sind, haftet der Beförderer nur für Schäden, die auf sein Verschulden zurückzuführen sind. Die Gesamtentschädigung beträgt höchstens **1 400 Rechnungseinheiten**.

...

Artikel 49: Umrechnung und Verzinsung

...

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

...

Anhang B - CIM

Artikel 30: Entschädigung bei Verlust

...

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

(Dieselben Beträge würden auch bei Anwendung von **Artikel 32 – Entschädigung bei Beschädigung**) gelten.

Anhang E - CUI

Artikel 14: Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

...

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

Übereinkommen aus dem Bereich anderer Verkehrsträger (Montrealer Übereinkommen¹, Athener Übereinkommen²), auf die man sich bei dieser Revision stützen könnte

Beispiel Montrealer Übereinkommen:

Das Montrealer Übereinkommen sieht eine regelmäßige Überprüfung der Haftungshöchstbeträge vor sowie deren Anpassung, wenn der Inflationsfaktor 10 % übersteigt (Art. 24 des Übereinkommens). Die für die Bestimmung des Inflationsfaktors zu verwendende Inflationsrate ist der gewogene Mittelwert der jährlichen Zuwachs- oder Rückgangsraten der Verbraucherpreisindizes der Staaten, deren Währungen das genannte Sonderziehungsrecht bilden.

In Anwendung dieses Artikels ist die Beschränkung der Entschädigung bei Zerstörung, Verlust, Beschädigung oder Verspätung des Gutes **2009 von 17 auf 19 Sonderziehungsrechte** erhöht worden (Art. 22 des Übereinkommens). Bei Personenschäden wurde die Beschränkung von **100 000 Sonderziehungsrechten** (Schwelle für die Entschädigung, unter der jegliche Befreiung oder Haftungsbeschränkung ausgeschlossen ist) **auf 113 100 erhöht** (Art. 21 des Übereinkommens).

¹ Die EG ist 2001 Vertragspartei dieses Übereinkommens geworden (Amtsblatt L 194 vom 18.07.2001)

² 2012 hat der Rat der EU beschlossen, dem Protokoll von 2002 des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See beizutreten, mit Ausnahme der Artikel 10 und 11 des erwähnten Protokolls (2012/22/EU)

Beispiel Athener Übereinkommen:

Mit dem Protokoll von 2002 zum Athener Übereinkommen wurden die Haftungsbeschränkungen erhöht. Zudem wurde mit dem Protokoll von 2002 ein stillschweigendes Annahmeverfahren zur Erhöhung der Haftungsbeschränkung eingeführt, bei dem ein Vorschlag auf Erhöhung der Beschränkung auf Antrag mindestens der Hälfte der Vertragsparteien des Protokolls in Umlauf gebracht wird und von zwei Dritteln der Vertragsstaaten angenommen werden muss. Die Änderungen treten dann innerhalb von 36 Monaten in Kraft, wenn nicht ein Viertel der Vertragsstaaten zu Zeitpunkt der Mitteilung erklärt, die Änderung nicht anzunehmen.³

Dieser Text könnte gegebenenfalls als Grundlage dienen:

Montrealer Übereinkommen (Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr)

Artikel 24: Überprüfung der Haftungshöchstbeträge

1. Unbeschadet des Artikels 25 und vorbehaltlich des Absatzes 2 werden die Haftungshöchstbeträge nach den Artikeln 21, 22 und 23 **vom Depositar nach jeweils fünf Jahren** überprüft; die erste Überprüfung ist am Ende des fünften Jahres vorzunehmen, das auf das Inkrafttreten dieses Übereinkommens folgt, oder, wenn das Übereinkommen nicht innerhalb von fünf Jahren ab dem Tag, an dem es erstmals zur Unterzeichnung aufliegt, in Kraft tritt, innerhalb des ersten Jahres nach Inkrafttreten; der Überprüfung ist ein Inflationsfaktor zugrunde zu legen, welcher der kumulierten Inflationsrate seit der vorherigen Überprüfung oder, beim ersten Mal, seit Inkrafttreten des Übereinkommens entspricht. Die für die Bestimmung des Inflationsfaktors zu verwendende Inflationsrate ist der gewogene Mittelwert der jährlichen Zuwachs- oder Rückgangsraten der Verbraucherpreisindizes der Staaten, deren Währungen das in Artikel 23 Absatz 1 genannte Sonderziehungsrecht bilden.
2. Ergibt die in Absatz 1 genannte Überprüfung, dass **der Inflationsfaktor 10 Prozent übersteigt**, so notifiziert der Depositar den Vertragsstaaten die angepassten Haftungshöchstbeträge. Jede Anpassung tritt sechs Monate nach ihrer Notifikation an die Vertragsstaaten in Kraft. Teilt innerhalb von drei Monaten nach der Notifikation an die Vertragsstaaten eine Mehrheit der Vertragsstaaten ihre Ablehnung mit, so tritt die Anpassung nicht in Kraft; in diesem Fall unterbreitet der Depositar die Angelegenheit einer Zusammenkunft der Vertragsstaaten. Der Depositar notifiziert allen Vertragsstaaten unverzüglich das Inkrafttreten jeder Anpassung.
3. Unbeschadet des Absatzes 1 ist das in Absatz 2 genannte Verfahren auf Verlangen eines Drittels der Vertragsstaaten jederzeit anzuwenden, wenn der in Absatz 1 genannte Inflationsfaktor seit der vorherigen Überprüfung oder, wenn eine solche nicht erfolgt ist, seit Inkrafttreten des Übereinkommens, 30 Prozent überstiegen hat. Weitere Überprüfungen nach dem in Absatz 1 beschriebenen Verfahren werden nach jeweils fünf Jahren vorgenommen, erstmals am Ende des fünften Jahres, das auf eine Überprüfung nach diesem Absatz folgt.

³ siehe *IMO News* 2/2014, S. 6-7

<http://www.imo.org/MediaCentre/NewsMagazine/Documents/2014/IMO%20News%202002-14-WEB.pdf>