



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

Arbeitsgruppe „ER CIM“

2. Tagung Bericht

Bern, 18. März 2015

Tagesordnung

1. Eröffnung der Tagung
2. Wahl des Vorsitzenden
3. Teilrevision der ER CIM

Beratungen

1. Eröffnung der Tagung

Herr Davenne, Generalsekretär, eröffnet die Tagung und heißt alle Delegierten der Mitgliedstaaten und internationalen Organisationen und Verbänden zu dieser 2. Tagung der vom Revisionsausschuss (25. Tagung, Bern, 25. und 26. Juni 2014) zum Zweck der Entwicklung angemessener Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief eingerichteten Arbeitsgruppe „ER CIM“ willkommen. Er weist die Delegierten insbesondere auf die knappen Fristen hin. Die von der Arbeitsgruppe ausgearbeiteten Revisionsvorschläge zu den ER CIM müssten zunächst dem Revisionsausschuss im schriftlichen Verfahren zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieses Verfahren sollte am 30. März 2015 lanciert und am 20. April 2015 abgeschlossen werden. Danach müssten die Vorschläge noch der Generalversammlung zur Behandlung vorgelegt werden. Entsprechend dem von der Europäischen Kommission auf der 25. Tagung des Revisionsausschusses geäußerten Wunsch, würden diese Vorschläge spätestens am 15. Mai 2015 versendet.

2. Wahl des Vorsitzenden

Die **Arbeitsgruppe** wählt Frau Clio Liégeois (Belgien) zur Vorsitzenden der Tagung.

Frau Liégeois übernimmt den Vorsitz.

3. Teilrevision der ER CIM

- Dok. CIM 2/1 – Stellungnahmen der Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen und Verbände und neuer Vorschlag des Sekretariates der OTIF zur Umformulierung des neuen Artikels 6a der ER CIM und zur Änderung von Artikel 6 § 9 der ER CIM
- Dok. CIM 2 – Stellungnahme der deutschen Delegation zu dem geänderten Vorschlag des Generalsekretärs der OTIF vom 10. Februar 2015 (Dokument CIM 2/1)
- Dok. CIM 2 – Stellungnahme Herrn Freises (Consultant) zum Vorschlag des OTIF-Sekretariats vom 10. Februar 2015 zur Änderung der CIM-Vorschrift über den elektronischen Frachtbrief
- Dok. CIM 2 – Stellungnahme Belgiens für die Tagung der Arbeitsgruppe ER CIM vom 18. März 2015 zu Artikel 6a § 1

Auf die Frage der **Vorsitzenden** nach dem Status des Consultants, Herr Freise, präzisiert **DE**, dass der Consultant seine Stellungnahme zu den neuen Änderungsvorschlägen der CIM auf Antrag des **GS** abgegeben habe. Es handele sich dabei um die Stellungnahme eines unabhängigen Beraters, die nicht mit derjenigen Deutschlands koordiniert worden sei. Um Herrn Freise jedoch die Teilnahme an der Tagung der Arbeitsgruppe CIM zu ermöglichen, habe man ihn in die deutsche Delegation aufgenommen.

a) Artikel 6a – Form des Frachtbriefs

Bevor mit der inhaltlichen Diskussion begonnen wird, möchte die **Europäische Kommission** noch zwei generelle Bedenken äußern. Bei der 25. Tagung des Revisionsausschusses habe die EU es für verfrüht gehalten, dem elektronischen Frachtbrief den Vorrang zu geben, da es in der derzeitigen Gesetzgebung der Union keine Rechtsgrundlage für die elektronische Form der Begleitdokumente für sanitäre und phytosanitäre Güter gebe. Die rechtliche Lage innerhalb der EU habe sich seither noch nicht weiter entwickelt. Die Europäische Kommission könne daher nicht ausschließen, dass sich der Standpunkt der EU zu einem derartigen Vorschlag auch bis zur Generalversammlung nicht ändern werde. Zudem wünsche sich die GD SANCO über eine Erwähnung in den Erläuternden Bemerkungen

hinaus auch eine Präzisierung im eigentlichen Text des § 1, wonach Frachtbrief und Begleitdokumente nur dann in elektronischer Form erstellt werden, wenn die Bestimmungen des öffentlichen Rechts keine schriftliche Form vorschreiben, was insbesondere bei Begleitdokumenten wie sanitären und phytosanitären Zertifikaten der Fall sei.

DE hält den zweiten von der Europäischen Kommission angesprochenen Punkt, d. h. den von der GD SANCO gewünschten Zusatz, für überflüssig. In Artikel 2 der ER CIM würden die Bestimmungen des öffentlichen Rechts und insbesondere des Zollrechts und Tierschutzes explizit als vorrangig erwähnt. Im Übrigen habe **DE** weiterhin große Bedenken in Bezug auf den Vorschlag, dem elektronischen Frachtbrief den Vorrang zu geben. Wenn die Dokumente in Papierform erstellt würden, müssten sich die Parteien nicht erst auf ein Verfahren zur Definition von Papier (Zusammensetzung, Gewicht usw.) einigen. Bei den elektronischen Dokumenten sei dies anders, für diese gebe es keine klare Definition. Der internationale Gesetzgeber könne diese Definition zwar den Parteien überlassen, müsse ihnen aber sagen, wie sie dabei vorgehen sollten, um die funktionale Äquivalenz zu gewährleisten. Er könne die Definition auch selbst vornehmen. In jedem Fall bestehe ein realer Regelungsbedarf. Wenn der internationale Gesetzgeber sich für die erste Option entscheide, müsse er sich auch über die Konsequenzen für den Fall Gedanken machen, dass die Parteien sich weder auf ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten einigen, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist (§ 1 des Vorschlags) noch auf die Erstellung des Frachtbriefs und der Begleitdokumente in Papierform (§ 2 des Vorschlags). Wenn sie sich für keines der beiden entscheiden, hätten sie nicht das Recht auf der Erstellung eines Frachtbriefs zu bestehen. Gemäß dem derzeit geltenden Recht (Artikel 6 § 2 ER CIM) habe der Absender oder ggf. der Beförderer dieses Recht, welches ganz im Interesse der Parteien sei, da es eine Beweisfunktion über den Inhalt des Beförderungsvertrages erfülle.

Die Änderungsvorschläge rufen auch bei **RS** gewisse Bedenken hervor, nach dessen Ansicht sie zu mehr Rechtsunsicherheit führen würden, zumal der Frachtbrief ein Beweisdokument zum Beförderungsvertrag sei. **RS** kann auch nicht richtig nachvollziehen, wieso in dem Vorschlag ein Regel-Ausnahmeverhältnis vorgesehen sei. Der in Serbien derzeit untersuchte Gesetzesentwurf sehe vor, entweder einen Papierfrachtbrief oder einen elektronischen Frachtbrief zu erstellen.

Der **GS** teilt die Ansicht **DE**. Es müsse in der Tat ein Verfahren eingerichtet werden. Dieses sei jedoch auch aktuell weder für den Papierfrachtbrief noch für den elektronischen Frachtbrief klar definiert. Die Festlegung dieser Verfahren sei Aufgabe des Sektors. Die für die anderen Verkehrsträger geltenden Bestimmungen, wie die e-CMR, bestünden aus äußerst hochwertigen Vorschriften. Artikel 5 der e-CMR könne daher als Grundlage der für die Festlegung der Verfahren zur Datenaufzeichnung und -verarbeitung nötigen Präzisierungen verwendet werden (s. S. 3 des Dok. CIM 2/1). Nichtsdestoweniger sei weiter offen, ob es aktuell der richtige Zeitpunkt für die Einführung der für Artikel 6a vorgeschlagenen neuen Bestimmung sei.

FR unterstützt den vorgeschlagenen neuen Wortlaut für Artikel 6a. Mit diesem könne den zukünftigen Entwicklungen vorgegriffen werden. Früher oder später sei die Einführung der elektronischen Dokumente als Regelfall unvermeidlich. Im Übrigen drehe der Vorschlag das Verhältnis zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages auch nicht vollständig um, denn der Rückgriff auf den Papierfrachtbrief bleibe weiterhin möglich.

BE teilt die Ansicht **FR**. Die großen in Belgien aktiven Eisenbahnunternehmen seien mit einer Umkehrung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses in Bezug auf den elektronischen Frachtbrief einverstanden. Der heute diskutierte Text solle den Vertragsparteien bei der Einigung helfen und daher ihren Interessen dienen. In Belgien werde der elektronische Frachtbrief vom Sektor bereits massiv angewendet. Das unter dem Druck der EU vom UIC im Rahmen des Projektes „e-RailFreight“ entwickelte Datenaustauschsystem „Raildata“ werde mittlerweile schon von 18 Mitgliedern angewendet. Eine solide Rechtsgrundlage für den elektronischen Frachtbrief sei daher notwendig. Artikel 6a stelle eine erste Lösung hin zu mehr Rechtssicherheit für den elektronischen Frachtbrief dar. Der Vorschlag des **GS**, einen auf Artikel 5 e-CMR basierenden § 1b) einzufügen, könnte als Lösung für die deutschen

Bedenken in Erwägung gezogen werden. In Bezug auf die von der GD SANCO aufgeworfene Frage könne ein Verweis auf Artikel 2 ER CIM im Text des vorgeschlagenen § 2 helfen. Dieser § 2 könnte auch die drei Situationen enthalten, in denen ein Papierfrachtbrief erstellt werden muss, d. h. dass die Parteien sich nicht auf einen elektronischen Frachtbrief einigen, dass sie sich für die Papierfassung entschließen oder dass Bestimmungen des öffentlichen Rechts die Papierfassung vorschreiben.

DE betont einmal mehr, dass der Frachtbrief, aus der Perspektive der ER CIM gesehen, mehrere Funktionen erfülle (Beweisfunktion, Quittungsfunktion, Sperrfunktion). Selbstverständlich würde der elektronische Frachtbrief bereits verwendet, jedoch seien nur Eisenbahnunternehmen Mitglieder von „Raildata“. Absender und Empfänger seien nicht Teil dieses Systems und DE werde nicht akzeptieren, dass die Parteien des Beförderungsvertrages zum Beitritt und der Verwendung des elektronischen Frachtbriefs genötigt würden, zumal der Sektor auch auf der Grundlage der aktuellen Bestimmungen der ER CIM zur Verwendung des elektronischen Frachtbriefs in der Lage sei.

Die **Delegationen** sind sich einig, dass der elektronische Frachtbrief zwar ein unumgängliches Thema darstelle, das jedoch noch gewisse Fragen aufwerfe. Die zur genaueren Untersuchung benötigte Zeit sei im Rahmen der aktuellen knappen Fristen nicht gegeben. In der Zwischenzeit wird das CIT gebeten, seine Mitglieder um die Untersuchung und Definition der notwendigen Elemente zu bitten. Der Vorschlag der Vorsitzenden zur Aufnahme der drei die Papierfassung des Frachtbriefs vorschreibenden Situationen und die Integration des Artikels 5 e-CMR werden als gute Verbesserungsansätze angesehen.

Das **CIT** präzisiert, dass die großen Eisenbahnunternehmen elektronische Plattformen einrichten würden, die ihnen die enge Zusammenarbeit mit ihren Kunden erlauben. Es werde seine Mitglieder befragen und die Situation, angefangen mit den funktionalen Erfordernissen, weiter untersuchen. Das CIT denke, auf der Grundlage betrieblicher Informationen bis 2016 über die auf der Ebene des Sektors 2016 denkbaren Möglichkeiten sowie über die inhaltlichen Anforderungen des elektronischen Frachtbriefs Bericht erstatten zu können.

Der **GS** schließt aus den Diskussionen, dass die Arbeitsgruppe die Änderungsvorschläge betreffend den elektronischen Frachtbrief für verfrüht hält. Er schlägt ebenfalls vor, die redaktionelle Änderung in Artikel 6 § 7 der ER CIM von „Europäischen Gemeinschaft“ in „Europäischen Union“ zu befürworten, um der neuen Bezeichnung der Europäischen Gemeinschaft seit Inkrafttreten des Vertrages von Lissabon Rechnung zu tragen. Diese redaktionelle Änderung werde dem Revisionsausschuss im schriftlichen Verfahren unterbreitet. Im Übrigen regt er an, mit der Diskussion über die vorgeschlagenen Änderungen fortzufahren. Diese könnten die Grundlage für zukünftige Diskussionen sein. Der GS werde der Generalversammlung einen Bericht über die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe vorlegen und auch die Notwendigkeit einer Arbeitsgruppe des Generalsekretärs erläutern, welche die Diskussionen über den elektronischen Frachtbrief wieder aufnehmen müsse, sobald die Untersuchungen des Sektors u. a. zu den funktionalen Erfordernissen des elektronischen Frachtbriefs abgeschlossen seien.

Im Ergebnis der Diskussionen befürwortet die **Arbeitsgruppe** die redaktionelle Änderung in Artikel 6 § 7 ER CIM, die dem Revisionsausschuss im schriftlichen Verfahren zur Genehmigung vorgelegt werde.

Infolge des konstruktiven Vorschlags der Vorsitzenden befürwortet die Arbeitsgruppe ebenfalls, folgenden Text als mögliche Grundlage für zukünftige Diskussionen einer voraussichtlich 2016 einzuberufenden Arbeitsgruppe des Generalsekretärs genauer zu untersuchen:

„§ 1 Der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente sind in elektronischer Datenaufzeichnung zu erstellen. Zu diesem Zweck haben die Parteien des Beförderungsvertrages ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten festzulegen, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist.“

- § 2 Unter Vorbehalt des § 1 können die Parteien des Beförderungsvertrages vereinbaren, dass der Frachtbrief und die Begleitdokumente in Papierform erstellt werden, wenn sie zu keiner Einigung gemäß § 1 gelangen können, wenn sie dies so beschließen oder hierzu gemäß Artikel 2 verpflichtet sind.
- § 2b Das Verfahren zur Registrierung und Bearbeitung der Daten hat insbesondere zu enthalten:
- a) die Festlegung des Verfahrens, mit dem der elektronische Frachtbrief ausgestellt und der befugten Partei übermittelt wird;
 - b) die Bestimmung des Vorgehens, mit dem der Inhaber der Rechte, die aus dem elektronischen Frachtbrief entstehen, diese Rechte nachweisen kann;
 - c) die Festlegung der Art, wie die Bestätigung der Ablieferung an den Empfänger zu erfolgen hat;
 - d) die Vereinbarung der Verfahren, mit denen der elektronische Frachtbrief ergänzt oder geändert werden kann und
 - e) die Übereinkunft bezüglich der Verfahren, die den elektronischen Frachtbrief allenfalls mit einem anderweitig ausgestellten Frachtbrief ersetzen.
- § 3 Das zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendete Verfahren muss, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.
- § 4 Das Verfahren zur Erstellung des elektronischen Frachtbriefs und der elektronischen Begleitdokumente muss gewährleisten, dass die darin enthaltenen Angaben vom Zeitpunkt der Ausstellung vollständig und unversehrt sind.
- § 5 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.
- § 6 Der elektronische Frachtbrief ist von den Parteien des Beförderungsvertrages zu authentifizieren.

Die Authentifizierung hat durch die elektronische Signatur oder ein anderes geeignetes Verfahren zu erfolgen die/das mit dem elektronischen Frachtbrief verknüpft ist.“

Eine weitere Schlussfolgerung der Diskussionen war, dass man sich bei zukünftigen Überlegungen auf die Bestimmungen der e-CMR stützen und auch untersuchen sollte, ob Artikel 6 § 8 ER CIM durch einen Zusatz ergänzt werden sollte, nach dem sich die internationalen Befördererverbände auf die Verfahren zur elektronischen Datenaufzeichnung zu einigen haben.

Es sei Sache der internationalen Befördererorganisationen, d. h. im vorliegenden Fall des CIT, die in der Praxis nützlichen und notwendigen Elemente festzulegen, damit die Parteien sich auf ein Verfahren zur Aufzeichnung und Verarbeitung der elektronischen Daten einigen können, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrages beteiligten Parteien durchführbar ist.

b) Artikel 42 – Tatbestandsaufnahme

Die **Arbeitsgruppe** einigt sich darauf, dass die für den elektronischen Frachtbrief in Betracht gezogenen Erwägungen auch die Grundlage für die zukünftigen Diskussionen zur Priorisierung der elektronischen Tatbestandsaufnahme bilden sollten.

c) Artikel 18 – Verfügungsrecht über das Gut

DE erläutert seine Vorbehalte bezüglich der für Artikel 18 § 3 vorgeschlagenen Änderung. Weder der Absender noch der Empfänger seien in der Lage, den genauen Zeitpunkt der Ankunft der Sendung im Bestimmungsland festzulegen. Dieser sei lediglich dem Beförderer bekannt. Anders ausgedrückt könne sich die haftende Partei, also der Beförderer, aufgrund einer ausschließlich ihr selbst zur Verfügung stehenden Information ihrer Haftung entziehen. Die im Rahmen der UNECE geführten Diskussionen über einen neuen einheitlichen Rechtsinstrument für den eurasischen Eisenbahngüterverkehr hätten gezeigt, dass die aktuellen Bestimmungen der CIM zwar nicht sehr glücklich seien, jedoch kein Unrecht schüfen, und dass man sich vor deren Änderung die dafür nötige Bedenkzeit nehmen müsse.

Das **CIT** bestätigt, dass die Diskussionen innerhalb der UNECE ein neues Licht auf die Frage werfen würden. Es werde im Rahmen einer Arbeitsgruppe darüber diskutiert und schlägt vor, Artikel 18 § 3 ER CIM für den Moment nicht zu ändern.

Die **Arbeitsgruppe** einigt sich darauf, mit der Änderung von Artikel 18 § 3 ER CIM abzuwarten, bis die innerhalb der UNECE geführten Diskussionen mehr Klarheit in der Sache gebracht haben, und zusätzlich eine Prüfung durch den Sektor durchführen zu lassen.

d) Zu Artikel 13 der ER CIM vorgeschlagene Ergänzung der Erläuternden Bemerkungen

BE lehnt diese Änderung ab, da damit das Haftungsrisiko des Beförderers steigen würde.

DE und **RS** unterstützen den Standpunkt **BE** und **FR** äußert einen Vorbehalt zur Prüfung dieses Zusatzes.

Die **Arbeitsgruppe** einigt sich darauf, den vorgeschlagenen Zusatz nicht zu befürworten.

Der **GS** weist darauf hin, dass diese Frage auch im Fachausschuss für technische Fragen (CTE) behandelt worden sei. Dort werde sie sicher erneut auf die Tagesordnung gesetzt, da sie für die Eisenbahnunternehmen ein echtes Problem in Sachen Rechtssicherheit darstelle.

DE (Consultant) merkt an, dass es sich nicht um eine rein technische Frage handele, und dass vor einer endgültigen Entscheidung auch Rechtsexperten konsultiert werden sollten. Für alle mit der Haftung in Zusammenhang stehenden Fragen sei eine Rechtsexpertise in Sachen Privatrecht erforderlich.

DE fügt hinzu, davon auszugehen, dass der CTE nicht die ER CIM und die Rechtsfragen bezüglich Beförderungsvertrag diskutieren werde, sondern die öffentlich-rechtlichen Fragen.

Der **GS** bestätigt, dass Rechtsexperten konsultiert würden und dass der CTE sich nicht mit den ER CIM befassen werde. Die Frage befinde sich jedoch genau zwischen den beiden Rechtsbereichen; daher müsse eine umfassend interdisziplinäre Zusammenarbeit eingerichtet werden.

Anlage: Liste der Teilnehmer



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

2^{ème} session Groupe d'experts RU CIM
2. Sitzung der Arbeitsgruppe ER CIM
2nd session of the Working group CIM UR
(Berne, Bern, 18.03.2015)

Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants

I. Gouvernements / Regierungen / Governments

Allemagne/Deutschland/Germany

Mme/Fr./Ms G. Beate **Czerwenka**

Ministerialrätin, Referatsleiterin
 Bundesministerium der Justiz und für
 Verbraucherschutz
 Referat III A 4, Recht der Handelsgeschäfte,
 Transportrecht
 Mohrenstrasse 37
 10117 Berlin
 Deutschland

 +49 (30) 185809314
 Fax +49 (30) 185809339
 E-mail czerwenka-be@bmjv.bund.de

Allemagne/Deutschland/Germany

M./Hr./Mr. Rainer **Freise**

Consultant
 Bessunger Straße 29
 64285 Darmstadt
 Deutschland

 +49 (0) 6151-504 60 39
 Mobile +49 (0) 160-974 29 523
 Fax +49 (0) 6151-660 71 58
 E-mail rhfreise@t-online.de

Autriche/Oesterreich/Austria

S'est excusé.
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies

Belgique/Belgien/BelgiumMme/Fr./Ms Clio **Liégeois**

Attaché juriste
 SPF Mobilité et Transports
 Dir.Pol.Mobil.durable&ferrov. - Reglementation
 City Atrium
 Rue du Progrès 56
 1210 Bruxelles
 Belgique

 +32 (2) 277 36 08
 Fax +32 (2) 277 40 47
 E-mail clio.liegeois@mobilite.fgov.be

France/Frankreich/FranceM./Hr./Mr. Mafal **Thiam**

Expert, Chargé de mission conventions
 internationales
 Ministère de l'écologie, du développement
 durable et de l'énergie
 Direction générale des infrastructures, des
 transports et de la mer
 Direction des services des transports
 Bureau de la régulation ferroviaire
 Tour Sequoia
 92055 Paris-La Défense Cedex
 France

 00 33 1 40 81 78 75
 Fax
 E-mail mafal.thiam@developpement-
 durable.gouv.fr

Luxembourg

S'est excusé.
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies.

Serbie/Serbien/SerbiaMme/Fr./Ms Branka **Nedeljković**

Head of the Department for Regulatory Affairs
Directorate for Railways
Nemanjina 6
RS-11000 Belgrade

 +381 (11) 362 23 10

Mobile +381 (63) 654 0 38

Fax +381 (11) 361 82 91

E-mail branka.nedeljkovic@raildir.gov.rs

**II. Organisation régionale d'intégration économique
Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration
Regional economic integration organisation**

**Union européenne/
Europäische Union/
European Union**

**Commission européenne/
Europäische Kommission/
European Commission**

M./Hr./Mr. **László Polgár**

Policy Officer
European Commission - DG MOVE.B.2
Transport policy in general, land transport
Office: DM28 4/08
Rue Demot 28
BE-1049 Brussels/Belgium

 +32 (2) 2959349
Fax +36 (1) 795 06 55
E-mail Laszlo.POLGAR@ec.europa.eu

III. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations

CIT

M./Hr./Mr. Erik **Evtimov**

Stv. Generalsekretär
 CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
 Secrétariat général
 Weltpoststrasse 20
 CH-3015 Bern

 +41 (31) 350 01 97
 Fax +41 (31) 350 01 99
 E-mail erik.evtimov@cit-rail.org

CIT

Mme/Fr./Ms Nina **Sziladi-Scherf**

Legal Adviser
 CIT - Internationales Eisenbahntransportkomitee
 Weltpoststrasse 20
 CH-3015 Berne

 +41 (31) 3500194
 Fax +41 (31) 3500199
 E-mail nina.sziladi-scherf@cit-rail.org

IVT

S'est excusé
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies.

**IV. Secrétariat
 Sekretariat
 Secretariat**

M./Hr./Mr. François **Davenne**

Secrétaire général
Generalsekretär
Secretary General

 +41 (31) 359 10 10
E-mail francois.davenne@otif.org

M./Hr./Mr. Carlos **Del Olmo**

Conseiller
Rat
Counsellor

 +41 (31) 359 10 13
E-mail carlos.delolmo@otif.org

Mme/Fr./Ms Iris Petra **Gries**

Premier secrétaire
Leitende Referentin
Senior Officer

 +41 (31) 359 10 15
E-mail iris.gries@otif.org

**V. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

M./Hr./Mr. David **Ashman**

Traducteur, Chef de division
Translator, Referatsleiter
Translator, Head of Section

Mme/Fr./Ms Joana **Meenken**

Traductrice
Translator
Translator

Mme/Fr./Ms Irène **Kruse**

Mme/Fr./Ms Marlène **Mitzmacher**

M./Hr./Mr. René **Muhmenthaler**



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 2/1
10.02.2015**

Original: FR

2. Tagung

Stellungnahmen der Mitgliedstaaten, internationalen Organisationen und Verbände und neuer Vorschlag des Sekretariates der OTIF zur Umformulierung des neuen Artikels 6a der ER CIM und zur Änderung von Artikel 6 § 9 der ER CIM.

1. Elektronischer Frachtbrief (Artikel 6a)

1. Bei seiner 25. Tagung (Bern, 25. und 26. Juni 2014) beschloss der Revisionsausschuss in Anwendung von Artikel 22 seiner Geschäftsordnung die Einrichtung einer Arbeitsgruppe des Revisionsausschusses zur Ausarbeitung eines Revisionsvorschlages für die ER CIM mit Schwerpunkt auf den Bestimmungen zum elektronischen Frachtbrief.

Bei der 1. Sitzung der Arbeitsgruppe „ER CIM“, die zur Analyse der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM – Anhang B zum Übereinkommen) entsprechend dem Wunsch des 25. Revisionsausschusses am 9. Dezember 2014 in Bern zusammengekommen war, wurden mehrere Vorschläge zur Änderung des Wortlauts von Artikel 6a gemacht.

Das Sekretariat hatte zugesagt, den Mitgliedstaaten der OTIF, den dem COTIF beigetretenen regionalen Organisationen und den interessierten internationalen Verbänden innerhalb der von der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses vorgegebenen Frist einen neuen Formulierungsvorschlag für Artikel 6a zuzusenden und den Mitgliedstaaten und Stakeholdern bei einer neuen Sitzung der Arbeitsgruppe am 18. März 2015 die Möglichkeit zur Äußerung dazu gegeben.

2. Das Sekretariat hat von Frankreich, der Europäischen Kommission (GD TAXUD und GD SANCO) und vom internationalen Verband der Tarifeure formelle Kommentare erhalten. Diese Kommentare sind in der Anlage beigefügt. Sie stimmen im Großen und Ganzen mit den Vorschlägen des Sekretariates überein, stellen jedoch die ein oder andere Formulierung in Frage.

Der Kommission scheint insbesondere folgende Formulierung in Paragraph 1 fraglich „das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist“. Es könne durchaus sein, dass einige Akteure des Beförderungsvertrages das elektronische Verfahren ganz oder teilweise nicht anwenden könnten oder besondere Anforderungen zu beachten hätten (mit Blick auf die Umsetzung beispielsweise), ohne dass dies die gesamte Vereinbarung gefährden dürfe.

Das Sekretariat ist der Ansicht, dass der Text in eckigen Klammern insbesondere vor dem Hintergrund der Stellungnahmen des Sektors von der Arbeitsgruppe diskutiert werden sollte.

Darüber hinaus hinterfragt die Kommission neben einigen redaktionellen Änderungsvorschlägen auch den Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit. Da man diesbezüglich innerhalb der Arbeitsgruppe aber eine Einigung erzielt hat, schlägt das Sekretariat dessen Beibehaltung vor.

3. Infolge dieses Austauschs hält das Sekretariat die folgenden Grundsätze für die Änderung von Artikel 6a fest:

- a) Der Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit der elektronischen Datenaufzeichnungen mit der Papierfassung ist durch die Änderung des entsprechenden Satzes aus dem derzeitigen Artikel 6 § 9, der neu in § 3 des Artikels 6a CIM aufgenommen werden soll, zu gewährleisten. Diesen Grundsatz haben die Teilnehmer der 1. Sitzung der Arbeitsgruppe einstimmig beschlossen.
- b) Der Satz aus Artikel 6a § 5 des Entwurfes der CIM, nach dem die Parteien des Beförderungsvertrages vereinbaren können, Frachtbrief und Begleitdokumente in Papierform zu erstellen, ist in einen gesonderten Paragraph 2 aufzunehmen. Wenn sich also die Parteien nicht auf einen elektronischen Frachtbrief einigen oder wenn Bestimmungen des öffentlichen Rechts dagegen stehen (Zoll- oder phytosanitäre Vorschriften), muss der Frachtbrief in Papierform erstellt werden können. Dieser Punkt muss auch in den Erläuternden Bemerkungen durch folgenden Zusatz deutlich gemacht werden: *„Artikel 6a hat in keinem Fall Vorrang vor den die Papier-*

fassung 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.“

- c) Das Sekretariat denkt, dass gemäß Artikel 6 § 8 CIM ein einheitliches Muster für die Erstellung des elektronischen Frachtbriefs festgelegt werden könnte. Dieser Paragraph besagt: „Die internationalen Verbände der Beförderer legen im Einvernehmen mit den internationalen Verbänden der Kundschaft und den in den Mitgliedstaaten für Zollfragen zuständigen Stellen sowie mit jeder zwischenstaatlichen Organisation, die in einer regionalen Wirtschaftsgemeinschaft besteht und die über eine eigene Gesetzgebungsbefugnis auf dem Gebiet des Zolls verfügt, einheitliche Muster der Frachtbriefe fest.“ Die Parteien des Beförderungsvertrages könnten sich dann auf die Verwendung eines solchen Musters einigen.
- d) In Anbetracht des Vorstehenden könnte es nützlich sein festzulegen, ob die für die elektronischen Datenaufzeichnungen nötigen grundlegenden Elemente näher bestimmt werden müssen. Falls ja, hält das Sekretariat Artikel 5 der e-CMR für eine gute Grundlage. Um den internationalen Verbänden einen gemeinsamen Rahmen zu geben, könnte man überlegen, folgenden Paragraph 1b zu Artikel 6a hinzuzufügen:

§ 1b *Das Verfahren zur Registrierung und Bearbeitung der Daten hat insbesondere zu enthalten:*

- a. die Festlegung des Verfahrens, mit dem der elektronische Frachtbrief ausgestellt und der befugten Partei übermittelt wird;*
- b. die Bestimmung des Vorgehens, mit dem der Inhaber der Rechte, die aus dem elektronischen Frachtbrief entstehen, diese Rechte nachweisen kann;*
- c. die Festlegung der Art, wie die Bestätigung der Ablieferung an den Empfänger zu erfolgen hat;*
- d. die Vereinbarung der Verfahren, mit denen der elektronische Frachtbrief ergänzt oder geändert werden kann und*
- e. die Übereinkunft bezüglich der Verfahren, die den elektronischen Frachtbrief allenfalls mit einem anderweitig ausgestellten Frachtbrief ersetzen.*

4. Das Sekretariat schlägt somit folgenden Text für die Diskussion vor. In diesem Vorschlag sind die verschiedenen Optionen in eckigen Klammern dargestellt und auch die auf das e-CMR gestützten Texte enthalten:

Artikel 6a CIM – Form des Frachtbriefs

§ 1 Der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente sind in elektronischen Datenaufzeichnungen zu erstellen [, vorausgesetzt es wurde von den Parteien des Beförderungsvertrages ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten festgelegt, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist].

§ 2 Die Parteien des Beförderungsvertrages können vereinbaren, dass Frachtbrief und Begleitdokumente in Papierform erstellt werden.

§ 3 Das zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.

§ 4 Das Verfahren zur Ausfertigung des elektronischen Frachtbriefs und der Begleitdokumente muss gewährleisten, dass die darin enthaltenen Angaben vom Zeitpunkt der Erstellung an vollständig und vertrauenswürdig sind. [*Alternative:* die darin enthaltenen Angaben vom Zeitpunkt der endgültigen Originalausfertigung]

§ 5 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.

§ 6 Der elektronische Frachtbrief ist [von den Parteien des Beförderungsvertrages] zu authentifizieren.

Die Authentifizierung kann [*Alternative:* hat ... zu] durch die elektronische Signatur oder ein anderes geeignetes Verfahren erfolgen [die/das mit dem elektronischen Frachtbrief verknüpft ist].

2. Artikel 42 – Tatbestandsaufnahme

5. Nach Abschluss der Änderung von Artikel 6a, ist es nur logisch, auch bei der Tatbestandsaufnahme die Erstellung in elektronischen Datenaufzeichnungen zu priorisieren.

Aus diesem Grund unterbreitet das Sekretariat der OTIF erneut folgenden Änderungsvorschlag für Artikel 42:

[...]

~~§ 2 Dem Berechtigten ist eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme unentgeltlich auszuhändigen.~~

§ 2 Die Tatbestandsaufnahme ist in elektronischen Datenaufzeichnungen zu erstellen und dem Berechtigten unentgeltlich zu übermitteln.

Der Beförderer und der Berechtigte können vereinbaren, dass die Tatbestandsaufnahme in Papierform erstellt wird. Eine Abschrift der Tatbestandsaufnahme ist dem Berechtigten unentgeltlich auszuhändigen.

6. In die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 42 sollte daher der folgende neue Absatz 3 aufgenommen werden:

„..... 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).“

3. Rücknahme der Änderungsvorschläge für die Artikel 18, 19 und 22 der ER CIM

7. Bei der 1. Sitzung der Arbeitsgruppe konnte unter den Teilnehmern in Bezug auf die Änderung der Artikel 18, 19 und 22 der ER CIM keine Einstimmigkeit erzielt werden.

Es wird daher vorgeschlagen, diese Änderungen nicht weiterzuverfolgen.

Nichtsdestoweniger sollten aber auch die jüngsten Diskussionen der Expertengruppe der UNECE berücksichtigt werden, die sich mit Blick auf ein einheitliches Rechtsregime für den Eisenbahnverkehr mit der Harmonisierung des internationalen Eisenbahnrechts beschäftigt. Der Ansatz der Expertengruppe geht in die gleiche Richtung wie die Änderungsvorschläge der OTIF zu Artikel 18 § 3 betreffend das Recht auf Änderung des Beförderungsvertrages durch den Empfänger.

Dem Sekretariat der OTIF scheint es daher notwendig, diesen Änderungsvorschlag zu Paragraph 3 des besagten Artikels 18 der ER CIM erneut zu formulieren.

Artikel 18 Verfügungsrecht über das Gut

[...]

§ 3 Das Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages steht, vorbehaltlich eines gegenteiligen Vermerks des Absenders im Frachtbrief, ~~bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an zu dem Empfänger zu~~, **sobald die Sendung in das Gebiet des Bestimmungslandes gelangt ist.**

[...]

8. Das Sekretariat unterstützt diesen Änderungsvorschlag. In Übereinstimmung mit dem derzeitigen Artikel 18 § 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 der ER CIM angenommene Lösung basiert auf dem CMR, wenngleich das CMR diese Möglichkeit nur im Falle ihrer expliziten Erwähnung im Frachtbrief durch den Absender zulässt.

Nach Ansicht der an der Beförderung beteiligten Akteure erfolgt die Übertragung des Rechts zur Änderung des Beförderungsvertrags viel zu früh. Ohne explizite Angabe des Ortes und des Zeitpunktes, ab dem der Empfänger zur Änderung des Vertrages berechtigt ist, im Frachtbrief (vgl. Art. 12 § 3 CMR) bzw. ohne Vermerk, nach dem der Empfänger nicht berechtigt ist, nachträgliche Verfügungen

anzuordnen, ist die Ankunft des Gutes im Bestimmungsland der geeignetste Zeitpunkt für die Übertragung dieser Rechte.

Diese Bestimmung bleibt jedoch ergänzendes Recht und die Vertragsparteien können davon abweichende Regelungen treffen.

4. Zu Artikel 13 der ER CIM vorgeschlagene Ergänzung der Erläuternden Bemerkungen

9. Da in Bezug auf diese Änderung keine Einigung erzielt werden konnte, schlägt das Sekretariat vor, sie bei der 2. Sitzung der Arbeitsgruppe erneut zu diskutieren.

Es handelt sich dabei um den Vorschlag, in die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 13 folgenden neuen Absatz 6 hinzuzufügen:

„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.“

Das **Sekretariat** hatte diesen Vorschlag dem Revisionsausschuss und der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe CIM unterbreitet und dabei darauf hingewiesen, dass es sich hier um eine Konsequenz aus den Arbeiten der Arbeitsgruppe CUV aus dem Jahre 2014 handelt. Auf Anregung der **CER** muss nun geklärt werden, wieweit die Verantwortung des Absenders beim Beladen oder die des Eisenbahnunternehmens bei der Kontrolle der Ladung geht, um die Haftungsfragen in Bezug auf die korrekte Beladung des Wagens bestimmen zu können.

10. 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 Punkt 6 gestellt, wo es heißt: „Das für die Durchführung der Zufahrt zuständige Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sicherstellen, dass die Güterwagen sicher und unter Anwendung von Sicherheitsmaßnahmen 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 hat das Sekretariat der OTIF bei der dritten und letzten Sitzung der Arbeitsgruppe ER CUV am 9. April 2014 in Bern vorgeschlagen, den besagten Zusatz als Absatz 8 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.

In Bezug auf diesen Vorschlag konnte innerhalb der Arbeitsgruppe CUV ein Konsens erzielt werden, daher wird vorgeschlagen, ihn bei der nächsten Generalversammlung der OTIF zu diskutieren.

ANLAGEN:

Stellungnahmen:

Frankreich

Europäischer Kommission (GD TAXUD und GD SANCO)

Internationaler Verband der Tarifeure (IVT)

10. FEB. 2015

A | 72 | 00 | 5.2015

Von: THIAM Mafal - DGITM/DST/SRF3 [mailto:mafal.thiam@developpement-durable.gouv.fr]

Gesendet: Dienstag, 10. Februar 2015 14:49

An: Jäggi Françoise

Cc: "CHEVALIER Benoit (Leiter der Unterabteilung) - DGITM/DST/SRF";

helene.barthelemy@developpement-durable.gouv.fr; BRUN Jimmy (Bürochef) - DGITM/DST/SRF3

Betreff: Stellungnahme Frankreichs zum Änderungsvorschlag für Artikel 6 § 9 der ER CIM

Sehr geehrte Frau Jäggi,

anlässlich der ersten Sitzung der Arbeitsgruppe "ER CIM", die am 9. Dezember 2014 in Bern stattgefunden hat, hat der Revisionsausschuss einen Änderungsvorschlag zu Artikel 6 der CIM (Anhang B) über den elektronischen Frachtbrief angenommen.

Das Sekretariat hat den Mitgliedstaaten der OTIF und den dem COTIF beigetretenen regionalen Organisationen einen neuen Formulierungsvorschlag für den besagten Artikel 6a unterbreitet. Es handelt sich dabei um die Übernahme des derzeitigen Artikels 6 § 9 in den neuen Artikel 6a. In Bezug auf den Inhalt der vorgeschlagenen Änderung hat Frankreich keine Einwände und erklärt sich mit dem vorgeschlagenen Wortlaut für Artikel 6a einverstanden.

Mafal THIAM

Beauftragter für internationale Übereinkommen, Ministerium für Umweltschutz, nachhaltige Entwicklung und Energie, Generaldirektion für Infrastruktur, Verkehrswesen und Seeverkehr, Abteilung für Verkehrsdienstleistungen, Büro für Eisenbahnverkehr, Tel. 00 33 1 40 81 78 75

Artikel 6a CIM – Form des Frachtbriefs

§ 1 Der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente sind in elektronischen Datenaufzeichnungen zu erstellen [, vorausgesetzt es wurde von den Parteien des Beförderungsvertrages ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten festgelegt, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrages beteiligten Parteien durchführbar ist].

Der Text in Klammern ist nicht notwendig, da er die zwischen den Parteien getroffene Vereinbarung und auch die Interessenten in Frage stellt. Eine Partei könnte an der Vereinbarung interessiert sein, aber nicht beitreten können. Eine andere Partei könnte beschließen, später beizutreten und das technische Verfahren zu ändern.

Alternativ schlage ich folgende Formulierung vor: „*das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags interessierten Parteien durchführbar ist*“. Das gemeinsame technische Verfahren sollte dann zwischen allen Parteien beschlossen werden, so dass sie es alle anwenden können, wenn auch zu unterschiedlichen Zeiten.

Die Parteien des Beförderungsvertrages können vereinbaren, dass der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente in Papierform erstellt werden.

Dieser Satz sollte ein separater Paragraph sein. Dann wäre er einfacher in Bezug zu nehmen.

§2 Die zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten verwendeten Verfahren müssen, insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft des verkörperten Frachtbriefes, funktional gleichwertig sein.

Es ist uns nicht ganz klar was mit *funktional* gemeint ist. Das Verfahren ist für die Papier- und die elektrische Fassung nicht dasselbe. Funktionale Spezifizierungen sind im elektronischen Umfeld i. d. R. notwendig. Dennoch muss sichergestellt werden, dass die Daten dieselben sind und den gleichen Wert haben. Ich denke nicht, dass diese Tatsache explizit festgelegt werden muss.

§ 3 Das Verfahren zur Ausfertigung des elektronischen Frachtbriefs muss gewährleisten, dass die darin enthaltenen Angaben vom Zeitpunkt der Erstellung an verlässlich und vertrauenswürdig sind. [*Alternative: die darin enthaltenen Angaben vom Zeitpunkt der endgültigen Originalausfertigung*]

Der ursprüngliche Text erscheint uns besser als die Alternative in Klammern.

§ 4 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.

§ 5 Der elektronische Frachtbrief ist [von den Parteien des Beförderungsvertrages] zu authentifizieren.

Die Authentifizierung kann [*Alternative: hat ... zu*] durch die elektronische Signatur oder ein anderes geeignetes Verfahren erfolgen [die/das mit dem elektronischen Frachtbrief verknüpft ist].

Lieber Laszlo,

Vielen Dank für diesen Hinweis.

Ich denke, der deutsche Vorschlag ist besser als der ursprüngliche Vorschlag. Dennoch müssen wir ein „gegebenenfalls“ einfügen, um Fälle abzudecken, wo es keine Rechtsgrundlage für die elektronische Zertifizierung gibt. Am deutschen Vorschlag mag ich, dass er die Details für die Vereinbarung enthält, ich halte es nämlich für sinnvoll, diese Details festzulegen.

In Bezug auf die SPS-Zertifikate liegt die Wahl zwischen der Papier- und der elektronischen Fassung ohnehin nicht bei den Vertragsparteien, sondern ist in den SPS-Vorschriften vorgegeben. Es sollte also ein Satz zu möglicherweise existenten Rechtsvorschriften aufgenommen werden. Wir wissen, dass eine Ergänzung hierzu für die Erläuternden Bemerkungen vorgesehen war, fragen uns aber, ob es nicht klarer wäre, den Verweis direkt in Artikel 6a (§ 1) aufzunehmen.

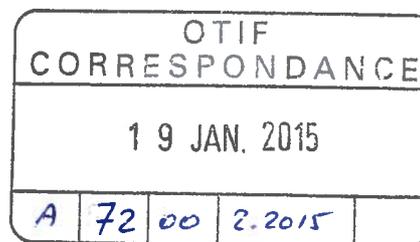
Beispielsweise:

„Der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente sind in elektronischen Datenaufzeichnungen oder in Papierform zu erstellen, vorausgesetzt dies ist mit den Bestimmungen des geltenden Rechts vereinbar. Dies gilt insbesondere für Begleitdokumente wie sanitäre oder phytosanitäre Bescheinigungen.“

Beste Grüße

Patricia

De : Logotrans [<mailto:logotrans@aon.at>]
Envoyé : lundi 19 janvier 2015 10:46
À : info
Objet : art 6a cim.



Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Internationale Verband der Tarifeure (IVT) erlaubt sich folgende Anregung zu unterbreiten:

Der Internationale Verband der Tarifeure (IVT) dankt für das Schreiben vom 12.1.2015 GZ A-72-00/501.2014 und die Möglichkeit, zu dem darin übermittelten geänderten Textvorschlag des Sekretariats für Artikel 6a CIM Stellung zu nehmen.

Der IVT erlaubt sich, zu den einzelnen Absätzen des geänderten Texts folgende Anregungen zu unterbreiten:

Zu § 1

Der IVT befürwortet dem Inhalt nach grundsätzlich sowohl den Ergänzungsvorschlag in eckigen Klammern als auch den als „§ 1b“ bezeichneten Ergänzungsvorschlag betreffend das Verfahren zur Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten.

Es wird dazu angeregt, diese Texte in einer konsolidierten und redaktionell adaptierten Weise in einem überarbeiteten § 1 mit folgendem Wortlaut zusammenzufassen:

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

Die Parteien des Beförderungsvertrags haben ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten festzulegen, das insbesondere die folgenden Elemente zu enthalten hat

- a) das Verfahren, mit dem der elektronische Frachtbrief ausgestellt und der befugten Partei übermittelt wird;
- b) das Vorgehen, mit dem der Inhaber der Rechte, die aus dem elektronischen Frachtbrief entstehen, diese Rechte nachweisen kann;
- c) die Art, wie die Bestätigung der Ablieferung an den Empfänger zu erfolgen hat;
- d) die Verfahren, mit denen der elektronische Frachtbrief ergänzt oder geändert werden kann und
- e) die Verfahren, die den elektronischen Frachtbrief allenfalls mit einem anderweitig ausgestellten Frachtbrief ersetzen.

Die Parteien des Beförderungsvertrags können vereinbaren, dass der Frachtbrief und die beigegebenen Begleitdokumente in Papierform erstellt werden, wenn das technische Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten für bestimmte an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligte Parteien nicht durchführbar ist.“

Zu § 2

Es ist fraglich, ob diesem Text ein zusätzlicher Wert als Rechtsnorm zukommt. Sollte sein Inhalt nicht besser als Erklärung zur Zielsetzung des Artikels 6a in den Erläuternden Bemerkungen aufscheinen?

Zu § 3

Der Alternative in eckigen Klammern wäre der Vorzug zu geben, da die Erstellung ein Vorgang ist, innerhalb dessen noch Änderungen erfolgen können.

Betrifft nur den deutschen Text:

Es wird darauf hingewiesen, dass die deutschen Ausdrücke „verlässlich und vertrauenswürdig“ aus einer nationalen Übersetzung (des Zusatzprotokolls zur CMR) stammen, die dem französischen Original „intégrité“ nicht entspricht. Es sollte daher der ursprünglich vorgeschlagene deutsche Wortlaut „vollständig und unversehrt“ beibehalten werden.

Zu § 4

Keine Bemerkungen

Zu § 5

In beiden Fällen wäre dem Text in eckigen Klammern der Vorzug zu geben.



De : "G. Beate Czerwenka" <czerwenka-be@bmjv.bund.de>

Date : jeudi 19 février 2015 13:19

À : François Davenne <francois.davenne@otif.org>

Cc : B <ref-la11@bmvi.bund.de>, Thomas von Gäßler <thomas.gaessler@bmvi.bund.de>, László Polgár <Laszlo.POLGAR@ec.europa.eu>, Anja Reifenrath <reifenrath-an@bmjv.bund.de>, David Ashman <David.Ashman@otif.org>, Rainer Freise <rhfreise@t-online.de>, Carlos del Olmo <Carlos.DelOlmo@otif.org>

Objet : Electronic consignment note (Article 6-a CIM)

Sehr geehrter Herr Davenne,

zur Erleichterung der Diskussionen auf der Sitzung der CIM-Arbeitsgruppe im März übersende ich in der Anlage eine Stellungnahme zu Ihren neuen, in Dokument CIM 2/1 enthaltenen Vorschlägen. Für eine Übersetzung und Verteilung der Stellungnahme wäre ich dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Dr. Czerwenka

Dr. G. Beate Czerwenka, LL.M. (Duke Univ.)
Ministerialrätin

Referat III A 4
Bundesministerium der Justiz
und für Verbraucherschutz

11015 Berlin
Telefon: (030) 18580 9314
Fax: (030) 1810580 9314
E-Mail: czerwenka-be@bmjv.bund.de
Internet: www.bmjv.de

**Stellungnahme der deutschen Delegation
zu dem geänderten Vorschlag des Generalsekretärs der OTIF vom 10. Februar 2015
(Dokument CIM 2/1)**

1. Die deutsche Delegation hält daran fest, dass ein Bedürfnis für die vorgeschlagene Änderung der Regelung über den Frachtbrief nicht erkennbar ist. Schon derzeit besteht die Möglichkeit, einen elektronischen Frachtbrief zu verwenden. Soll gleichwohl eine Regelung getroffen werden, so ist es nach Auffassung der deutschen Delegation in jedem Falle geboten, an dem derzeit geltenden Grundsatz festzuhalten, dass mangels abweichender Vereinbarung der Frachtbrief in Papierform zu erstellen ist.

Der vorgeschlagene Artikel 6a § 1 CIM verkehrt das derzeit geltende Regel-Ausnahme-Verhältnis. Denn er schreibt die Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs vor; in § 2 wird den Parteien des Beförderungsvertrages lediglich gestattet zu vereinbaren, dass Frachtbrief und Begleitdokumente in Papierform erstellt werden. Zwar enthält § 1 noch den Klammerzusatz „[, vorausgesetzt es wurde von den Parteien des Beförderungsvertrages ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten festgelegt, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist]“. Selbst wenn dieser Klammerzusatz beibehalten wird, fehlt jedoch eine Auffangregelung, die besagt, dass ohne Festlegung eines solchen Verfahrens ein papiergebundener Frachtbrief auszustellen ist. Wenn sich die Parteien nicht auf ein bestimmtes Verfahren geeinigt haben und außerdem auch keine Vereinbarung über die Erstellung des Frachtbriefs in Papierform treffen, ist daher die Befolgung von Artikel 6 § 2 Satz 1 CIM, wonach der Beförderungsvertrag in einem Frachtbrief festzuhalten ist, nicht mehr möglich. Der vorgeschlagene Artikel 6a § 1 und 2 CIM dürfte damit die Abwicklung grenzüberschreitender Eisenbahntransporte erschweren. Eine Änderung des Regel-Ausnahme-Verhältnisses, wie sie vom Generalsekretär der OTIF vorgeschlagen wird, begegnet daher Bedenken.

2. Eine Klarstellung in den Erläuternden Bemerkungen dahingehend, dass Artikel 6a CIM in keinem Fall Vorrang vor den die Papierfassung vorschreibenden Bestimmungen des öffentlichen Rechts hat, erscheint entbehrlich. Artikel 2 CIM regelt dies bereits ausdrücklich.
3. Der Vorschlag zu Artikel 18 § 3 CIM begegnet Bedenken. Wie die – keineswegs abgeschlossenen – Diskussionen in der vom Generalsekretär erwähnten Expertengruppe der UNECE gezeigt haben, begründet eine Regelung, wonach das Verfügungsrecht auf den Empfänger übergeht, wenn die Sendung in das Gebiet des Bestimmungslandes gelangt,

Probleme: Weder der Absender noch der Empfänger sind im Stande, den genauen Zeitpunkt zu bestimmen, in dem die Sendung in das Gebiet des Bestimmungslandes gelangt. Denn die genannten Personen begleiten nicht die Sendung und sind auf die Informationen des Beförderers angewiesen. Ohne diese Informationen wissen sie folglich auch nicht, wer überhaupt verfügungsberechtigt ist. Die Ausübung des Verfügungsrechts von Informationen derjenigen Person abhängig zu machen, die Adressatin der Verfügung ist und die unter Umständen für die Folgen einer fehlenden oder mangelhaften Ausführung der Verfügung haftet (Artikel 19 § 6), begegnet Bedenken. Hinzu kommt, dass der Empfänger regelmäßig nicht in der Lage sein wird, das Frachtbriefdoppel vorzulegen. Dies ist aber nach Artikel 19 § 1 CIM zur Ausübung des Verfügungsrechts erforderlich. Die vorgeschlagene Regelung hat daher zur Folge, dass in dem Zeitpunkt, in dem die Sendung in das Gebiet des Bestimmungslandes gelangt, weder der Absender noch der Empfänger ein Verfügungsrecht ausüben können. Das erscheint nicht vertretbar.

Der Hinweis des Generalsekretärs, dass „diese Bestimmung ... jedoch ergänzendes Recht [bleibt] und die Vertragsparteien ... davon abweichende Regelungen treffen [können]“, räumt die dargestellten Bedenken nicht aus. Zunächst sei darauf hingewiesen, dass der Hinweis nicht durch die CIM gedeckt sein dürfte. Denn nach Artikel 5 CIM ist jede Vereinbarung nichtig, die unmittelbar oder mittelbar von der CIM abweicht; anderes gilt nur, wenn die CIM etwas anderes ausdrücklich zulässt. Artikel 18 CIM lässt jedoch keine vertraglichen Abweichungen zu. Soll Artikel 18 CIM dispositiv ausgestattet werden, ließe sich Artikel 18 § 3 CIM wie folgt ändern:

- § 3 Das Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages steht dem Empfänger bereits zu einem früheren als einem der in § 2 Buchstaben a bis c genannten Zeitpunkte zu, wenn dies im Frachtbrief so vermerkt ist.

**Stellungnahme zum Vorschlag des OTIF-Sekretariats
vom 10. Februar 2015
zur Änderung der CIM-Vorschrift über den elektronischen Frachtbrief**

1. Der Vorschlag zur Ersetzung des heutigen Artikels 6 § 9 CIM durch einen neuen Artikel 6a CIM ist auch im Zusammenhang mit der Schaffung eines neuen einheitlichen Rechtsinstruments für den europäisch-asiatischen Eisenbahngüterverkehr im Rahmen der UNECE zu sehen. Denn dieses Rechtsinstrument soll eine Brücke zwischen CIM und SMGS schlagen. Es erscheint daher nicht sinnvoll, dass die beiden Regelwerke eine unterschiedliche Entwicklung nehmen. Vielmehr ist eine abgestimmte, parallele Entwicklung vorzuziehen.

2. Für das neue einheitliche Rechtsinstrument ist nach bisherigem Stand vorgesehen, dass der traditionelle Papier-Frachtbrief durch einen elektronischen Frachtbrief ersetzt werden *kann*. Dies entspricht der heutigen Regelung in Artikel 6 § 9 CIM und in anderen internationalen Übereinkommen. Diese Regelwerke sehen vor, dass der papiergebundene Frachtbrief den Regelfall bildet, dass die Parteien aber die Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs vereinbaren können. Durch dieses Vorgehen wird sichergestellt, dass der papiergebundene Frachtbrief, der die rechtlichen Anforderungen an ein Beförderungsdokument (insbesondere hinsichtlich der Beweiskraft) leichter und zuverlässiger erfüllen kann, als elektronische Datenaufzeichnungen dies bisher tun, weiterhin die Basis für die Abwicklung des internationalen Güterverkehrs bildet. Von einer elektronischen Version werden die Parteien Gebrauch machen, wenn sie davon ausgehen können, dass sie dem verkörperten Frachtbrief funktional gleichwertig ist, oder wenn ihnen die Beweiskraft nicht wichtig erscheint.

3. Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass das bei der UNECE in der Entwicklung befindliche neue einheitliche Rechtsinstrument und die bisherigen internationalen Übereinkommen eine einfache Lösung (den papiergebundenen Frachtbrief) als Basislösung vorsehen und den Parteien die Wahl eines komplexeren elektronischen Verfahrens – letztlich auf eigenes Risiko – freistellen. Dieses Regel-Ausnahme-Verhältnis sollte beibehalten werden.

4. Welche Schwierigkeiten die Ersetzung des Papier-Frachtbriefs durch einen elektronischen Frachtbrief hervorrufen kann und welche Unsicherheiten entstehen können, wenn komplexe Anforderungen an den elektronischen Frachtbrief von den Parteien möglicherweise nicht eingehalten worden sind, zeigt der jüngste Entwurf des Sekretariats der OTIF zu Artikel 6a CIM in aller Deutlichkeit:

Nach § 1 *ist* der Frachtbrief in elektronischen Datenaufzeichnungen *zu erstellen* – jedoch nur, wenn die Vertragsparteien ein technisches Verfahren festgelegt haben, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist. Aber was gilt, wenn es den Parteien nicht gelingt, ein solches Verfahren festzulegen? Wird dann die Pflicht zur Verwendung des elektronischen Frachtbriefs hinfällig oder werden sie mit Sanktionen belegt, damit sie sich anstrengen, um die Anforderungen doch noch zu erfüllen? Und wenn die Pflicht zur Verwendung des elektronischen Frachtbriefs hinfällig wird, was gilt dann? Müssen die Parteien dann die Verwendung eines Papier-Frachtbriefs vereinbaren oder gilt er automatisch als Rückfallebene, auch wenn dies in dem Entwurf nicht gesagt wird?

Eine solche Konstruktion des Gesetzes widerspricht den Grundsätzen und der Logik der Gesetzgebung: Ein gesetzlich vorgesehenes „Müssen“ kann nicht davon abhängig gemacht werden, dass es in das Belieben des dem Recht Unterworfenen gestellt wird, ob er bestimmte Anforderungen überhaupt erfüllt. Hingegen kann ein gesetzliches „Dürfen“ durchaus davon abhängig gemacht werden, dass die Beteiligten, die von diesem „Dürfen“ Gebrauch machen wollen, zunächst prüfen, ob sie bestimmte Anforderungen erfüllen können oder wollen.

Auch diese Überlegung spricht dafür, das bisherige Regel-Ausnahme-Verhältnis zwischen papiergebundenem und elektronischem Frachtbrief beizubehalten.

5. Die §§ 3 bis 6 des vorgeschlagenen Artikels 6a CIM enthalten weitere Muß-Vorschriften, deren praktische Umsetzung schwierig ist und die daher von den Parteien möglicherweise in vielen Fällen nicht oder jedenfalls nicht zuverlässig eingehalten werden können. Unter diesen Umständen ist zu erwarten, dass die Parteien im Falle des Inkrafttretens des neuen Artikels 6a CIM vorsichtshalber regelmäßig von der Fluchtmöglichkeit in § 2 dieses Artikels Gebrauch machen und die Verwendung eines Frachtbriefs in Papierform vereinbaren. Das mit der Rechtsänderung verfolgte Ziel, die Verwendung des elektronischen Frachtbriefs zu fördern, wird auf diese Weise allerdings nicht erreicht.

6. Fazit

Es empfiehlt sich, an der Regel des papiergebundenen Frachtbriefs festzuhalten und den Parteien die Möglichkeit zu geben, einen elektronischen Frachtbrief zu verwenden.

Außerdem empfiehlt es sich, im Gesetz nur die grundsätzlichen Anforderungen an einen elektronischen Frachtbrief zu regeln, seine Ausgestaltung im Einzelnen hingegen den Vertragsparteien – unterstützt von ihren Verbänden – zu überlassen.

Schließlich empfiehlt es sich, die Voraussetzungen für eine funktionale Gleichwertigkeit des elektronischen mit dem papiergebundenen Frachtbrief zumindest gegenwärtig nicht in der CIM zu regeln, weil hier noch manches ungeklärt und streitig ist. Das UNECE-Instrument nimmt hierauf Rücksicht und formuliert in seinem Artikel 4 Absatz 2 flexibler: *Wenn* eine elektronische Datenaufzeichnung dieselben Funktionen wie ein (papiergebundener) Frachtbrief erfüllt, *dann* wird sie dem papiergebundenen Frachtbrief gleichgestellt. Ob dies der Fall ist, entscheiden die Gerichte.

Insgesamt wird geraten, die Reform des Artikels 6 § 9 CIM mit der Entwicklung der entsprechenden Vorschrift in dem Rechtsinstrument der UNECE zu synchronisieren.

Von: Clio Liegeois [<mailto:Clio.Liegeois@mobilit.fgov.be>]

Gesendet: Montag, 16. März 2015 09:04

An: info

Cc : Jäggi Françoise

Betreff: RE: AN DIE MITGLIEDSTAATEN DER OTIF UND AN REGIONALE ORGANISATIONEN, DIE DEM COTIF BEIGETRETEN SIND - A 72-00/506.2015 - Arbeitsgruppe CIM - Bericht der 1. Sitzung (Bern, 9. Dezember 2014)

Guten Tag,

Mit Blick auf die Sitzung der Arbeitsgruppe ER CIM übersende ich Ihnen im Anhang die schriftliche Stellungnahme Belgiens zur Revision von Artikel 6a CIM.

Dürfte ich Sie bitten, den Teilnehmern diese Stellungnahme zur Vorbereitung als Sitzungsdocument zukommen zu lassen.

Vielen Dank im Voraus!

Mit freundlichen Grüßen

Clio Liégeois



Clio LIEGEOIS

Attachée juriste
Dir.Pol.Mobil.durable&ferrov. - Reglementation
tél. : 02 / 277.36.08
fax: 02/277.40.47
gsm: 0475 / 47.30.62

**SPF Mobilité et
Transports**

Rue du Progrès 56
1210 Bruxelles
www.mobilit.belgium.be
info@mobilit.fgov.be

**Stellungnahme Belgiens für die Sitzung der Arbeitsgruppe ER CIM vom
18. März 2015 zu Artikel 6a § 1**

Belgien unterstützt die für § 1 vorgeschlagene Ergänzung in Artikel 6a CIM.

Infolge der Konsultation seines Eisenbahnsektors möchte es jedoch noch folgende Bemerkung machen:

In Paragraph 1 werden die Parteien des Beförderungsvertrages – sofern sie einen elektronischen Frachtbrief wünschen – dazu verpflichtet, ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten festzulegen, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist. Dies bedeutet, dass die betroffenen Beförderer die Modalitäten des elektronischen Datenaustausches in einem Kollaborationsvertrag schriftlich festhalten müssen. In diesem Zusammenhang sollte jedoch vermieden werden, dass durch diese neue Möglichkeit innerhalb des Anwendungsbereiches des COTIF mehrere Datenaustauschmodelle parallel eingeführt werden. Eine solche Vielzahl an Modellen hätte negative Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Grundsätzlich sollte daher dem elektronischen Datenaustausch in Form eines einheitlichen COTIF-Systems der Vorrang gegeben werden.

Das von der UIC entwickelte System „Raildata“ wäre ein solches Datenaustauschsystem, das bereits von 18 Mitgliedern angewendet wird. Dieses System zum Datenaustausch wurde unter dem Druck der EU im Rahmen des Projektes Erailfreight entwickelt und der Sektor wünscht keine erneute Diskussion zu einer neuen Norm, da dieses Thema abgeschlossen ist und das bestehende System funktioniert.

Demzufolge wäre es Belgien lieb, wenn in den Erläuterungen zu diesem neuen Artikel konkret festgehalten werden könnte, dass eine Multiplikation von verschiedenen Datenaustauschmodellen vermieden werden soll, indem sich die Parteien auf ein System einigen.

Änderungsvorschläge für die Erläuternden Bemerkungen

Zu Artikel 6 § 1 CIM

„Der Vermerk, nach dem die Parteien des Beförderungsvertrages verpflichtet sind, ein technisches Verfahren für die Aufzeichnung und Verarbeitung der Daten festzulegen, das für alle an der Ausführung des Beförderungsvertrags beteiligten Parteien durchführbar ist, setzt voraus dass die Parteien die Modalitäten des elektronischen Datenaustausches untereinander vertraglich festhalten müssen. In diesem Zusammenhang sollte jedoch unbedingt vermieden werden, dass durch diese neue Möglichkeit innerhalb des Anwendungsbereiches des COTIF parallel mehrere Datenaustauschmodelle eingeführt werden. Die Parteien sind daher aufgefordert, sich auf ein einheitliches System zum elektronischen Datenaustausch zu einigen.“

