



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

---

# **Arbeitsgruppe „ER CIM“**

## **1. Tagung**

## **Bericht**

---

**Bern, 9. Dezember 2014**

## **TAGESORDNUNG**

1. Eröffnung der Tagung
2. Wahl des Vorsitzenden
3. Teilrevision von Anhang B (ER CIM)
4. Verschiedenes
5. Erste Überlegungen zur Anpassung der Haftungshöchstbeträge
6. Ort und Datum der nächsten Tagung

## VORWORT

Auf seiner 25. Tagung am 25. und 26. Juni 2014 in Bern hat der Revisionsausschuss die Einrichtung einer Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses zur Ausarbeitung eines Revisionsvorschlags für die ER CIM mit Schwerpunkt auf angemessenen Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief beschlossen.

Die Vorschläge dieser Arbeitsgruppe werden dem Revisionsausschuss im schriftlichen Verfahren zur Genehmigung vorgelegt.

### BERATUNGEN DER 1. TAGUNG DER ARBEITSGRUPPE CIM DER 25. TAGUNG DES REVISIONSAUSSCHUSSES

**Vorsitz: OTIF, Herr del Olmo, Leiter des Rechtsdienstes**

#### 1. Eröffnung der Tagung

Der **GS** eröffnet die Tagung und heißt alle Vertreter der Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission sowie der internationalen Verbände willkommen.

In Anwendung von Artikel 20 der Geschäftsordnung (GO) des Revisionsausschusses stellt **der Leiter des Rechtsdienstes** fest, dass das Quorum bei dieser Sitzung der Arbeitsgruppe nicht erreicht ist und dass daher nur unverbindliche Beschlüsse getroffen werden können.

Lediglich vier Mitgliedstaaten sind vertreten. Um verbindliche Beschlüsse treffen zu können wäre aber die Vertretung von mindestens 22 Mitgliedstaaten erforderlich.

**DE** wendet ein, dass ein Quorum für die Arbeitsgruppe nicht existiere, da diese keine verbindlichen Beschlüsse fassen könne.

#### 2. Wahl des Vorsitzenden

Der **GS** fordert die Delegierten der anwesenden Mitgliedstaaten auf, eine Person in den Vorsitz für die Sitzung zu wählen. Da vonseiten der Delegierten keine Vorschläge gemacht werden, schlägt der **GS Herrn del Olmo**, den Leiter des Rechtsdienstes, als Vorsitzenden für die Sitzung vor.

Die Vertreter der Mitgliedstaaten und **Herr del Olmo** geben ihr Einverständnis.

**Herr des Olmo** übernimmt den Vorsitz.

#### 3. Teilrevision von Anhang B (ER CIM)

Die Delegierten haben die folgenden Dokumente erhalten:

- Dok. CIM 1/2 – Teilrevision von Anhang B (ER CIM)
- Dok. CIM 1/2 Add.1 – Teilrevision von Anhang B (ER CIM) – Erläuterndes Dokument und Ergänzungsvorschläge für die Erläuternden Bemerkungen
- Sitzungsdokument CIM 1 – Dokument Belgiens zum Änderungsvorschlag betreffend Artikel 6 der CIM und Erläuternde Bemerkungen zu Artikel 13 CIM
- Dok. CIM 1/4 – Stellungnahmen der interessierten Organisationen und Verbände

- Dok. CR 25/5 Add.2 – Teilrevision von Anhang B (ER CIM) – Anregungen des Internationalen Verbandes der Tarifeure (IVT)
- Auf der Grundlage von Dokument CIM 1/2 fasst der **Vorsitzende** in einer Präsentation die Änderungsvorschläge zu den einzelnen Artikeln der ER CIM zusammen.

#### a. Artikel 6 (Beförderungsvertrag)

In Artikel 6 § 7 wird lediglich eine Begriffsänderung von „Europäische Gemeinschaften“ in „Europäische Union“ vorgenommen.

Die Mitgliedstaaten und Berufsverbände genehmigen diese Änderung.

#### b. Artikel 6a (Form des Frachtbriefs)

Nachdem das Sekretariat die Änderungsvorschläge zu Artikel 6a vorgestellt und begründet hat, berichtet **RS**, dass die serbischen Behörden basierend auf Artikel 6a gerade dabei seien, ein neues Eisenbahngesetz zu entwerfen, weswegen man die vorgeschlagene Änderung voll und ganz unterstütze.

Die **Europäische Kommission** gibt an, zum Zeitpunkt der 25. Tagung des Revisionsausschusses im Juni 2014 noch keine Entscheidung in der Frage parat gehabt zu haben. Die Änderung seien verfrüht gewesen und hätten mit dem Unionsrecht und insbesondere dem Zollrecht unvereinbar sein können. Zwischenzeitlich hätten Arbeitstreffen zwischen der Europäischen Kommission, den Stakeholdern und der OTIF stattgefunden und der Wortlaut von Artikel 6a sowie die Ergänzungen zu den Erläuternden Bemerkungen schienen angemessen für die Zwecke der Zoll- und sonstigen Behörden der Europäischen Kommission.

**DE** legt in Bezug auf Artikel 6a unterstützt von **AT** einen Vorbehalt ein. Für die Änderungen bestehe kein Bedürfnis, da Artikel 6 § 9 bereits die Möglichkeit zur Verwendung des elektronischen Frachtbriefes eröffne. Auf das Prinzip der funktionalen Äquivalenz könne nicht verzichtet werden. Ein elektronisches Dokument, das die Funktionen des Frachtbriefes – insbesondere die Beweis-, Sperr- und Quittungsfunktion - nicht gewährleiste, könne nicht als Frachtbrief bezeichnet werden. Es sei verfrüht, das elektronische Verfahren als Regelfall vorzuschreiben, bevor nicht klar definierte technische Verfahren festgelegt worden seien (elektronische Interoperabilität). Das bestehende Regel-Ausnahme-Verhältnis dürfe nicht umgekehrt werden, solange die elektronischen Aufzeichnungen nicht die Funktionen eines Frachtbriefes erfüllen und das Verfahren zu ihrer Erstellung in Artikel 6a § 2 den Parteien überlassen bleibt. Artikel 6a § 2 stehe insofern im Widerspruch zu Artikel 6a § 5. Es fehle eine Auffangregelung für den Fall, dass die Parteien keine Regelung über das Verfahren der elektronischen Aufzeichnungen getroffen haben. Da Artikel 6a kein Standardverfahren definiert, müsse bei Fehlen einer Parteivereinbarung die Papierform der Regelfall bleiben.

Das **CIT** weist darauf hin, dass sich die technischen Lösungen in der letzten Zeit sowohl bei den Eisenbahnunternehmen als auch innerhalb der ERA erheblich weiterentwickelt hätten. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen stünden dieser Änderung aus betrieblichen, technischen und zollrechtlichen Gründen sehr positiv gegenüber. Sie bäten auch die Mitgliedstaaten der OTIF um ihre Unterstützung.

Der **IVT** ist der Ansicht, dass alle nötigen Schritte unternommen werden müssten, um den Inhalt des elektronischen Dokumentes an den der Papierfassung anzugleichen.

Für das **Sekretariat** ist Artikel 6a unmissverständlich: Es handele sich um ergänzendes Recht, das in jedem Fall mit den Bestimmungen des öffentlichen Rechts vereinbar sein müsse. Das **Sekretariat** antwortet auch **DE** in Bezug auf den Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit und der Absicht, dem elektronischen Frachtbrief den Vorrang zu geben. Es verweist darauf, dass die Festlegung der

präzisen Verfahren genau wie bei der Papierfassung des Frachtbriefs gemäß Artikel 6 § 8 von den internationalen Befördererverbänden vorgenommen werden könnte.

**DE** betont, weder gegen den Fortschritt noch gegen die elektronischen Dokumente zu sein, beides werde jedoch schon bisher auf der Grundlage des Artikel 6 § 9 vorangetrieben. An dem dort enthaltenen Prinzip der funktionalen Gleichwertigkeit dürfe aus deutscher Sicht nichts geändert werden.

**RS** wiederholt seine Unterstützung der vorgeschlagenen Änderung. **BE** unterstützt den Änderungsvorschlag, wie auch aus Sitzungsdokument 1 bereits ersichtlich wird, ebenfalls.

**DE** schlägt vor, die Regelung zur funktionalen Gleichwertigkeit aus Artikel 6 § 9 in Artikel 6a zu übernehmen.

Das **CIT** schlägt zwei Varianten vor, bestehend aus Ergänzungen in Artikel 6a §§ 1 und 2, zur Aufnahme der funktionalen Gleichwertigkeit und Priorisierung des § 5. Das **Sekretariat** unterstützt diesen Vorschlag. **DE** und **AT** erklären, dass vor der Abgabe einer Stellungnahme der konkrete Vorschlag erst im Detail geprüft werden muss.

Das **CIT** schlägt vor, beide Vorschläge ordnungsgemäß übersetzt an alle Mitgliedstaaten der OTIF zu senden.

Die **Europäische Kommission** denkt nicht, dass die Beibehaltung des Grundsatzes der funktionalen Gleichwertigkeit in der EU zu Problemen mit dem Unionsrecht führen würde.

Das **Sekretariat** schlägt der Arbeitsgruppe vor, den Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit durch stillschweigende Zustimmung beizubehalten: Sollten sich die Mitgliedstaaten nicht äußern, werde dies als Zustimmung gewertet.

Die reine funktionale Gleichwertigkeit reicht laut **DE** noch nicht aus. Es schlägt vor, im Text auch die grundlegenden technischen Anforderungen festzulegen.

Das **Sekretariat** und das **CIT** erwidern, dass diese Aspekte ihrer Ansicht nach nicht explizit in den CIM geregelt werden sollten und dass die Bestimmungen aus Artikel 6 § 8 ausreichend seien.

**DE** hat weiterhin Vorbehalte gegen den Wortlaut aus Artikel 6a § 5, wonach die Festlegung des Verfahrens den Parteien überlassen bleibt. Bei Fehlen einer solchen Festlegung bestehe eine Regelungslücke.

Der **GS** der OTIF versucht eine Lösung herbeizuführen, indem er versichert, dass das Sekretariat sich der Frage der funktionalen Gleichwertigkeit annehmen werde. Den Vorbehalt **DE** habe man zur Kenntnis genommen. Er fragt die Mitgliedstaaten, ob sie eine weitere Sitzung der Arbeitsgruppe wünschen, oder ob das schriftliche Verfahren ausreichend sei.

**DE** wiederholt, dass die Änderung noch unausgereift erscheine und es sich das Recht vorbehalte, weitere Änderungen vorzuschlagen. Eine weitere Arbeitsgruppensitzung sei erforderlich, um eine möglichst breite Diskussion zu führen, was im Rahmen eines schriftlichen Verfahrens nicht möglich sei.

Abschließend einigt man sich, dass die OTIF in Abstimmung mit den Stakeholdern und interessierten Mitgliedstaaten einen neuen Wortlaut für Artikel 6a vorschlagen werde, zu dem sich Stakeholdern und Mitgliedstaaten dann in einer neuen Arbeitsgruppensitzung werden äußern können. Der Zeitplan für die nächsten Schritte findet sich unter Punkt 5.

### c. Artikel 18 und 19:

Der **Leiter des Rechtsdienstes** erläutert den Teilnehmern die vorgeschlagene Änderung, mit der die „Ausübung des Verfügungsrechts“ durch die „Möglichkeit zur Änderung des Beförderungsvertrages“ ersetzt werden soll.

**DE** äußert in Bezug auf die vorgeschlagenen Änderungen Vorbehalte. Für die Änderung des Titels bestehe kein Bedürfnis, da der Begriff „Verfügungsrecht über das Gut“ in der Praxis gebräuchlich sei. Die Änderung in § 1 führe nicht zu mehr Rechtsklarheit und entferne sich wieder von den Begriffen des Straßenfrachtrechts. Bei der Änderung des § 3 sei zu klären, wie in der Praxis angesichts Artikel 19 § 1 (Vorlage des Frachtbriefdoppels) verfahren werden soll, und ob der Absender auch dann das Verfügungsrecht behalten soll, wenn die Sendung in das Gebiet eines Transitlandes gerät.

Der **Vorsitzende** und das **Sekretariat** betonen ein weiteres Mal die Stichhaltigkeit dieser Änderung, mit der man einer langjährigen Forderung der Eisenbahnunternehmen nachgekommen sei.

**RS** unterstützt den neu vorgeschlagenen Wortlaut. Das **CIT** unterstützt die Änderung ebenfalls.

Der **IVT** pflichtet bei, dass der Käufer am Bestimmungsort über das Gut verfügen könne.

Zu dieser Änderung kann keine Einigung erzielt werden, sie wird bei der nächsten Arbeitsgruppensitzung erneut diskutiert.

### d. Artikel 22

Der Vorsitzende erläutert den Teilnehmern, dass für diesen Artikel vorgeschlagen werde, das Wort „Absender“ in § 6 durch „Berechtigter“ zu ersetzen. Diese Änderung sei von den Eisenbahnunternehmen gefordert worden und decke ihre Arbeitsweisen in Fällen eines Transporthindernisses oder Auslieferungshindernisses sehr viel besser ab.

Laut **DE** werfe diese Änderung von „Absender“ in „Berechtigter“ aufgrund der vorgeschlagenen Änderung in Artikel 18 neue Probleme auf. Man frage sich insbesondere, was geschehe, wenn im Gebiet des Bestimmungslandes ein Transporthindernis vorläge: Mit dem neuen Begriff „Berechtigter“ wäre das Gut, trotz Bestehens eines Ablieferungshindernisses an den Empfänger „zurückzusenden“, nicht an den Absender.

Das **CIT** erklärt, dass diese Frage bereits in Artikel 20 geklärt sei, wonach der Beförderer entscheide, was zu tun sei.

**DE** legt in Bezug auf den neuen Wortlaut einen Vorbehalt ein. Ihm scheine es einen möglichen Widerspruch mit den Artikeln 20 und 21 zu geben, wo von „Absender“ und „Empfänger“ und nicht vom „Berechtigten“ die Rede sei.

Das **CIT** und das **Sekretariat** plädieren erneut für diese Änderung und die Erweiterung des Berechtigtenkreises, damit das Gut nicht mehr ausschließlich nur an den Absender zurückgesendet werden könne. Das Konzept des „Berechtigten“ sei allgemeiner.

Zu dieser Änderung kann keine Einigung erzielt werden, sie wird bei der nächsten Arbeitsgruppensitzung erneut diskutiert.

### e. Artikel 42

Der **Vorsitzende** stellt die für Artikel 42 vorgeschlagene Änderung vor. Dem Berechtigten sei im Schadensfall kostenlos eine Tatbestandsaufnahme zu liefern und es verstehe sich von selbst, dass die-

se, sollte Artikel 6a angenommen werden, ebenfalls in Form elektronischer Datenaufzeichnungen erstellt werden könne.

**DE** äußert aus denselben Gründen wie bei Artikel 6a erneut einen Vorbehalt; auch hier fehlten Regelungen über die Anforderungen an elektronische Datenaufzeichnungen und über den Zeitpunkt und die Art der Übermittlung. Vor allem, wenn nicht sichergestellt sei, dass nachträgliche Änderungen ausgeschlossen sind, würde die Tatbestandsaufnahme bei der Beweiswürdigung im Prozess an Bedeutung verlieren. Bevor man sich über die hier vorgeschlagene Änderung unterhalten könne, müsse zunächst die Grundsatzänderung in Artikel 6a geklärt werden. Der **IVT** und **AT** pflichten **DE** bei.

Das **CIT** plädiert mit Blick auf eine Modernisierung und die Zukunft der Eisenbahnunternehmen für die Änderung. Man solle die Fragen der Beweislast nicht mit der vorhandenen bzw. nicht vorhandenen Notwendigkeit dieses Vorschlags vermischen.

Der **Generalsekretär** schlägt im Sinne einer Konsensfindung vor, den Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit in Artikel 6a (Form des Frachtbriefs) aufzunehmen.

### **Zu den Erläuternden Bemerkungen**

#### **f. Ad Artikel 6 § 2, Artikel 6a § 5 und Artikel 21, 43 und 44 der CIM**

Da in Bezug auf die Änderungsvorschläge betreffend die Artikel zum elektronischen Frachtbrief kein Konsens gefunden werden konnte, hält der **Generalsekretär** eine Diskussion zu den diesbezüglichen Ergänzungen der Erläuternden Bemerkungen für wenig zielführend.

Der **Vorsitzende** verliest in der Sitzung die Kommentare Belgiens (Sitzungsdokument 1), damit diese in die anderen Arbeitssprachen gedolmetscht werden. BE ist mit allen Änderungsvorschlägen des Sekretariates einverstanden. In den Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 6a § 5 schlägt es eine Inbezugnahme des RID vor, um klarzustellen, dass dieser Anhang die Verfügbarkeit der Daten während der Beförderung vorschreibt.

**DE** und **AT** erklären, dass vor der Abgabe einer Stellungnahme der konkrete Vorschlag erst im Detail geprüft werden muss.

Der **Vorsitzende** stellt die Ergänzungen der Erläuternden Bemerkungen zu den Artikeln 21, 43 und 44 vor.

**DE** und **AT** wiederholen ihre bereits zu Artikel 6a geäußerten Vorbehalte.

#### **g. Zu Artikel 13 der ER CIM vorgeschlagene Ergänzung der Erläuternden Bemerkungen**

Der **Generalsekretär** stellt diesen Vorschlag vor und erklärt, dass es sich dabei um eine Folge der bei der Arbeitsgruppe CUV in 2014 behandelten Fragen handele. Auf Anregung der **CER** müsse nun geklärt werden, wieweit die Verantwortung des Absenders beim Beladen oder die des Eisenbahnunternehmens bei der Kontrolle der Ladung gehe, um die Haftungsfragen in Bezug auf die korrekte Beladung des Wagens bestimmen zu können.

**DE** und **AT** äußern einen Vorbehalt gegen diese Änderung, da sie die Ergänzung für überflüssig halten: Für die Betriebssicherheit seien die Eisenbahnunternehmen zuständig, nicht die Absender. Genau wie das **CIT** ist auch **BE** (Sitzungsdokument 1) mit der vorgeschlagenen Änderung nicht einverstanden.

Zu dieser Änderung kann keine Einigung erzielt werden, sie wird bei der nächsten Arbeitsgruppensitzung erneut diskutiert.

Vor der Schließung dieses TOP präsentiert der **Vorsitzende** das Dokument mit den Anregungen des **IVT** für die 25. Tagung des Revisionsausschusses. Diese Anregungen werden von keinem Mitgliedstaat unterstützt.

#### 4. Verschiedenes

Zu diesem TOP gibt es keine Wortmeldung.

#### 5. Erste Überlegungen zur Anpassung der Haftungshöchstbeträge

Der **Generalsekretär** stellt das Dokument CIM 1/3 vom 30.9.2014 vor. Der **Generalsekretär** stellt auch die Tabellen zum SZR seit Inkrafttreten des Protokolls von Vilnius und die Inflationsraten im Euroraum zwischen 1999 und 2014 vor. Seinen Berechnungen zufolge hätten die Entschädigungsbeträge zwischen 1999 und 2014 um 20 % steigen müssen, so man denn eine Indexierung vorgenommen hätte. Der Generalsekretär sei nicht für eine Änderung, da die anderen Verkehrsträger ebenfalls keine Wertsicherungsklausel eingeführt hätten.

**DE** und **AT** sprechen sich dafür aus, sich am Montrealer Übereinkommen zu orientieren und regelmäßig moderate Erhöhungen vorzunehmen, indem man beispielsweise von 17 auf 19 SZR gehe und so brutale Sprünge vermeide.

**GB** (Sitzungsdokument 2) hält eine Anpassung der Haftungshöchstbeträge der ER CIM an die des CMR für notwendig.

Der **Generalsekretär** wiederholt, dass er nicht beabsichtige, die Haftungshöchstbeträge jetzt sofort anzupassen. Mit seiner Präsentation habe er lediglich darauf hinweisen wollen, dass diese im Falle einer Indexierung seit 1999 um 20 % gestiegen wären. Seiner Ansicht nach handele es sich hier um eine allgemeine Thema, dessen man sich mit Blick auf alle Anhänge des COTIF, in denen Haftungshöchstbeträge vorgesehen seien (CIM, CIV, CUI), im Rahmen sorgfältiger wirtschaftlicher Analysen annehmen sollte.

Der **IVT** plädiert für eine Erhöhung auf 19 SZR.

**RS** und das **CIT** sind gegen eine Erhöhung. Das **CIT** erklärt, dass die Eisenbahnunternehmen Defizite einführen und die Konkurrenz der Straße enorm sei. Daher könne man unmöglich höhere Haftungshöchstbeträge akzeptieren, zumal die der Straße noch niedriger seien.

Der Generalsekretär stellt fest, dass man sich in dieser Frage nicht einig sei und dass, sofern die Mitgliedstaaten eine vertiefte Analyse wünschen, der OTIF die nötigen Mittel für eine profunde Abschätzung der wirtschaftlichen Folgen an die Hand gegeben werden müssten.

Daher brauche man ein breiteres Feedback der Mitgliedstaaten. Die Frage, ob eine solche Studie durchgeführt werden sollte, könne im Verwaltungsausschuss diskutiert werden.

#### 6. Nächste Schritte

Nachdem die **Europäische Kommission** ihre Gebundenheit an interne Fristen dargelegt hat, einigen sich die Teilnehmer mit dem **Sekretariat** für die nächste Sitzung der Arbeitsgruppe auf folgende Eckdaten:

18. Dezember 2014 – Einladung zur 2. Sitzung der Arbeitsgruppe ER CIM für den 18. März 2015

7. Januar 2015 – Versand der Änderungen an Artikel 6a der ER CIM

9. Februar 2015 (spätestens) – Versand der vorläufigen Niederschrift an die Teilnehmer der 1. Sitzung

17. Februar 2015 (1 Woche später) – Versand des unter Berücksichtigung der geäußerten Stellungnahmen geänderten Dokumentes

18. März 2015 – 2. Tagung der Arbeitsgruppe „ER CIM“

30. März 2015 – Beginn des schriftlichen Verfahrens im Revisionsausschuss

20. April 2015 – Ende des schriftlichen Verfahrens.

**ANLAGE:**

– Liste der Teilnehmer