



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)