



**Groupe de travail "RU CIM"  
Arbeitsgruppe „ER CIM“  
Working group „CIM UR“**

**CIM 1  
02.12.2014**

**Doc. de séance  
Sitzungsdok. 1  
Meeting room doc.**

nur FR

Arbeitsgruppe „Revision der ER CIM“ - Bern, 9. Dezember 2014

**Änderungsvorschlag für Artikel 6 der CIM und betreffend die Erläuternden  
Bemerkungen zu Artikel 13 CIM**

**Dokument Belgiens**

**Zusammenfassung:** Belgien ist mit dem Vorschlag zur Änderung von Artikel 6a der CIM einverstanden. Es schlägt jedoch eine kleine Änderung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 6a in Form eines Verweises auf das RID vor. Der Änderung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 13 der CIM steht Belgien ablehnend gegenüber.

**ARTIKEL 6a**

**Einleitung**

Bei der Sitzung der Arbeitsgruppe „ER CIM“ des COTIF am 9.12.2014 wird das angehängte Dokument „Teilrevision von Anhang B (ER CIM)“ und insbesondere die Änderung von Artikel 6 der CIM zum Format des Frachtbriefs diskutiert werden.

Es geht darum, den aktuellen Artikel 6 § 9 mit folgendem Wortlaut:

*„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.“*



zu ersetzen durch folgenden neuen Artikel 6a:

*„Form des Frachtbriefs*

*§ 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 können.*

*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.“*

**Standpunkt Belgiens**

Infolge einer Befragung des belgischen Eisenbahnsektors **erklärt sich Belgien mit dem Formulierungsvorschlag für Artikel 6a einverstanden.**

Es bekräftigt jedoch die Notwendigkeit, § 5 von Artikel 6a zur möglichen Verwendung der Papierfassung durch die Parteien des Beförderungsvertrages beizubehalten.

In Bezug auf Dokument CIM 1/2 Add.1 schlägt Belgien eine Ergänzung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 6a § 5 in Form eines Verweises auf das RID vor.

Abschnitt 5.4.0.2 des RID legt Folgendes fest:

*„Arbeitsverfahren der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) oder des elektronischen Datenaustauschs (EDI) zur Unterstützung oder anstelle der schriftlichen Dokumentation sind zugelassen, sofern die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der elektronischen Daten verwendeten Verfahren den juristischen Anforderungen hinsichtlich der Beweiskraft und der Verfügbarkeit während der Beförderung mindestens den Verfahren mit schriftlichen Dokumenten entsprechen.“*

Es erscheint uns wichtig, die Kompatibilität zwischen der Anforderung des RID auf Verfügbarkeit der Daten während der Beförderung und der neuen Anforderung des Artikels 6a der ER CIM zur Verwendung des elektronischen Frachtbriefs sicherzustellen.

Folglich schlägt Belgien folgende Ergänzung für die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 6a § 5 vor:

*„Artikel 6a hat in keinem Fall Vorrang vor den die Papierfassung vorschreibenden Bestimmungen des öffentlichen Rechts. Dies gilt insbesondere für Begleitdokumente, wie z. B. Zolldokumente oder sanitäre und phytosanitäre Bescheinigungen (SPS). Überdies müssen nicht alle Begleitdokumente eines elektronischen Frachtbriefs ebenfalls entmaterialisiert sein. **Dieser Artikel gilt unbeschadet Abschnitt 5.4.0.2 des RID, der die Verfügbarkeit der Daten während der Beförderung vorschreibt.**“*

## **ARTIKEL 13**

### **Einleitung**

Dokument CIM 1/2 Add.1 beinhaltet einen Änderungsvorschlag für die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 13 CIM.

Dieser Vorschlag besteht darin, die Erläuternden Bemerkungen durch folgenden Absatz 6 zu ergänzen:

*„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.“*

Diese Änderung wird damit begründet, die Haftung des Absenders bei den Folgen einer fehlerhaften Verladung und die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens zum sicheren Betrieb des Zuges genauer festlegen zu wollen.

### **Standpunkt Belgiens**

**Belgien lehnt den Änderungsvorschlag für die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 13 § 2 CIM ab**, da damit die Haftung des Beförderers insofern ausgeweitet würde, als dieser in der Lage sein müsste „jede offensichtliche Anomalie betreffend die Verladungsgrundsätze aufzudecken zu können“.

Dem Grundsatz nach haftet für die Beladung eines Wagens, einschließlich aller Folgen einer fehlerhaften Verladung, der Absender und nicht der Beförderer.

Nach Ansicht Belgiens stünde dieser Zusatz in den Erläuternden Bemerkungen im Widerspruch zum Inhalt von Artikel 13 CIM selbst und würde zusätzlich für Rechtsunsicherheit sorgen, so dass bei einem Unfall der Schuldige der fehlerhaften Verladung versuchen könnte, sich seiner Haftung zu entledigen, indem er sich darauf beruft, dass das Eisenbahnunternehmen die offensichtliche Anomalie hätte aufdecken müssen. Da dieses letztere Konzept nicht näher bestimmt ist, bliebe die Rechtsunsicherheit ohnehin bestehen.