



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.