



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 1/4
26.11.2014

Original: FR

1. Sitzung

Stellungnahmen der interessierten Organisationen und Verbände

In seinem Rundschreiben A 72-00/502.2014 vom 9. Oktober 2014 hatte das Sekretariat der OTIF die Mitgliedstaaten und interessierten internationalen Organisationen gebeten, ihm ihre eventuellen Stellungnahmen und Kommentare zu den mit dem genannten Rundschreiben versandten Dokumenten zukommen zu lassen.

Innerhalb der gesetzten Frist bis zum 10. November 2014 haben nur das Internationale Eisenbahntransportkomitee (CIT) und der Internationale Verband der Tarifeure (IVT) Stellung zu den Dokumenten bezogen. Diese beiden Stellungnahmen sind nachstehend wiedergegeben.

Diesbezüglich sei auch erwähnt, dass der IVT teilweise seine bereits anlässlich der 25. Tagung des Revisionsausschusses¹ formulierten Kommentare wiederholt, die in deutscher Sprache mit dem Rundschreiben vom 2. Juni 2014 (A55-25/505.2014) verschickt wurden und von denen es keine andere Sprachfassung gibt (vgl. Art. 11 § 3 der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses).

STELLUNGNAHME DES IVT

1. Vorbemerkung

Einleitend möchte der IVT seiner Erwartung Ausdruck geben, dass seine im Dokument der 25. Tagung des Revisionsausschusses der OTIF CR 25/5 Add.2² enthaltenen Anregungen, die bei der genannten Tagung unbehandelt blieben, im weiteren Programm der Arbeitsgruppe noch Berücksichtigung finden. Dies nicht nur angesichts des Umstands, dass laut Informationen des IVT mindestens ein Mitglied des Revisionsausschusses bereit gewesen wäre, diese Anregungen im Sinne des Artikels 11 § 1 2. Satz der Geschäftsordnung des Revisionsausschusses zu unterstützen, sondern vor allem deshalb, weil diese Anregungen in unmittelbarem Zusammenhang mit der Praxis des internationalen Eisenbahngüterverkehrs stehen und Fragen ansprechen, die teilweise auch Gegenstand von Streitfällen vor Behörden und Gerichten waren und sind.

2. Dokument CIM 1/2 – Teilrevision von Anhang B (ER CIM)

Dieses Dokument knüpft an das Dokument der 25. Tagung des Revisionsausschusses der OTIF CR 25/5 an, dessen Änderungsvorschläge weiterhin vom IVT unterstützt werden.

Artikel 16 Lieferfristen

Der IVT bedauert, dass die Änderung in Artikel 16, Streichung des Ruhens der Lieferfrist an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen gemäß § 4 letzter Satz unterbleiben soll, da die vom Sekretariat für die Streichung ins Treffen geführten Argumente zutreffend waren und die trotz technologischem Fortschritt beibehaltene erhebliche Länge der Lieferfristen einen ausreichenden Rahmen bieten sollte, Verzögerungen durch die unterschiedlichen Arbeitsruhe Regelungen in den von der Beförderung berührten Staaten pauschal zu berücksichtigen.

¹ http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_25_2014/A_55-25_10-2014_Anmerkungen_des_IVT_zum_COTIF_Mai_2014.pdf

² http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_25_2014/CR_25_5_Add_2_d_Teilrevision_CIM_Anregungen_des_IVT.pdf

Artikel 22

Folgen der Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

Lediglich zu Artikel 22 wird nochmals angeregt zu prüfen, ob es nicht besser wäre, die Folgen der Beförderungshindernisse und die Folgen der Ablieferungshindernisse in gesonderten Artikeln zu regeln.

3. Dokument CIM 1/2 Add.1 – Erläuterndes Dokument und Ergänzungsvorschläge für die Erläuternden Bemerkungen

Einleitung

Die in der Einleitung dargelegte Begründung für die nur formelle Behandlung des Dokuments CR 25/5 im Revisionsausschuss, die Verlagerung der Prüfung in eine Arbeitsgruppe und die weitere Vorgangsweise hat Bedenken hervorgerufen, nicht zuletzt auch deshalb, weil nach Ansicht von Rechtsexperten eine bloße schriftliche Abstimmung des Revisionsausschusses über Anträge, die gemäß Artikel 33 § 2 des COTIF der Generalversammlung zur Entscheidung vorzulegen sind, kein „Prüfen“ im Sinne von Artikel 17 § 1 Buchst. b) des COTIF darstellt und der vom COTIF festgelegten Aufgabenzuweisung für die Organe Revisionsausschuss und Generalversammlung widerspricht.

Artikel 6a (neu)

Form des elektronischen Frachtbriefs

Was die Verschiebung der Änderungen bezüglich des elektronischen Frachtbriefs anbelangt, ist darauf hinzuweisen, dass bereits die geltende Fassung des Artikels 6 § 9 der CIM den Beförderern das Recht einräumt, den elektronischen Frachtbrief zu verwenden und verschiedene Beförderer bereits jetzt von diesem Recht Gebrauch machen. Dass sie dies nur unter den Beschränkungen des öffentlichen Rechts dürfen, ist einerseits selbstverständlich³, andererseits dennoch in Artikel 2 CIM nochmals ausdrücklich festgehalten. Die dem öffentlichen Recht zugehörigen Bestimmungen des Rechts der EU in den Bereichen Zoll und SPS bedürfen somit keines besonderen Vorbehalts. Sie stellen auch kein rechtliches Hindernis für die vorgesehene Änderung dar, sondern führen, solange sie nicht entsprechend geändert werden, lediglich dazu, dass das Recht der Beförderer von den betreffenden Bestimmungen der ER CIM Gebrauch zu machen, weiterhin beschränkt bleibt.

Das von der UNECE ohne Vorbehalt der EU beschlossene Zusatzprotokoll zum CMR, das den elektronischen Frachtbrief dem Papierfrachtbrief völlig gleichstellt, ist unter den gleichen Prämissen seit 2011 für bereits acht Staaten der EU (und die Schweiz) in Kraft.

Zum Vorschlag der Erläuternden Bemerkungen zu **Artikel 6a § 5** könnte somit im Sinne der obigen Ausführungen ein Hinweis auf Artikel 2 CIM und die hierzu bestehenden Erläuterungen hinzugefügt werden. Unklar ist allerdings, ob der ursprüngliche Text⁴ der in Dokument

³ siehe die Erläuterungen zu Artikel 2 CIM:

http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/03_erlaeut/COTIF_Rapport_explicatif_01_01_2011_d.pdf, S. 115

⁴ „Die Vertragsparteien sollten die Erstellung eines Frachtbriefs in Papierform nur im Ausnahmefall und wenn dies unerlässlich ist vereinbaren (z. B. vereinfachtes Eisenbahntransitverfahren, Abwesenheit geeigneter elektronischer Systeme).“

CR 25/5 Add. 1 zu Artikel 6a § 5 vorgeschlagenen Erläuterungen, dessen Aussage zutrifft, ersatzlos wegfällt oder bloß ergänzt werden soll.

Artikel 18 Verfügungsrecht über das Gut

Zum Vorschlag der Erläuternden Bemerkungen zu **Artikel 18 § 3** wird angeregt, die Wortfolge „und ist zum Wortlaut aus Artikel 31 der ER CIM 1980 zurückgekehrt“ nicht aufzunehmen, da diese Aussage nicht ganz richtig ist.

4. Dokument CIM 1/3 – Erste Überlegungen zur Anpassung der Haftungshöchstbeträge

Anhang B

Artikel 30 Entschädigung bei Verlust

Es wird daran erinnert, dass die Anregung einen Haftungshöchstbetrag zu erhöhen bzw. einen generellen Anpassungsmechanismus zu prüfen, bereits in Punkt 6 des Dokuments CR 25/5 Add.2 enthalten war.

Anmerkung des Sekretariates

In Dokument CR 25/5 Add.2 war Punkt 6 zu Artikel 30 § 2 wie folgt verfasst:

„6. Artikel 30 (Entschädigung bei Verlust) § 2

Diskussion

In dieser Bestimmung wird der Höchstbetrag der vom Beförderer bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes zu zahlenden Entschädigung mit höchstens 17 Rechnungseinheiten (Sonderziehungsrechte des IWF, siehe Artikel 9 COTIF) je fehlendes Kilogramm Bruttomasse festgesetzt. Dieser Höchstbetrag ist seit 1985 nicht geändert worden, obwohl der Wert des SZR seither nicht unerheblich gesunken ist. Im Luftverkehr gilt bereits seit 2009 ein Wert von 19 SZR.

Anregung

Erhöhung des Höchstbetrages auf 19 Rechnungseinheiten.

Da der Wert des SZR auch zur Verringerung anderer in den Anhängen zum COTIF festgesetzter Beträge geführt hat, wird angeregt, einen generellen Anpassungsmechanismus nach dem Vorbild des Luftverkehrs (siehe Artikel 24 des Montrealer Übereinkommens) zu prüfen.

STELLUNGNAHME DES CIT

1. Dokument CIM 1/3 – Erste Überlegungen zur Anpassung der Haftungshöchstbeträge

Anhang B

Artikel 30 Entschädigung bei Verlust

Das CIT kann, insbesondere in Krisenzeiten, einen über den im COTIF und in den CIM festgesetzten Haftungshöchstbetrag von 17 SZR liegenden Haftungshöchstbetrag nicht unterstützen.

Das CIT hält einen höheren Haftungshöchstbetrag aus folgenden Gründen für nutzlos:

- Bei der letzten Revision der CIM sei dieser Vorschlag bereits diskutiert und von einer breiten Mehrheit der Mitgliedstaaten abgelehnt worden;
- der große Unterschied zu der automatischen Erhöhung der Höchstbeträge im Montrealer Übereinkommen (bis 19 SZR) sollte überprüft werden, zumal der Eisenbahnverkehr hauptsächlich mit dem Straßen- und Seeverkehr und nicht so sehr mit dem Luftverkehr konkurriere;
- es besteht eine große Ungleichheit zwischen dem COTIF/CIM einerseits und dem CMR und den Hamburger Regeln andererseits, wo jeweils 8,33 SZR für den Straßen- und 2,5 SZR für den Seeverkehr vorgesehen seien.

Aus diesem Grund plädieren die Eisenbahnbeförderer und das CIT für faire Bedingungen und können derartig große Unterschiede im Vergleich mit den Haftungshöchstbeträgen für den Straßen- und Seeverkehr nicht akzeptieren.