

Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV)

Erläuternde Bemerkungen⁶

Allgemeines

Entstehungsgeschichte

Auf die erläuternden Bemerkungen zur Entstehungsgeschichte der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM (ER CIM) wird verwiesen.

Vorarbeiten

1. Mit Rundschreiben vom 25. Januar 1996 versandte das Zentralamt den Entwurf neuer Einheitlicher Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (ER CIV) an die Mitgliedstaaten der OTIF sowie die interessierten internationalen Organisationen und Verbände mit der Bitte um Stellungnahme. Der Entwurf wurde auf der 5. (17.-21.6.1996) und 7. (14.-18.10.1996) Tagung des Revisionsausschusses in erster Lesung und auf der 17. Tagung (6./7.5.1998) in zweiter Lesung beraten.
2. Wegen ihrer Parallelität mit den ER CIM ließ der Revisionsausschuss in zweiter Lesung einige Bestimmungen betreffend die Gepäckbeförderung bis zur Beratung der entsprechenden Bestimmungen der ER CIM offen, damit die betreffenden Artikel bei der zweiten Lesung der ER CIM - mit automatischen Folgewirkungen auf die ER CIV - beraten werden (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 45). Die in der 20. Tagung (2.9.1998) hinsichtlich der ER CIM gefassten Beschlüsse wurden anschließend vom Zentralamt gemäß dem Mandat des Revisionsausschusses in die ER CIV eingearbeitet.
3. Unter den in der 21. Tagung (19.-23.10.1998) beratenen offenen Fragen betreffend das Grundübereinkommen befand sich auch der Fragenkomplex „Finanzierungsregelung/Liste der Linien“, der mit dem Anwendungsbereich der ER CIV unmittelbar zusammenhängt. In dieser Tagung wurde eine neue Bestimmung in die ER CIV aufgenommen, die es denjenigen Mitgliedstaaten, die einem anderen, mit den ER CIV vergleichbaren internationalen Übereinkommen angehören, ermöglicht, einen Vorbehalt zum Anwendungsbereich der ER CIV einzulegen (Art. 1 §§ 6 und 7).
4. Analog zum Beschluss der 22. Tagung des Revisionsausschusses zu Artikel 1 § 6 CIM (s. Ziff. 29 der Bemerkungen zu Art. 1 CIM) wurde auch Artikel 1 CIV angepasst. Die 5. Generalversammlung (26.5.-3.6.1999) musste noch über 30 Anträge oder Anregungen von Staaten, internationalen Organisationen und Verbänden sowie

6 Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche der ER CIV; Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

des Zentralamtes beraten; dies führte zu inhaltlichen Änderungen in 9 Artikeln (Niederschrift, S. 85-88, 91-94, 99/100, 107-113 und 180/181).

Grundsätze

5. Die ER CIV, wie sie vom Revisionsausschuss gemäß Artikel 8 § 2 Buchst. b) COTIF 1980 vorgeprüft und angenommen wurden, folgen im Wesentlichen denselben Grundsätzen wie der für die ER CIM angenommene Text:
- Anwendung grundsätzlich unabhängig von einem System eingetragener Linien (s. jedoch Ziff. 1.4 und Ziff. 8 der Bemerkungen zu Art. 1);
 - Beförderungsvertrag als Konsensualvertrag (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 6);
 - Verzicht auf Beförderungspflicht und Tarifpflicht (s. Ziff. 7 der Bemerkungen zu Art. 1 und Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 4) sowie größere Vertragsgestaltungsfreiheit für die Parteien des Beförderungsvertrages;
 - System der Haftung im Wesentlichen unverändert, nachdem zunächst die Einführung einer Solidarhaftung auch bei Tötung und Verletzung von Reisenden in Erwägung gezogen worden war (s. Bemerkungen zu Titel IV, Kap. I, Ziff. 2, S. 89);
 - Haftung des Beförderers auch für durch Betrieb der Eisenbahninfrastruktur verursachte Schäden (s. Art. 51).

Auf die allgemeinen Bemerkungen zu den ER CIM wird daher verwiesen.

Ergebnis

6. Einige in den geltenden ER CIV enthaltenen Bestimmungen erscheinen in der Neufassung nicht mehr. Es handelt sich einerseits um Bestimmungen, die als gemeinsame, für alle Anhänge geltende Bestimmungen in das Grundübereinkommen aufgenommen wurden (Landesrecht, Rechnungseinheit, Zusatzbestimmungen), und andererseits um Detailregelungen, die in einem weitgehend liberalisierten Eisenbahnverkehrsmarkt entbehrlich geworden sind, bzw. um solche, auf die bewusst verzichtet wurde, um den Vertragsparteien eine größere Gestaltungsfreiheit einzuräumen (z.B. einzelne Vorschriften betreffend die Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks, den Zustand, die Beschaffenheit, die Verpackung und die Kennzeichnung des Reisegepäcks, die Erstattung und Nachzahlung u.a.).
7. Es ist leider festzustellen, dass der Grad der Rechtsvereinheitlichung in den ER CIV nicht so hoch ist wie in den ER CIM. Es wird nach wie vor häufig auf Landesrecht verwiesen, insbesondere was die Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden betrifft. Da die Lebensverhältnisse in den verschiedenen Mitgliedstaaten nach wie vor sehr unterschiedlich sind, erscheint derzeit eine weitergehende Vereinheitlichung nicht möglich.

8. Eines der Ziele der Revision war eine Harmonisierung der Einheitlichen Rechtsvorschriften mit dem Recht anderer Verkehrsträger. Ein solches Ergebnis ist im Bereich der Güterbeförderung teilweise erreicht worden: Die Neufassung der ER CIM orientiert sich an manchen Stellen am Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) und den Hamburger Regeln. Ein mittelbarer Einfluss dieser internationalen Übereinkommen ist auch in den ER CIV feststellbar, und zwar in den Bestimmungen betreffend die Gepäckbeförderung, denn diese lehnen sich an die Neufassung der ER CIM an. Bei den Regelungen betreffend die Beförderung der Reisenden selbst ist - abgesehen von der Regelung der Rechtsstellung des ausführenden Beförderers nach dem Athener Übereinkommen 1974 - keine bedeutende Harmonisierung mit dem für andere Verkehrsträger geltenden Recht feststellbar (s. auch Ziff. 4 der Bemerkungen zu Titel IV).
9. Hinsichtlich des Anliegens, die neuen Regelungen kundenfreundlicher zu gestalten, konnten gewisse Fortschritte erzielt werden (s. jedoch die Bemerkung zu Art. 49). Als Beispiele können die Erhöhung der Haftungsgrenzen (s. Art. 30, 31, 41, 43 und 46), mit Ausnahme des Haftungshöchstbetrages bei Verlust oder Beschädigung von Kraftfahrzeugen in Autoreisezügen (Art. 45), der Verzicht auf den Haftungsbefreiungsgrund „ungewöhnliches Verhalten des Reisenden“ und die Einschränkung des Haftungsbefreiungsgrundes „Verhalten eines Dritten“ (s. Art. 26), die Einführung einer Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans (s. Art. 33) sowie eine neue Regelung, die es dem Beförderer erlaubt, seine Haftung und seine Verpflichtungen zu erweitern (s. Art. 5 letzter Satz), genannt werden.

Im Einzelnen

Überschrift

In der Bezeichnung der ER CIV wurde auf die Erwähnung von „Gepäck“ verzichtet. Titel III des Entwurfes behandelt verschiedene zusätzliche Beförderungsleistungen, die aus Anlass der Beförderung eines Reisenden erbracht werden (Beförderung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Kraftfahrzeugen). Hauptleistung des Beförderungsvertrages ist die Beförderung des Reisenden selbst. Die erwähnten anderen Beförderungen sind Nebenleistungen auf der Grundlage des Personenbeförderungsvertrages. Welche Leistungen dieser Vertrag umfasst, geht aus der in Artikel 6 neu aufgenommenen Bestimmung hervor (Art. 6 § 1).

Titel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Anwendungsbereich

1. Die ER CIV sollen - ebenso wie für die ER CIM vorgesehen - auf durchgehende internationale Eisenbahnbeförderungsverträge anzuwenden sein, und zwar in der Regel unabhängig von einem System eingetragener Linien. Dabei gelten folgende Grundsätze:

- 1.1 Sowohl der Abgangsort für die Beförderung des Reisenden als auch der Bestimmungsort muss in einem jeweils anderen Mitgliedstaat liegen. Auf Beförderungen, deren Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet desselben Staates liegen und die das Gebiet eines anderen Staates nur im Durchgang berühren (Art. 2 § 1 CIV 1980), sind die ER CIV nicht ohne weiteres anzuwenden (s. auch Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 4).
- 1.2 Die Einbeziehung von Beförderungen *mit Fahrzeugen auf der Straße*, die zusätzlich zur Beförderung auf der Schiene ausgeführt werden, in den Anwendungsbereich der ER CIV (Art. 1 § 2) setzt voraus, dass
- die Eisenbahnbeförderung grenzüberschreitend ist und
 - die ergänzende Beförderung auf der Straße ausschließlich eine Binnenbeförderung ist (vgl. Art. 2 § 2 Abs. 2 COTIF in der Fassung des Protokolls 1990).
- 1.3 Auch für die Einbeziehung von Beförderungen, die zusätzlich zur Beförderung auf der Schiene auf *Binnengewässern* ausgeführt werden, ist es notwendig, dass
- die Eisenbahnbeförderung grenzüberschreitend ist und
 - die Beförderung mit Binnenschiffen im Binnenverkehr erfolgt, sofern es sich nicht um eine Beförderung auf einer eingetragenen Binnenschiffahrts-Linie handelt (s. Ziff. 1.4).
- 1.4 Bei Beförderungen, die zusätzlich zur Beförderung auf der Schiene auch *zur See oder auf Binnengewässern auf eingetragenen Linien* durchgeführt werden (Art. 1 § 3), kann
- die Eisenbahnbeförderung eine Binnenbeförderung sein und die ergänzende Schiffsbeförderung zur See oder auf Binnengewässern grenzüberschreitend oder
 - die Eisenbahnbeförderung grenzüberschreitend und die ergänzende Schiffsbeförderung entweder grenzüberschreitend oder eine Beförderung im Binnenverkehr zur See (z.B. Küstenschiffahrt) sein.
- 1.5 In allen vorgenannten Fällen ergänzender Beförderungen soll die Anwendung der ER CIV *zwingend* vorgesehen werden, wenn die Beförderungen mit verschiedenen Verkehrsmitteln Gegenstand eines *einzigsten* Vertrages sind. Dann kann es nicht der Parteienvereinbarung überlassen bleiben, welches Recht gelten soll, da es sich in allen Fällen um grenzüberschreitende Beförderungen handelt, deren Hauptgegenstand eine Beförderung auf der Schiene ist.
2. Der Gegenstand des Vertrages ist in der Regel eine *entgeltliche* Beförderung von Personen auf der Schiene; gleichwohl sollen die ER CIV unter denselben Bedingungen auch auf unentgeltliche vertragliche Beförderungen anwendbar sein. Auf Grund anderer Rechtstitel durchgeführte *unentgeltliche* Beförderungen, die nicht Gegenstand eines Beförderungsvertrages sind, fallen allerdings nicht in den Anwendungsbereich der ER CIV (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 2).

3. Eine internationale Beförderung auf Grund eines einzigen Vertrages gemäß den ER CIV kann auch in mehreren Beförderungsausweisen dokumentiert sein (Art. 6 § 2); einzelne dieser Beförderungsausweise können auch eine Beförderungsleistung betreffen, die ausschließlich im Gebiet ein und desselben Mitgliedstaates zu erbringen ist (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 2-4). Eine von Frankreich eingebrachte Ergänzung (Art. 1 § 2 in der vom Revisionsausschuss angenommenen Fassung, Dok. AG 5/3.4 vom 15.2.1999) lehnte sich an Bestimmungen des Warschauer Abkommens an, wurde von der 5. Generalversammlung aber wieder gestrichen (Niederschrift, S. 82/83), da zu befürchten ist, dass in der Praxis eher Rechtsunklarheit als Klarheit herrschen würde.
4. Was die Begleiter von CIM-Sendungen betrifft, die in der Regel nicht auf Grund eines Vertrages über die entgeltliche Beförderung von Personen reisen, sondern deren Beförderung eine Nebenleistung im Rahmen eines CIM-Vertrages darstellt, wurde die in den ER CIV 1980 enthaltene Regelung beibehalten; damit richtet sich die Haftung des Beförderers bei Tötung und Verletzung dieser Personen weiterhin nach den ER CIV (Art. 1 § 4).
5. Eine Ausnahme vom Anwendungsbereich bilden - dem Beispiel des Art. 2 § 2 CIV 1980 und der Güterbeförderung (vgl. Art. 1 § 5 CIM) folgend - solche Beförderungen zwischen Bahnhöfen auf dem Gebiet von zwei Nachbarstaaten, die von einem, allenfalls von mehreren ein und demselben dieser Staaten zugehörigen Infrastrukturbetreibern betrieben werden (Art. 1 § 5), z.B. Hamburg - Basel (Badischer Bahnhof).
6. Aus dem Anwendungsbereich der ER CIV ausgeschlossen ist nach wie vor die Beförderung von Schwarzfahrern; ihre Rechtsstellung gegenüber dem Beförderer richtet sich nach Landesrecht (Niederschrift 5. Tagung, S. 5/6; 7. Tagung, S. 2/3).
7. Gemäß Artikel 1 § 2 CIV 1980 bestimmen die Tarife die Verbindungen, für die internationale Beförderungsausweise ausgegeben werden. Entsprechend dem Ergebnis der Beratung der ER CIM wurde auch für die Personenbeförderung (einschließlich der Gepäckbeförderung) auf den sogenannten Tarifzwang verzichtet. Im Falle einer Trennung der Beförderungsleistungen vom Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und der Verwirklichung des Rechtes auf Nutzung fremder Eisenbahninfrastruktur wird künftig ein einziger Beförderer - und nicht nur eine Beförderungsgemeinschaft aufeinanderfolgender Beförderer - internationale Beförderungen auf der Grundlage der ER CIV durchführen können. Wenn sich an der Ausführung des Beförderungsvertrages mehrere aufeinanderfolgende Beförderer beteiligen, wird es zweckmäßig sein, künftig die Kontinuität der Beförderung und vergleichbare Beförderungsbedingungen (z.B. auch hinsichtlich der Mitnahme von Tieren oder Beförderung von Kraftfahrzeugen) durch vorherige Vereinbarungen und Absprachen der beteiligten Beförderer sicherzustellen. Dies könnte z.B. durch einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen (internationale Tarife) der Beförderer geschehen.
8. Im Rahmen der Beratungen des Entwurfes für ein neues Grundübereinkommen wurde nach einer Lösung gesucht, die es finanziell schwächeren Mitgliedstaaten mit großen Eisenbahnnetzen ermöglichen würde, einzelne Eisenbahnstrecken aus dem

Anwendungsbereich der ER CIV auszuschließen. Gedacht wurde dabei an neue Mitgliedstaaten und Kandidaten für einen Beitritt, die derzeit das Abkommen über den

internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (SMPS) vom 1. November 1951 anwenden. Der ursprünglich in Betracht gezogenen „Negativliste“ der Eisenbahnstrecken (Niederschrift 14. Tagung, S. 25/26) zog der Revisionsausschuss die Möglichkeit eines Vorbehaltes zum Anwendungsbereich der ER CIV vor (Niederschrift 21. Tagung, S. 17/18). Infolge dieses Beschlusses wurden die neuen §§ 6 und 7 in Artikel 1 eingefügt. Die Eisenbahnstrecken eines Mitgliedstaates, der einen Vorbehalt gemäß Artikel 1 § 6 eingelegt hat, werden entsprechend Artikel 24 § 2 COTIF in die Liste der Eisenbahnstrecken CIV eingetragen.

Artikel 2

Erklärung zur Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden

1. Mit knapper Mehrheit wurde Artikel 2 des Entwurfes des Zentralamtes, dessen Wortlaut sich am Wortlaut des Artikels 3 CIV 1980 orientierte, in erster Lesung abgelehnt. Dieser Beschluss wurde damit begründet, dass es in Zukunft ausgeschlossen werden sollte, Reisende im internationalen Eisenbahnverkehr je nach Staatsangehörigkeit unterschiedlich zu behandeln (Niederschrift 5. Tagung, S. 6). Die Tragweite dieses Beschlusses konnte erst in Verbindung mit Artikel 30 § 2 dieses Entwurfes (s. auch Art. 14 § 2 CUI) beurteilt werden: Sollte künftig ein Vorbehalt über die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden nicht mehr zugelassen werden, müsste jede im Landesrecht gegebenenfalls enthaltene niedrigere Höchstgrenze für den Schadenersatz gemäß Artikel 30 § 2 auf den Betrag von 175 000 Rechnungseinheiten angehoben werden.
2. Im Zuge der zweiten Lesung anerkannte die Mehrheit im Ausschuss, dass wirtschaftliche Gründe das Interesse einiger Mitgliedstaaten an der Beibehaltung der Möglichkeit eines Vorbehaltes zur Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden rechtfertigen, und beschloss eine entsprechende Bestimmung. Dabei soll es im Gegensatz zu Artikel 3 CIV 1980 keine Einschränkung hinsichtlich des Zeitpunktes, in dem ein solcher Vorbehalt eingelegt werden darf, mehr geben. Die Fassung dieser Bestimmung wurde an den in der 21. Tagung für Artikel 42 COTIF (Art. 40 des Entwurfes) beschlossenen Wortlaut angepasst („Erklärung“ statt „Vorbehalt“). Denn Erklärungen eines Staates, bestimmte Vorschriften nicht anzuwenden, die *jederzeit* abgegeben werden können und nicht nur ausschließlich bei der Unterzeichnung des Übereinkommens oder bei der Hinterlegung der Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde, sind gemäß der Definition im Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge keine „Vorbehalte“ (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 6/7, und 21. Tagung, S. 56).

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

1. Bereits während der ersten Lesung des CIV-Entwurfes wurden Vorschläge eingebracht, Begriffsbestimmungen für die neu eingeführten Begriffe wie Beförderer, aufeinanderfolgende Beförderer und ausführender Beförderer, aufzunehmen (Niederschrift 5. Tagung, S. 5). Da es sich um Begriffe handelt, die nicht nur in den ER CIV

benutzt werden, ist der Revisionsausschuss mehrmals auf diesen Gedanken zurückgekommen. Er erörterte auch die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre, für Begriffe, die in den verschiedenen Anhängen verwendet werden, einheitliche Begriffsbestimmungen im Grundübereinkommen vorzusehen (Niederschrift 18. Tagung, S. 7, und 19. Tagung, S. 17/18). Der Revisionsausschuss entschied sich schließlich für spezifische Begriffsbestimmungen in den einzelnen Anhängen. Die entsprechenden Begriffsbestimmungen wurden in der 20. Tagung in die ER CIM aufgenommen (Niederschrift 3. Sitzung, S. 5-7), und zwar mit der automatischen Folgewirkung für die ER CIV.

2. Die Buchstaben a) bis c), in denen die Begriffe „Beförderer“, „ausführender Beförderer“ sowie „Allgemeine Beförderungsbedingungen“ definiert werden, sind wortgleich mit Artikel 3 Buchst. a) bis c) CIM (s. Bemerkungen zu Art. 3 CIM). Infolge der Aufnahme dieser Begriffsbestimmungen sowie des zusätzlich in den ER CIV definierten Begriffs „Fahrzeug“ konnte der Wortlaut einiger Bestimmungen vereinfacht werden.
3. Die 5. Generalversammlung ergänzte die vom Revisionsausschuss beschlossene Begriffsbestimmung des „ausführenden Beförderers“ durch Einfügung der Worte „die Durchführung der Beförderung auf der Schiene“. Damit wird vermieden, dass diese Begriffsbestimmung dazu führt, dass Straßenverkehrsunternehmen, die nicht als aufeinanderfolgende Beförderer tätig werden, als ausführende Beförderer im Sinne des Artikels 38 anzusehen sind, die selbständig haften und gegen die gemäß Artikel 55 § 6 geklagt werden kann. Solche Straßenverkehrsunternehmen sind vielmehr Hilfspersonen im Sinne des Artikels 50 (Niederschrift, S.66; s. auch Ziff. 22 der Bemerkungen zu Art. 1 CIM und Ziff. 3 der Bemerkungen zu Art. 3 CIM).

Artikel 4 Abweichungen

1. § 1 ermöglicht Abweichungen für Pendelverkehre zwischen Grenzbahnhöfen einschließlich des Verkehrs durch den Ärmelkanaltunnel; sie können in Abkommen der Mitgliedstaaten vereinbart werden. Der in erster Lesung angenommene Begriff „die jeweils letzte für die Ausführung des Beförderungsvertrages geöffnete, vom Beförderer benutzte Einrichtung vor der Grenze“ wurde in zweiter Lesung durch den herkömmlichen Begriff „Bahnhof“ ersetzt, mit der Einschränkung, dass sich zwischen dem Bahnhof und der Grenze kein weiterer Bahnhof befinden darf. Darüber hinaus gehende Abweichungen von den ER CIV (z.B. für ganze, genau zu bestimmende Grenzzonen) lehnte der Revisionsausschuss ab, um das einheitliche Beförderungsrecht nicht durch zu viele Ausnahmen zu verwässern (Niederschrift 5. Tagung, S. 8/9).
2. Sogenannte Korridorverkehre eines Eisenbahnverkehrsunternehmens, z.B. Salzburg - Innsbruck über deutsches Staatsgebiet, fallen nicht in den Anwendungsbereich der ER CIV. Die Formulierung in Artikel 1 § 1 (s. Ziff. 1.1 der Bemerkungen zu Art. 1) macht eine Ausnahmeregelung entbehrlich.
3. Wie in den allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, wurde auch für internationale Personenbeförderungen wie bei internationalen Güterbeförderungen auf die Beförderungspflicht verzichtet. Für den internationalen Personenverkehr wird aber im Hin-

blick auf unterschiedliche verkehrspolitische Auffassungen die Möglichkeit ausdrücklich vorgesehen, dass zwei oder mehrere Staaten für ihren bilateralen Verkehr eine Beförderungspflicht vorsehen können, sofern andere völkerrechtliche Normen dem nicht entgegenstehen. Diese Bestimmung hat zwar keinen konstitutiven Charakter, sie dient jedoch der Klarstellung, dass es den ER CIV nicht widerspricht, wenn eine Beförderungspflicht zwischenstaatlich vereinbart und den im Staatsgebiet der betreffenden Staaten operierenden Eisenbahnbeförderern auferlegt wird.

4. Die in § 4 vorgesehene Mitteilungspflicht der Mitgliedstaaten gegenüber dem Sekretariat der Organisation wurde in zweiter Lesung um eine entsprechende Pflicht der Organisation bzw. des Generalsekretärs ergänzt: Die anderen Mitgliedstaaten und die interessierten Unternehmen sind über Abkommen, in denen Abweichungen von den ER CIV vereinbart wurden, zu unterrichten. Der Revisionsausschuss war hingegen nicht bereit, einem Organ der Organisation das Recht einzuräumen zu prüfen, ob die von den Staaten getroffenen Vereinbarungen mit den ER CIV in Einklang stehen oder nicht (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 7/8).

Artikel 5

Zwingendes Recht

Die ER CIV enthalten grundsätzlich, wie die ER CIM, nach wie vor zwingendes Recht, soweit nicht aus der Formulierung einer Bestimmung selbst ersichtlich ist, dass es sich um dispositives Recht handelt. Der Revisionsausschuss hielt es gleichwohl für zweckmäßig, eine Bestimmung, in der dies ausdrücklich statuiert wird, aufzunehmen. Ihr Wortlaut entspricht Artikel 5 CIM, der sich seinerseits an Artikel 41 CMR und Artikel 23 § 2 der Hamburger Regeln orientiert. Im Interesse der Kunden kann der Beförderer seine Haftung und seine Verpflichtungen erweitern. Unter Erweiterung der Haftung ist nicht nur eine allfällige Erweiterung der Höhe nach zu verstehen; sie kann sich gegebenenfalls auch auf weitere Tatbestände, auf einen Verzicht auf Haftungsbefreiungsgründe oder auf andere als in den ER CIV vorgesehene Entschädigungen beziehen.

Titel II

Abschluss und Ausführung des Beförderungsvertrages

Artikel 6

Beförderungsvertrag

1. Der Beförderungsvertrag gemäß den ER CIV ist entsprechend dem Beförderungsvertrag gemäß den ER CIM gestaltet. Der Beschluss des Revisionsausschusses in seiner 16. Tagung (Niederschrift, S. 16/17), eine neue Bestimmung in die ER CIM aufzunehmen, in der die Hauptpflichten des Beförderers festgelegt sind, ließ eine entsprechende Anpassung des Artikels 6 ER CIV sinnvoll erscheinen. Eine analoge Bestimmung, in der die Hauptpflichten des Beförderers bei der Personenbeförderung festgelegt sind, wurde daher als neuer § 1 auch in Artikel 6 CIV eingefügt. Neben der Beförderung des Reisenden selbst ist hier ausdrücklich nur die vertragliche Pflicht zur Beförderung von Reisegepäck und von Fahrzeugen erwähnt, da diese Nebenleistungen im Rahmen des Beförderungsvertrages besonders vereinbart werden; es versteht sich von selbst, dass die Pflicht des Beförderers, Handgepäck und

vom Reisenden mitgenommene Tiere zu befördern, ebenfalls Gegenstand des Beförderungsvertrages ist.

2. Der Vertrag über die Beförderung von Personen ist - wie künftig auch der Güterbeförderungsvertrag - als *Konsensualvertrag* gestaltet, wobei ein oder mehrere Beförderungsausweise den Abschluss und den Inhalt dieses Vertrages - bis zum Beweis des Gegenteils - beweisen. Somit ist die rechtliche Natur dieses Vertrages mit der Natur der Beförderungsverträge, wie sie sich aus anderen internationalen Übereinkommen betreffend die Beförderung von Personen mit anderen Beförderungsmitteln ergibt, vergleichbar (s. Art. 4 Abs. 2 des Warschauer Abkommens, Art. 5 und 6 Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenpersonenverkehr - CVR). Für das Zustandekommen des Beförderungsvertrags ist einzig der übereinstimmende Wille der Parteien, einen Vertrag über eine internationale Personenbeförderung zu schließen, notwendig. Das Fehlen eines gültigen Beförderungsausweises kann jedoch Rechtsfolgen gemäß Artikel 9 nach sich ziehen. Deshalb ist in § 2 der Vorbehalt „unbeschadet des Artikels 9.,“ notwendig.

Artikel 7 **Beförderungsausweis**

1. Die Regelung über Form und Inhalt der Beförderungsausweise ist flexibel gestaltet, so dass sie auf die verschiedensten Arten von Beförderungsausweisen (z.B. Zeitkarten, Beförderungsausweise Eurodomino, InterRail usw.) anwendbar ist. Sie schreibt jedoch die im Hinblick auf die Beweisfunktion des Beförderungsausweises (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 6) notwendigen Angaben, darunter jedenfalls die Angabe des Beförderers oder der Beförderer, als Mindestinhalt vor. Der übrige Inhalt sowie die Form, die Sprache und die Schriftzeichen können künftig in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen geregelt werden.
2. Aus praktischen Gründen besteht weiterhin für den Reisenden die Pflicht zu prüfen, ob der Beförderungsausweis seinen Angaben gemäß ausgestellt ist (vgl. Art. 11 § 6 CIV 1980). Die Rechtsfolgen einer Nichtbeachtung dieser Bestimmung hängen vom Einzelfall ab und richten sich nach Landesrecht.
3. Ebenso wie der Frachtbrief gemäß den ER CIM kann auch der Beförderungsausweis in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen.

Artikel 8 **Zahlung und Erstattung des Beförderungspreises**

1. § 1 enthält als subsidiäre, daher dispositive Regelung den Grundsatz, dass der Beförderungspreis im Voraus zu zahlen ist; sein Wortlaut wurde parallel zum neuen Artikel 11 CIM gestaltet.
2. Eine Detailregelung betreffend die Erstattung, wie sie sich in Artikel 25 CIV 1980 findet, schien dem Revisionsausschuss entbehrlich. Er hielt es dennoch für zweckmäßig klarzustellen, dass solche Regelungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen enthalten sein sollen (Niederschrift 5. Tagung, S. 18).

Artikel 9**Berechtigung zur Fahrt. Ausschluss von der Beförderung**

1. § 1 ersetzt im Wesentlichen Artikel 12 CIV 1980, verweist allerdings hinsichtlich einer Regelung für den Fall, dass ein Reisender bei der Prüfung der Fahrausweise keinen gültigen Fahrausweis vorzeigt, auf Allgemeine Beförderungsbedingungen. Somit werden die erforderliche Flexibilität und Vertragsgestaltungsfreiheit gewährleistet. Dem Bedürfnis einer größeren Flexibilität stand bei den Diskussionen im Revisionsausschuss das von einigen Mitgliedstaaten betonte Interesse entgegen klarzustellen, dass der Zuschlag nur auf gesetzlicher Grundlage erhoben und unter bestimmten Bedingungen zurückerstattet werden kann. Das Gleiche gilt für den Ausschluss von der Beförderung. Eine gesetzliche Ermächtigung, dies in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen zu regeln, hielt der Revisionsausschuss insoweit für ausreichend.
2. Im Vergleich dieser Bestimmung mit Artikel 12 CIV 1980 scheint die Stellung der Reisenden gestärkt zu sein. Die neue Formulierung ist ein Ergebnis eingehender Diskussionen sowohl bei der ersten als auch bei der zweiten Lesung (Niederschrift 5. Tagung, S. 18-20; 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 13-15). Sie stellt zwar klar, dass in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Fall der Verletzung einer wesentlichen Pflicht des Reisenden, nämlich Zahlung des Beförderungspreises, Sanktionen vorgesehen werden können und dass der Beförderer seinen Anspruch auf Zahlung des vom Reisenden geschuldeten Beförderungspreises einschließlich des Zuschlags gegebenenfalls auch gerichtlich geltend machen kann. Dennoch bleibt dem Reisenden grundsätzlich die Möglichkeit, das Bestehen eines Beförderungsvertrages nachträglich zu beweisen und eine Rückerstattung des allenfalls doppelt bezahlten Beförderungspreises und des Zuschlags zu erlangen, allerdings nur, wenn dies in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen vorgesehen ist. Durch eine restriktive Regelung in die Allgemeine Beförderungsbedingungen kann eine Gefahr eines Missbrauchs seitens der Reisenden vermieden werden.
3. Fehlen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen Regelungen im Sinne der Buchstaben a) bis c), gilt insoweit Landesrecht.
4. In der Regelung des § 1 kommt die rechtliche Bedeutung des Beförderungsausweises als eines der möglichen Beweismittel (s. Art. 6) deutlich zum Ausdruck. Die in § 1 vorgesehenen Rechtsfolgen erfordern, dass in Artikel 6 § 2 eine Einschränkung hinsichtlich der Aussage vorgenommen wird, wonach das Fehlen oder die Mangelhaftigkeit des Beförderungsausweises weder das Bestehen noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrages berührt.
5. Abgesehen von dem in § 1 erwähnten Fall, dass der Reisende die sofortige Zahlung des Beförderungspreises oder des Zuschlags verweigert (Buchstabe b), werden die Gründe für den Ausschluss eines Reisenden von der Beförderung in § 2 im Gegensatz zur bisherigen Regelung in Artikel 10 CIV 1980 allgemeiner formuliert (Gefahr für die Sicherheit, unzumutbare Belästigung der Mitreisenden).

6. Nicht aufgenommen wurden Bestimmungen über die Beförderung von unterwegs erkrankten Personen sowie Personen, die an ansteckenden Krankheiten leiden. Diesbezüglich gilt Landesrecht.

Artikel 10 **Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften**

Dieser Artikel übernimmt die Regelungen des Artikels 24 CIV 1980 hinsichtlich der Person des Reisenden, während die Verpflichtungen des Reisenden in Bezug auf die aus Anlass seiner Beförderung beförderten Gegenstände und Tiere künftig in Artikel 14 geregelt sind. Die Haftung des Reisenden im Falle einer Verletzung der in Artikel 10 statuierten Pflicht richtet sich nach Artikel 53. Bei der 5. Generalversammlung zog Belgien seinen Antrag, diese Bestimmung zu streichen, zurück (Niederschrift, S. 89/90.).

Artikel 11 **Ausfall und Verspätung eines Zuges. Anschlussversäumnis**

1. Eine dem Artikel 16 § 1 CIV 1980 entsprechende Bestimmung wurde vom Revisionsausschuss nicht angenommen. Die Pflicht zur Weiterbeförderung ergibt sich schon aus den allgemeinen Grundsätzen des Vertragsrechtes (Erfüllungspflicht); schließlich liegt die Weiterbeförderung des Reisenden im kommerziellen Interesse der Beförderer.
2. Auf eine Bestimmung, die die Pflicht des Beförderers festlegt, gegebenenfalls auf dem Beförderungsausweis das Versäumnis des Anschlusses oder den Zugausfall zu bescheinigen, konnte hingegen nicht verzichtet werden. Denn ohne eine solche Bescheinigung wäre die Geltendmachung eventueller Ansprüche des Reisenden gegenüber dem Beförderer wesentlich erschwert, wenn nicht sogar unmöglich (Niederschrift 5. Tagung, S. 24). Hinsichtlich der Haftung des Beförderers bei Ausfall und Verspätung von Zügen sowie bei Anschlussversäumnis siehe Artikel 32.

Titel III

Beförderung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Fahrzeugen

Die bisherigen Kapitel II „Beförderung von Reisegepäck“ und III „Gemeinsame Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck“ der ER CIV 1980 wurden umgestaltet zu einem neuen Titel III „Beförderung von Handgepäck, Tieren, Reisegepäck und Fahrzeugen“. Entsprechend der bereits in erster Lesung gebilligten Konzeption und Systematik (Niederschrift 5. Tagung, S. 25) enthält der Titel III insgesamt vier Kapitel: „Gemeinsame Bestimmungen“, „Handgepäck und Tiere“, „Reisegepäck“ und „Fahrzeuge“. Der Revisionsausschuss prüfte in zweiter Lesung, ob eine Zusammenfassung der Kapitel „Reisegepäck“ und „Fahrzeuge“ zweckmäßig wäre. Es bestehen zwar nur wenige Besonderheiten, die die Beförderung von Fahrzeugen betreffen und die einer von den Vorschriften betreffend die Beförderung von Reisegepäck abweichenden Regelung bedürfen. Im Übrigen sind die Bestimmungen über Reisegepäck auch auf Fahrzeuge anwendbar (s. Art. 25 und 47). Es wurde jedoch betont, dass die Beförderung von Fahrzeugen einen dynamischen Geschäftsbereich darstellt, der sich ständig weiterentwickelt und verändert, wohingegen die Beförderung von Reisegepäck in der klassischen Form der Aufgabe und Beförderung mit dem Zug im internatio-

nen Verkehr an Bedeutung und Umfang ständig abnimmt. Der Revisionsausschuss hielt daher an der Unterscheidung der beiden Nebenleistungen fest (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 17). Sie kann die Rechtsanwendung in der Praxis erleichtern.

Kapitel I

Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 12

Zugelassene Gegenstände und Tiere

1. § 1 übernimmt nur teilweise die in Artikel 15 § 1 CIV 1980 enthaltene Regelung. Es ist künftig den Allgemeinen Beförderungsbedingungen überlassen festzulegen, wo das Handgepäck unterzubringen ist. § 1 erlaubt ferner, dass, abweichend vom Begriff des Handgepäcks gemäß dem allgemeinen Sprachgebrauch, zusätzlich auch sperrige Gegenstände, z.B. Fahrräder oder Surfbretter, gemäß besonderen Bestimmungen in den Allgemeinen Beförderungsbedingungen zur Beförderung als *Handgepäck* zugelassen werden können. Im Gegensatz zu Artikel 15 § 1 CIV 1980 präzisiert diese Bestimmung nicht, dass das *Handgepäck* unentgeltlich befördert wird. Somit bleibt es dem Beförderer unbenommen, ein Entgelt z.B. für in Personenwagen mitgenommene Fahrräder zu erheben.
2. § 3 ermöglicht die Beförderung von Fahrzeugen in Verbindung mit der Beförderung von Reisenden gemäß den ER CIV. Als Fahrzeuge werden Kraftfahrzeuge und Anhänger angesehen, wobei Anhänger auch unabhängig von einer Beförderung des Zugfahrzeugs befördert werden können (s. Art. 3 Buchst. d).
3. Angesichts des Wegfalls der Beförderungspflicht im internationalen Eisenbahnverkehr wurde auf die Festlegung von *Beförderungsverboten* verzichtet. Die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Beförderers regeln künftig die Voraussetzungen für die Beförderung und können daher auch einzelne Gepäckstücke von der Beförderung ausschließen. Selbstverständlich sind die öffentlich-rechtlichen Bestimmungen, die eine Beförderung verbieten oder nur unter bestimmten Bedingungen zulassen, sowohl vom Reisenden als auch vom Beförderer zu beachten. Dies wird durch Artikel 13 verdeutlicht. Wegen der praktischen Bedeutung wird aber hinsichtlich gefährlicher Güter in § 4 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Beförderung nur gemäß der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) erfolgen darf. Im neuen Anhang C (s. Art. 5 RID) ist eine entsprechende Regelung vorgesehen, die in der Anlage zum RID weiter auszufüllen sein wird.

Artikel 13

Nachprüfung

1. Die im Wesentlichen aus Artikel 22 § 2 CIV 1980 übernommene und vom Ausschuss angepasste Bestimmung des § 1 gilt für alle aus Anlass einer Personenbeförderung beförderten Gegenstände und Tiere, also nicht nur für Reisegepäck, sondern auch für Handgepäck sowie für Fahrzeuge einschließlich ihrer Ladung. Das Ergebnis der Beratung im Revisionsausschuss stellt eine Kompromisslösung zwischen zwei gegensätzlichen Standpunkten dar: Auf der einen Seite die Forderung der Eisen-

bahnverkehrsunternehmen, beförderte Gegenstände jederzeit ohne zusätzliche Bedingungen nachprüfen zu dürfen, wie es den Luftbeförderern gestattet ist, und auf der anderen Seite das Bedürfnis nach einem Schutz der Reisenden davor, dass ihr Gepäck nicht jederzeit ohne Grund soll durchsucht werden können (Niederschrift 5. Tagung, S. 26/27). Demzufolge berechtigt eine begründete Vermutung einer Nichtbeachtung der Beförderungsbedingungen den Beförderer zu einer Nachprüfung. Die Haftung des Reisenden ist in Artikel 53 geregelt.

2. § 2 ermächtigt, verpflichtet den Beförderer aber nicht wie nach der bisherigen Fassung, die Zahlung der Kosten der Nachprüfung zu verlangen.

Artikel 14 **Erfüllung verwaltungsbehördlicher Vorschriften**

Diese Bestimmung entspricht Artikel 24 CIV 1980. Die entsprechende Pflicht betreffend den Reisenden selbst ist nunmehr aus systematischen Gründen in Artikel 10 vorgesehen. Die Haftung des Reisenden für eine Verletzung dieser Pflicht ist ebenfalls in Artikel 53 geregelt.

Kapitel II **Handgepäck und Tiere**

Artikel 15 **Beaufsichtigung**

Aus systematischen Gründen wurde die Pflicht zur Beaufsichtigung (Art. 15 § 5 CIV 1980) an dieser Stelle eingeordnet. Die Haftung des Reisenden (vgl. Art. 15 § 6 CIV 1980) richtet sich ebenfalls nach Artikel 53.

Kapitel III **Reisegepäck** **Artikel 16** **Gepäckaufgabe**

1. Mit § 1 soll zum Ausdruck gebracht werden, dass die Beförderung von Reisegepäck Gegenstand einer Nebenpflicht aus dem Personenbeförderungsvertrag und nicht Gegenstand eines selbständigen Vertrages ist.
2. Da Artikel 22 (§§ 1 und 4) besondere Rechtsfolgen vorsieht, wenn der Inhaber des Gepäckscheines nicht Partei des Beförderungsvertrages ist oder der Gepäckschein nicht zurückgegeben wird, ist in § 2 ein entsprechender Vorbehalt hinsichtlich der sich aus Artikel 22 für Bestand und Gültigkeit der Vereinbarungen über die Beförderung von Reisegepäck ergebenden Folgen notwendig.
3. Die Regelung über die Beweiswirkung des Gepäckscheines (§§ 3 und 4) ist mit Artikel 4 Abs. 2 des Warschauer Abkommens vergleichbar; die Formulierung trägt jedoch dem Wortlaut des Artikels 6 § 3 CIV sowie des Artikels 12 CIM Rechnung.

Artikel 17 Gepäckschein

1. Diese Bestimmung, deren § 2 - im Gegensatz zu Artikel 20 § 4 CIV 1980 - nur den Mindestinhalt des Gepäckscheines vorschreibt, ist wie Artikel 7 gestaltet.
2. Die Angabe der an der Beförderung beteiligten Beförderer (§ 2 Buchst. a) ist im Zusammenhang mit der Passivlegitimation nach Artikel 56, insbesondere im Falle aufeinanderfolgender Beförderer, von Bedeutung.
3. § 2 Buchst. b) entspricht Artikel 7 § 1 Buchst. p) CIM, wie er nach dem Vorbild der CMR vom Revisionsausschuss angenommen wurde. Damit soll der Reisende darauf hingewiesen werden, dass die Beförderung stets den ER CIV unterstellt ist.
4. Die in § 2 Buchst. c) vorgesehenen Angaben sollen es ermöglichen, dass der Gepäckschein als Beweis über den Teil des Beförderungsvertrages dient, der die Beförderung von Reisegepäck betrifft.

Artikel 18 Abfertigung und Beförderung

Der aus Artikel 19 CIV 1980 zum Teil übernommene Wortlaut wurde wesentlich vereinfacht. Als eine Nebenleistung im Rahmen des Personenbeförderungsvertrages ist die Reisegepäckbeförderung grundsätzlich an das Vorhandensein eines gültigen Beförderungsausweises gebunden. Der Beförderer kann allerdings Reisegepäck auch unabhängig von einem Vertrag über die Personenbeförderung annehmen; auch diese Beförderung richtet sich nach den ER CIV, obwohl es sich eigentlich eher um eine Sonderform der Expressgutbeförderung handelt. § 3 trägt der Tatsache Rechnung, dass Reisegepäck in zunehmendem Maße nicht mehr mit demselben Zug wie der Reisende befördert wird.

Artikel 19 Zahlung der Gepäckfracht

Nach dem Muster des neuen Artikels 10 § 1 CIM wird lediglich eine subsidiäre Regelung über den Zeitpunkt der Zahlung vorgesehen.

Artikel 20 Kennzeichnung des Reisegepäckes

Diese Bestimmung übernimmt in gekürzter Fassung die Regelung aus Artikel 21 § 2 CIV 1980. Da keine Beförderungspflicht mehr besteht, wurde der Wortlaut dieser Bestimmung entsprechend geändert: Die Regelung über die Verweigerung der Annahme von Gepäckstücken wegen mangelhaften Zustandes, mangelhafter Beschaffenheit, Verpackung (vgl. Art. 21 § 1 CIV 1980) sowie wegen Fehlens der vorgeschriebenen Kennzeichnung entfällt. Die Rechtsvermutung, wonach das Reisegepäck bei der Übernahme äußerlich in gutem Zustand war, findet sich in Artikel 16 § 4.

Artikel 21

Verfügungsrecht über das Reisegepäck

In entsprechend geänderter und den übrigen Bestimmungen der ER CIV angepasster Form wird im Wesentlichen die Regelung des Artikels 23 § 5 CIV 1980 als selbständiger Artikel übernommen. Da die am ehesten in Frage kommende Verfügung darin bestehen wird, dass der Reisende die Rückgabe des Gepäcks am Aufgabsort verlangt, wurde dieser Artikel - im Gegensatz zu den nach der Regelung der Ablieferung des Gutes eingeordneten Artikel 18 und 19 CIM - systematisch vor der Regelung der Auslieferung am Bestimmungsort eingeordnet.

Artikel 22

Auslieferung

Dieser Artikel entspricht Artikel 23 CIV 1980, jedoch wurde dessen § 5 geändert und zum neuen Artikel 21 (s. Bemerkung zu Art. 21). Die Frist für die Auslieferung soll zwischen den Vertragsparteien vereinbart werden können; dies kann auch in der Form erfolgen, dass der Reisende die Allgemeinen Beförderungsbedingungen zustimmend zur Kenntnis nimmt.

Kapitel IV

Fahrzeuge

Artikel 23

Beförderungsbedingungen

In Ergänzung der allgemeinen Bestimmung in Artikel 12, wonach auch Fahrzeuge aus Anlass einer Personenbeförderung zur Beförderung gemäß den ER CIV zugelassen werden können, bestimmt Artikel 23 näher, welche spezifischen Bedingungen für diese Beförderungen in den besonderen Bestimmungen der Allgemeinen Beförderungsbedingungen festgelegt werden können.

Artikel 24

Beförderungsschein

Die Bestimmung betreffend den Beförderungsschein für die Beförderung von Fahrzeugen ist wie Artikel 7 und 17, die die vergleichbaren Beförderungsdokumente regeln, gestaltet; dabei wird der Praxis insoweit Rechnung getragen, als der Beförderungsschein einen Teil des Beförderungsausweises bilden kann.

Artikel 25

Anwendbares Recht

Die Regelung des Artikels 41 § 6 CIV 1980 in der Fassung des Protokolls 1990 wurde in redaktionell geänderter Form beibehalten.

Titel IV**Haftung des Beförderers****Kapitel I****Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden**

1. Wie in den allgemeinen Bemerkungen ausgeführt, bleibt das System der Haftung im Wesentlichen unverändert; es musste nur insoweit angepasst werden, als es für seine Anwendung unter den Bedingungen der Trennung der Beförderungsleistung vom Betrieb der Eisenbahninfrastruktur notwendig war. Das Verbot von Haftungsbeschränkungen findet sich in allgemeiner Form in Artikel 5.
2. Bei den Beratungen des Entwurfes wurde die Einführung einer Solidarhaftung der an der Beförderung beteiligten aufeinanderfolgenden Beförderer auch bei Tötung und Verletzung von Reisenden erwogen. In der Diskussion stand das Interesse an einem besseren Schutz des Reisenden sowie an einer einfacheren und schnelleren Entschädigung bei Tötung und Verletzung von Reisenden dem Bedürfnis, den Eisenbahnbeförderer vor unkalkulierbaren Risiken zu schützen, gegenüber. Obwohl sich zunächst eine Mehrheit für die Einführung einer Solidarhaftung auch bei Tötung und Verletzung von Reisenden abzeichnete (Niederschrift 5. Tagung, S. 44/45), musste schließlich auf eine dahingehende Änderung verzichtet werden; es konnte kein Einvernehmen über die Bedingungen und Modalitäten dieser Solidarhaftung erzielt werden. Strittig blieben vor allem die Fragen einer weiteren Vereinheitlichung der Tatbestände, für die Ersatz zu leisten ist, der Festlegung eines Höchstbetrags oder das Ausmaß der Verweisungen auf Landesrecht (Niederschrift 7. Tagung, S. 3-6).
3. Angesichts des Wertverlustes des Sonderziehungsrechtes wurde grundsätzlich eine Erhöhung aller Wertgrenzen (nicht nur bei Tötung und Verletzung von Reisenden) beschlossen. Dies gilt insbesondere für die Mindestentschädigung im Falle von Tötung und Verletzung des Reisenden, die dann zum Tragen kommt, wenn das grundsätzlich anwendbare Landesrecht einen niedrigeren Betrag vorsieht. Eine weitergehende Rechtsvereinheitlichung erwies sich als gegenwärtig nicht konsensfähig.
4. Auch die zweite Lesung im Revisionsausschuss, bei der auf die damals laufende Überarbeitung des Warschauer Abkommens als mögliches Vorbild hingewiesen worden ist, führte nicht zu grundsätzlichen Änderungen beim bisherigen Haftungssystem. Im Hinblick auf die Unterschiede gegenüber dem Luftverkehr, darunter insbesondere die Tatsache, dass die Reisenden im Eisenbahnverkehr nicht registriert werden, drängte sich eine Übernahme der im Rahmen der Revision des Warschauer Abkommens in Betracht gezogenen Lösungen nicht auf (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 29/30).

Artikel 26**Haftungsgrund**

1. Gegenüber den ER CIV 1980 unverändert bleibt die Konzeption, wonach ein Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb eine Voraussetzung für die Haftung ist. Der

Revisionsausschuss befasste sich mit der Frage, was unter Eisenbahnbetrieb in der neuen Situation in zahlreichen Mitgliedstaaten zu verstehen ist, wenn z.B. der Beförderer weder sein eigenes Rollmaterial noch seine eigene Infrastruktur benutzt. Hinsichtlich des Rollmaterials war unbestritten, dass es dem Eisenbahnbetrieb zuzuordnen ist, und dass sich der Beförderer nicht auf Mängel der für die Beförderung verwendeten Fahrzeuge berufen darf, um sich von seiner Haftung zu befreien. Eine klarstellende Bestimmung wurde nicht als notwendig erachtet (Niederschrift 5. Tagung, S. 43). Hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur findet sich hingegen eine entsprechende Bestimmung in Artikel 51: Danach ist der Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur als Erfüllungsgehilfe des Eisenbahnbeförderers anzusehen. Dies entspricht auch der für die ER CIM vom Revisionsausschuss beschlossenen Konzeption. Der Begriff „Eisenbahnbetrieb“ umfasst somit nicht nur den Betrieb des Beförderers, sondern - über diese juristische Fiktion - auch den Betrieb der Infrastruktur (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 25).

2. Der Begriff „Beeinträchtigung der geistigen Gesundheit“ umfasst auch z. B. einen Schock. Um dies deutlicher zum Ausdruck zu bringen, wurde im französischen Text der Ausdruck „intégrité mentale“ durch den Ausdruck „intégrité psychique“ ersetzt (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 28).
3. Die Haftungsbefreiungsgründe (§ 2) wurden gegenüber dem Entwurf des Zentralamtes, der sich weitgehend an die ER CIV 1980 anlehnte, in zweierlei Hinsicht zu Gunsten des Reisenden angepasst: Zum einen stellt ein ungewöhnliches Verhalten des Reisenden keinen absoluten Haftungsbefreiungsgrund mehr dar (vgl. Art. 26 § 2 Buchst. b) CIV 1980) und zum anderen kann sich der Beförderer nicht auf ein Verhalten eines anderen Unternehmens, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, berufen, um sich von seiner Haftung zu befreien. Der Verzicht auf den Haftungsbefreiungsgrund „ein Verhalten des Reisenden, das nicht dem gewöhnlichen Verhalten von Reisenden entspricht“, wurde mit der Rücksichtnahme auf behinderte Reisende begründet (Niederschrift 5. Tagung, S. 42). Darüber, ob dem Beförderer auch die Haftung für Fehler anderer, dieselbe Infrastruktur benutzender Unternehmen angelastet werden soll, wurde im Revisionsausschuss eingehend diskutiert. Dabei stand eindeutig das Interesse von Unfallopfern im Vordergrund. Diesem Interesse trägt auch die bei der Endredaktion gewählte allgemeine Formulierung Rechnung: „ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt“, muss nicht ausschließlich ein Eisenbahnbeförderungsunternehmen sein. Der haftende Beförderer kann sich jedoch - ähnlich wie bei seiner Haftung für die durch die Infrastruktur verursachten Schäden - schadlos halten, indem er sein Rückgriffsrecht gegen dieses andere Unternehmen geltend macht. Die Bestimmung, wonach ein Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, nicht als Dritter gilt, wurde nur in die ER CIV aufgenommen; der Revisionsausschuss lehnte eine solche Regelung im Bereich der Güterbeförderung ausdrücklich ab, und zwar mit der Begründung, dass sie im Widerspruch mit den Grundsätzen des Vertragsrechtes und mit dem Begriff der unvermeidbaren Umstände stehe (Niederschrift 5. Tagung, S. 41/42; Niederschrift 6. Tagung, S. 16).
4. Die 5. Generalversammlung lehnte einen Antrag Belgiens (identisch mit einer Anregung des Internationalen Eisenbahntransportkomitees - CIT - und des Internationalen

Eisenbahnverbandes - UIC) ab, die Voraussetzungen und den Umfang der in Artikel 26 § 2 Buchst. c) und in Artikel 32 § 2 Buchst. c) erwähnten Rückgriffsrechte zu regeln. Dies ist Sache des Landesrechtes. Die ER CIV regeln nur die vertraglichen Beziehungen zwischen dem Beförderer und dem Reisenden. Die Verweisung auf das Landesrecht in Artikel 8 COTIF ist eine Gesamtverweisung, die auch Kollisionsnormen dieses Rechtes einschließt. Es sind also nicht zwangsläufig die Sachnormen des Landesrechtes des anderen Beförderers anzuwenden (Niederschrift, S. 94-99).

5. § 5 präzisiert, welcher der eventuell mehreren Beförderer für den Schaden haftet. Unabhängig von der Frage der Haftung des ausführenden Beförderers hinsichtlich des Reisegepäckes (Art. 39) ist auch eine Haftung des ausführenden Beförderers im Falle von Tötung und Verletzung von Reisenden vorgesehen. Im Hinblick auf die neue Regelung für den Anwendungsbereich der ER CIV (Verzicht auf das bisherige Liniensystem) konnte bei der Haftung für Tötung und Verletzung von Reisenden nicht mehr auf die „die Linie betreibende Eisenbahn“ abgestellt werden. Neben dem vertraglichen Beförderer (d.h. Beförderer, der auf Grund des Vertrages die Beförderungsleistung, bei der sich der Unfall ereignet hat, zu erbringen hatte) wird also auch der ausführende Beförderer (d.h. Beförderer, der die Beförderungsleistung, bei der sich der Unfall ereignet hat, tatsächlich erbracht hat) einbezogen. Beide haften solidarisch.
6. Bei der solidarischen Haftung im Falle eines Gemeinschaftsbetriebes erlischt - ungeachtet der solidarischen Haftung des vertraglichen und des ausführenden Beförderers bei Tötung und Verletzung von Reisenden - auch in Zukunft gemäß Artikel 56 § 7 das Wahlrecht bei der Klageerhebung, sobald die Klage gegen einen der Beförderer des Gemeinschaftsbetriebes eingereicht ist.

Artikel 27

Schadenersatz bei Tötung

1. Dieser Artikel entspricht inhaltlich dem Artikel 27 CIV 1980. Während Artikel 26 die Haftung dem Grunde nach regelt, das heißt die Frage, *ob* die Eisenbahn haftet, regeln die Artikel 27 bis 29 die Frage, für welche *Tatbestände* Ersatz zu leisten ist (*chefs de préjudice*).
2. § 2 gewährt einen *Schadenersatzanspruch*, nicht einen Unterhaltsanspruch. Dies ist von Bedeutung bei der Bestimmung des anwendbaren Landesrechts.

Artikel 28

Schadenersatz bei Verletzung

Dieser Artikel entspricht inhaltlich Artikel 28 CIV 1980. Im französischen Text wurde der Begriff „mental“ durch „psychique“ ersetzt, um deutlich zum Ausdruck zu bringen, dass auch psychische Traumata - einen entsprechenden Kausalzusammenhang vorausgesetzt - zu Schadenersatzansprüchen führen können (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 26).

Artikel 29

Ersatz anderer Personenschäden

Dieser Artikel entspricht inhaltlich Artikel 29 CIV 1980, in redaktionell vereinfachter Form. Während die Artikel 27 und 28 im Wesentlichen materielle Schäden betreffen, geht es in Artikel 29 vor allem um immaterielle Schäden, insbesondere um Schmerzensgeldansprüche (*pretium doloris*). Wie Artikel 29 CIV 1980, der den umfassenden Ausdruck „andere Personenschäden“ verwendet, aber zusätzlich diese Schäden beispielhaft erwähnt, verwendet auch der neue Text die Terminologie „andere Personenschäden“.

Artikel 30

Form und Höhe des Schadenersatzes bei Tötung und Verletzung

1. Dieser Artikel entspricht inhaltlich Artikel 30 CIV 1980. Der Titel spricht zu Recht nicht mehr von „Beschränkung“, sondern von „Höhe“ des Schadenersatzes. Der in § 2 festgelegte Betrag enthält keine Beschränkung der Entschädigung, sondern setzt einen Mindestbetrag für den Fall fest, dass das anwendbare Landesrecht eine Beschränkung des Schadenersatzes der Höhe nach vorsieht und der entsprechende Betrag niedriger ist als 175 000 Rechnungseinheiten.
2. Bei der Festlegung des Mindestbetrages orientierte sich der Revisionsausschuss am Änderungsprotokoll 1990 zum Athener Übereinkommen 1974 (Niederschrift 7. Tagung, S. 7).

Artikel 31

Andere Beförderungsmittel

1. Die Konzeption der einheitlichen Haftung nach Eisenbahnbeförderungsrecht bei Beförderungen, die auf Grund eines einzigen Beförderungsvertrages Beförderungen mit anderen Transportmitteln einbeziehen, die dem Entwurf des Zentralamtes vom 25. Januar 1996 zugrunde lag, konnte sich nicht ganz durchsetzen. Nur im Falle von Ersatzbeförderungen mit anderen Beförderungsmitteln (bei vorübergehender Unterbrechung des Eisenbahnbetriebs) wurde die strengere Haftung nach Eisenbahnrecht auch für den Beförderungsteil des anderen Transportmittels vom Revisionsausschuss akzeptiert (§ 3) (Niederschrift 7. Tagung, S. 8-11). Aus Sicht des Reisenden kann dies als ein Fortschritt gegenüber den ER CIV 1980 angesehen werden.
2. Hingegen soll in den Fällen, in denen hingegen schon bei Abschluss des Beförderungsvertrags die Beförderung mit einem anderen Beförderungsmittel vereinbart wurde, das Recht des jeweiligen anderen Verkehrsträgers nach wie vor massgebend sein (§ 1). Dies ist innerhalb der ER CIV ein Systembruch, wenn für ergänzende Beförderungen mit anderen Verkehrsmitteln, die Gegenstand eines einzigen Vertrages sind, zwar alle anderen Bestimmungen der ER CIV gelten sollen, aber für die Haftung nicht die ER CIV, sondern andere Rechtsordnungen maßgebend sein sollen. Ein vergleichbarer Systembruch ist in den ER CIM nicht enthalten.
3. Was auf Fährschiffen beförderte Eisenbahnwagen betrifft (§ 2), wurde ebenfalls die Regelung der ER CIV 1980 übernommen (vgl. Art. 33 CIV 1980).

Kapitel II

Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans

Artikel 32

Haftung bei Ausfall, Verspätung und Anschlussversäumnis

1. Dieser für den betroffenen Reisenden durchaus wichtige Haftungstatbestand wurde seit Jahrzehnten, bisher jedoch ergebnislos diskutiert (s. Zeitschrift 1985, S. 60 ff.). Im Rahmen des sogenannten Utrechter Abkommens, Anhang 2 zum Abkommen betreffend den internationalen Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr (AIV), haben bisher einige Eisenbahnen diesen Sachverhalt im Hinblick auf eventuelle Beschwerden und Forderungen von Reisenden intern geregelt. Das Utrechter Abkommen ist jedoch nicht publiziert und daher den wenigsten Reisenden bekannt.
2. Mit Artikel 32 wird der Versuch unternommen, sogenannte Verspätungsschäden zum Gegenstand von Ersatzansprüchen zu machen. Für die internationale Zivilluftfahrt war dieser Gedanke im Warschauer Abkommen vom Anfang an verankert (1929). Bei Artikel 32 handelt es sich vorerst lediglich um den Einstieg in eine gesetzlich vorgeschriebene Haftung: Es ist eine objektive Haftung des Beförderers mit im Einzelnen aufgezählten Haftungsbefreiungsgründen vorgesehen; demgegenüber sind die Ersatzansprüche auf angemessene Kosten der Übernachtung des Reisenden und der Benachrichtigung der den Reisenden erwartenden Personen beschränkt. Nicht ausdrücklich vorgesehen ist dagegen etwas an sich selbstverständliches, nämlich ein Anspruch auf Erstattung einer Reservierungsgebühr, wenn der reservierte Platz wegen Verspätung usw. nicht in Anspruch genommen werden kann. Die Haftungsbefreiungsgründe (§ 2) wurden entsprechend Artikel 26 formuliert. Der Beförderer kann sich auch hier nicht von seiner Haftung dadurch befreien, indem er sich auf ein Verhalten eines anderen dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzenden Unternehmens beruft. Das Rückgriffsrecht gegen ein solches Unternehmen bleibt ihm jedoch unbenommen (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 26).
3. Aus der Sicht der Kundschaft muss die gefundene Minimallösung nach wie vor unbefriedigend erscheinen. Verspätungen im Reiseverkehr stellen eine typische Schlechterfüllung des Beförderungsvertrages dar. In zahlreichen Rechtsordnungen berechtigt eine Schlechterfüllung zur Minderung der Gegenleistung, das hieße hier des Beförderungsentgeltes.
4. Der Vorbehalt betreffend Artikel 44 dient der Klarstellung, dass die Sonderbestimmungen dieses Artikels für die Beförderung von Fahrzeugen ebenfalls zwingend sind. Für den Ersatz allfälliger anderer Schäden gilt Landesrecht (s. im Übrigen Ziff. 4 der Bemerkungen zu Artikel 26).

Kapitel III

Haftung für Handgepäck, Tiere, Reisegepäck und Fahrzeuge

Abschnitt 1

Handgepäck und Tiere

Artikel 33

Haftung

1. Aus systematischen Gründen wurden die Bestimmungen über die Haftung des Beförderers für Schäden an Sachen, die der Reisende an sich trägt, am Handgepäck und an Tieren im Abschnitt 1 zusammengefasst. Treten solche Schäden im Zusammenhang mit einer Tötung oder Verletzung des Reisenden auf, gilt weiterhin die objektive Haftung des Beförderers, wie sie in Artikel 26 § 1 Abs. 2 CIV 1980 vorgesehen ist, mit den möglichen Haftungsbefreiungsgründen. Die Bestimmung wurde in Artikel 33 integriert, wobei im Übrigen Artikel 26 analog anzuwenden ist (§ 1).
2. Für Schäden an Sachen, die der Reisende an sich trägt, an mitgenommenem Handgepäck und an Tieren, die nicht im Zusammenhang mit der Tötung und Verletzung des Reisenden entstehen, gilt weiterhin die *Verschuldenshaftung*. In den neuen § 2 wurde die Regelung der Verschuldenshaftung aus Artikel 47 §§ 2 und 3 CIV 1980 übernommen.

Artikel 34

Beschränkung des Schadenersatzes bei Verlust oder Beschädigung von Sachen

1. Infolge der neuen systematischen Ordnung (Zusammenfassung der Bestimmungen betreffend die Haftung des Beförderers für Schäden an Sachen, die der Reisende an sich trägt, und für Handgepäck und Tiere, s. Bemerkungen zu Art. 33) wurde diese aus Artikel 31 CIV 1980 übernommene und entsprechend angepasste Bestimmung auch in diesen Abschnitt aufgenommen.
2. Der Haftungshöchstbetrag, der 1989/90 nicht angepasst oder erhöht worden war, wurde verdoppelt; damit wird nicht nur der Realwertverlust der Rechnungseinheit ausgeglichen, sondern eine geringfügige reale Erhöhung des Höchstbetrages erreicht (s. Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 41).

Artikel 35

Ausschluss der Haftung

Es wird die entsprechende, an sich selbstverständliche Regelung aus Artikel 24 CIV 1980 übernommen.

Abschnitt 2**Reisegepäck****Artikel 36
Haftungsgrund****Artikel 37
Beweislast**

Der in Artikel 36 festgelegte Haftungsgrund bei der Beförderung von Reisegepäck entspricht weitgehend dem Haftungsgrund bei der Beförderung von Gütern (Art. 23 CIM): § 1 legt den Grundsatz der objektiven Haftung für die aufgezählten Tatbestände fest; sie umfassen die Haftung für Schäden, die durch den Betrieb der Eisenbahn (d.h. Beförderungs- und Infrastruktur“betrieb“) verursacht sind. Die §§ 2 und 3 sind in Verbindung mit der Beweislastregelung in Artikel 37 zu lesen. Während bei den in § 2 aufgezählten Befreiungsgründen der Beförderer den kausalen Zusammenhang des geltend gemachten Grundes mit dem Eintritt des Schadens beweisen muss, um sich zu befreien, genügt bei den in § 3 aufgezählten Gründen die Darlegung der Möglichkeit eines solchen Zusammenhangs (privilegierte Haftungsbefreiungsgründe).

**Artikel 38
Aufeinanderfolgende Beförderer**

Die Regelung entspricht der des Artikels 26 CIM.

**Artikel 39
Ausführender Beförderer**

Es wurde der Wortlaut des nach dem Vorbild des Artikels 10 der Hamburger Regeln formulierten Artikels 27 CIM übernommen. Der Begriff „ausführender Beförderer“ ist in Artikel 3 Buchst. b) definiert.

**Artikel 40
Vermutung für den Verlust**

Dieser Artikel übernimmt die Regelung des Artikels 37 CIV 1980.

**Artikel 41
Entschädigung bei Verlust**

1. Die Regelung entspricht Artikel 38 CIV 1980.
2. Der Höchstbetrag bei Verlust, wenn die Höhe des Schadens nachgewiesen ist (Art. 41 § 1 Buchst. a), war bei der Revision 1989/90 von 34 auf 40 Rechnungseinheiten je fehlendes Kilogramm Bruttomasse und von 500 auf 600 Rechnungseinheiten je Gepäckstück erhöht worden. Der Revisionsausschuss beschloss bereits in erster Lesung, die Haftungshöchstbeträge generell zu verdoppeln (Niederschrift 7. Tagung, S. 22-24). Die 5. Generalversammlung folgte diesem Beschluss und legte die Höchstbeträge mit 80 Rechnungseinheiten je Kilogramm oder 1200 Rechnungsein-

heiten je Gepäckstück fest, so dass eine gewisse reale Erhöhung der Höchstgrenze erreicht wird (Niederschrift, S.180).

3. Der Höchstbetrag bei Verlust, wenn die Höhe des Schadens nicht nachgewiesen ist (Art. 41 § 1 Buchst. b), war bei der Revision 1989/90 unverändert geblieben. Auch hier beschloss der Revisionsausschuss eine Verdoppelung; die 5. Generalversammlung folgte diesem Beschluss (Niederschrift, S. 180). Der Höchstbetrag von 20 Rechnungseinheiten (statt 10 Rechnungseinheiten) je Kilogramm oder 300 Rechnungseinheiten (statt 150 Rechnungseinheiten) je Gepäckstück bedeutet ebenfalls eine reale Erhöhung des Höchstbetrages, allerdings in geringerem Ausmaß als im Falle nachgewiesener Schäden.
4. Der Revisionsausschuss beschloss bei seiner 7. Tagung (Niederschrift, S. 22), den Text des § 2 an die parallele Bestimmung in den ER CIM anzupassen. Die 5. Generalversammlung änderte den vom Revisionsausschuss bei seiner 20. Tagung (Niederschrift, S. 14) beschlossenen Text des Artikels 30 § 4 CIM, um dem in den Europäischen Gemeinschaften (EG) angewandten Steueraussetzungsverfahren Rechnung zu tragen (Niederschrift, S. 79-84). Dieses Verfahren kommt allerdings für Reisegepäck nicht zur Anwendung, so dass eine Anpassung des § 2 an den geänderten Text des Artikels 30 § 4 CIM als nicht erforderlich angesehen wurde.

Artikel 42

Entschädigung bei Beschädigung

Dieser Artikel entspricht Artikel 39 CIV 1980.

Artikel 43

Entschädigung bei verspäteter Auslieferung

1. Dieser Artikel entspricht, mit Ausnahme der Haftungshöchstbeträge, inhaltlich Artikel 40 CIV 1980.
2. Die Haftungshöchstbeträge, sowohl bei nachgewiesenem Schaden als auch ohne Schadensnachweis, waren bei der Revision 1989/90 unverändert geblieben. Die 5. Generalversammlung folgte dem Beschluss des Revisionsausschusses, die Haftungshöchstbeträge zu verdoppeln (Niederschrift, S. 106- 108 und 180). Damit wird eine reale Erhöhung im selben Ausmaß erreicht wie im Falle von Verlust, wenn ein Schaden nicht nachgewiesen ist (s. Ziff. 2 und 3 der Bemerkungen zu Art. 41).

Abschnitt 3**Fahrzeuge****Artikel 44****Entschädigung bei Verspätung****Artikel 45****Entschädigung bei Verlust****Artikel 46****Haftung hinsichtlich anderer Gegenstände****Artikel 47****Anwendbares Recht**

1. Die Bestimmungen betreffend die Entschädigung bei verspäteter Ablieferung und bei Verlust eines Fahrzeuges sowie die Haftung hinsichtlich der im Fahrzeug untergebrachten Gegenstände wurden aus Artikel 41 §§ 1 bis 4 CIV 1980 übernommen, angepasst und in getrennte Artikel gegliedert. Für die Haftung bei Beschädigung eines Fahrzeuges gelten gemäß Artikel 47 die Bestimmungen über die Haftung bei Beschädigung des Reisegepäckes (Art. 42).
2. Nach wie vor (vgl. Art. 41 § 4 CIV 1980) haftet der Beförderer hinsichtlich der im Fahrzeug untergebrachten Gegenstände nur bei Verschulden; neu werden die Gegenstände, die sich in Behältnissen (z.B. Gepäckbehältern oder Skiboxen) befinden, die fest am Fahrzeug angebracht sind, den im Fahrzeug untergebrachten Gegenständen gleichgestellt (§ 1). Für Gegenstände, die außerhalb eines aus Anlass einer Personenbeförderung beförderten Fahrzeuges, jedoch nicht geschützt durch solche Behältnisse, untergebracht sind, und für die erwähnten Behältnisse selbst haftet der Beförderer nur bei qualifiziertem Verschulden im Sinne des Artikels 46 § 2.
3. Der Höchstbetrag der Entschädigung bei Verlust (und damit auch bei Beschädigung), der bei der Revision 1989/1990 von 4000 Rechnungseinheiten auf 8000 Rechnungseinheiten erhöht worden war, wurde von der 5. Generalversammlung *nicht* angepasst (Niederschrift, S. 110-112 und 180/181). Durch die 1990 beschlossene Erhöhung ist zwar der Realwertverlust in der Zeit von 1980 bis heute insgesamt ausgeglichen, de facto tritt aber eine Verschlechterung ein: Der reale Wert des Höchstbetrages im Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen ER CIV wird geringer sein als der reale Wert im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Protokolls 1990. Der Beförderer kann allerdings freiwillig seine Haftung erhöhen (Art. 5).

Kapitel IV

Gemeinsame Bestimmungen

Artikel 48

Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung

Die Regelung des Artikels 42 CIV 1980 in der Fassung des Protokolls 1990 wurde übernommen.

Artikel 49

Umrechnung und Verzinsung

Diese Bestimmung wurde inhaltlich unverändert aus Artikel 43 CIV 1980 in der Fassung des Protokolls 1990 übernommen. Der Betrag der Bagatellgrenze in § 4, der bereits 1989 vervierfacht (!) worden war, wurde erneut verdoppelt und damit zum Nachteil des Kunden verändert (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 113).

Artikel 50

Haftung bei nuklearem Ereignis

Die Regelung des Artikels 44 CIV 1980 wurde unverändert übernommen.

Artikel 51

Personen, für die der Beförderer haftet

Diese Bestimmung stellt klar, dass der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur als Erfüllungshilfe des Beförderers und daher als Person, für deren Handlungen und Verrichtungen der Beförderer haftet, angesehen wird. Zur Begründung siehe die Bemerkungen zu Artikel 40 CIM.

Artikel 52

Sonstige Ansprüche

Diese Bestimmung wurde unverändert aus Artikel 46 CIV 1980 übernommen. Sie entspricht dem Artikel 41 CIM. Der Revisionsausschuss entschied sich für die Beibehaltung der bisherigen Regelung, um zu verhindern, dass das für die vertraglichen Ansprüche gesetzlich geregelte Haftungssystem durch eine Geltendmachung von Ansprüchen auf außervertraglicher Grundlage umgangen wird. Ausnahmen zu Gunsten vertragsfremder Dritter lehnte der Revisionsausschuss bei der Beratung der ER CIM mit der Begründung ab, dass deren Interessen außerhalb des Beförderungsrechtes zu schützen seien (Niederschrift 20. Tagung, 3. Sitzung, S. 21-23).

Titel V**Haftung des Reisenden****Artikel 53****Besondere Haftungsgründe**

1. Im Gegensatz zu den entsprechenden Bestimmungen der ER CIV 1980 (Art. 22 § 1 und Art. 15 § 6) wird für die zwei besonderen in den ER CIV geregelten Fälle der Haftung des Reisenden derselbe Haftungsgrund festgelegt, nämlich Haftung für vermutetes Verschulden mit der Möglichkeit, sich von dieser Haftung zu befreien. Die bisherige Differenzierung zwischen einer streng objektiven Haftung im Falle der Nichtbeachtung gewisser Bestimmungen der ER CIV (Art. 22 § 1 CIV 1980) und einer Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast für Schäden, die durch mitgenommene Gegenstände und Tiere verursacht werden (Art. 15 § 6 CIV 1980), wurde nicht mehr für angebracht gehalten; dies um so mehr, als in einigen Mitgliedstaaten die Haftung nach Artikel 22 § 1 CIV 1980 als eine objektive Haftung ohne Befreiungsmöglichkeit ausgelegt wird.
2. Artikel 53 sanktioniert die Verletzung bestimmter Pflichten der Reisenden, darunter auch der Pflichten, die sich aus den besonderen Bestimmungen der Allgemeinen Beförderungsbedingungen für die Beförderung von Fahrzeugen ergeben (Niederschrift 7. Tagung, S. 31). Die Aufzählung ist nicht als erschöpfend anzusehen. Dies soll durch die Überschrift „Besondere Haftungsgründe“ zum Ausdruck gebracht werden. Die Haftung des Reisenden bei Verletzung anderer Pflichten würde sich nach Landesrecht richten.
3. Um dem Reisenden nicht schon bei der geringfügigsten Unregelmäßigkeit eine strenge Haftung aufzuerlegen, wurde die Befreiungsmöglichkeit in zweiter Lesung erweitert, indem ein allgemein formulierter Haftungsbefreiungsgrund aufgenommen wurde, der als Maßstab „die von einem gewissenhaften Reisenden geforderte Sorgfalt“ setzt (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 43/44).

Titel VI**Geltendmachung von Ansprüchen****Artikel 54****Feststellung eines teilweisen Verlustes oder einer Beschädigung**

Artikel 48 § 3 CIV 1980 wurde im Interesse einer Vereinfachung fallen gelassen, da es sich um eine selbstverständliche Pflicht zur Schadensminderung handelt. Der Wortlaut des Artikels 54 CIV entspricht dem Wortlaut des Artikels 42 CIM (s. erläuternde Bemerkungen hierzu).

Artikel 55 Reklamationen

1. Der aus Artikel 49 CIV 1980 weitgehend übernommene Wortlaut wurde zum einen vereinfacht und zum anderen an den Fall angepasst, dass ein einziger Beförderer eine internationale Beförderungsleistung erbringt.
2. Im Falle einer Beförderung durch aufeinanderfolgende Beförderer können Reklamationen betreffend die Haftung bei Tötung und Verletzung von Reisenden auch bei dem Beförderer eingereicht werden, der im Staat des Wohnsitzes oder des gewöhnlichen Aufenthaltes des Reisenden seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist. Der Wortlaut dieser Bestimmung bringt klar zum Ausdruck, dass die Handlung der Geschäftsstelle eine Handlung des Beförderers selbst sein muss: Es darf sich nicht nur um eine Vermittlung beim Abschluss des Beförderungsvertrages handeln (Niederschrift 7. Tagung, S. 32/33). So müsste z.B. der Verkauf von Fahrausweisen für den Eurostar in den USA im Namen des Beförderers erfolgen. Zum Begriff „Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle“ siehe Ziff. 2 der Bemerkungen zu Artikel 46 CIM.
3. Im Übrigen wurde das bisherige Reklamationsverfahren und die bisherigen Rechtsfolgen der Reklamation (für die Verzinsung s. Art. 49 und für die Hemmung der Verjährung s. Art. 60 § 4) beibehalten.

Artikel 56 Beförderer, gegen die Ansprüche gerichtlich geltend gemacht werden können

Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen Artikel 51 CIV 1980. Ähnlich wie Artikel 45 § 6 CIM ist in Artikel 56 § 6 auch der ausführende Beförderer ausdrücklich erwähnt. Da der Mindestinhalt des Gepäckscheines (Art. 17) bzw. des Beförderungsscheines (Art. 24) die Angabe der Beförderer einschließt, können die gemäß §§ 2 und 3 passiv legitimierten Beförderer identifiziert werden. Es versteht sich von selbst, dass ein Beförderer nur mit seiner Zustimmung in den Gepäckschein bzw. in den Beförderungsschein eingetragen werden darf (Niederschrift 7. Tagung, S. 35). Dass dies in der Praxis sichergestellt ist, haben die Eisenbahnbeförderer untereinander zu vereinbaren. Wegen der Parallelität mit den Regelungen betreffend den Güterverkehr wurde Artikel 56 § 3 jedoch analog zu Artikel 45 § 2 CIM formuliert.

Artikel 57 Gerichtsstand

Die Regelung des Gerichtsstandes wurde entsprechend Artikel 46 CIM gestaltet, jedoch mit dem Unterschied, dass auf die ER CIV gegründete Ansprüche nur vor den Gerichten der *Mitgliedstaaten* geltend gemacht werden können. Diese Einschränkung wurde bei den ER CIV - im Gegensatz zu den ER CIM - wegen des bei Personenschäden in großem Umfang anwendbaren Landesrechtes (*lex fori*) für notwendig gehalten. Obwohl Reklamationen z.B. bei einer amerikanischen Geschäftsstelle der SNCF eingereicht werden können (s. Art. 55), können Ansprüche nicht vor amerikanischen Gerichten geltend gemacht werden. Die neue Überschrift dieses Artikels stellt eine redaktionelle Verbesserung dar (vgl. Art. 52 CIV 1980).

Artikel 58

Erlöschen der Ansprüche bei Tötung und Verletzung

Dieser Artikel entspricht Artikel 53 CIV 1980, wobei die Frist in § 1, innerhalb welcher der Unfall des Reisenden dem Beförderer angezeigt werden muss, von sechs auf zwölf Monate verlängert wurde. Der Antrag Deutschlands, bei Tötung und Verletzung von Reisenden kein Erlöschen der Ansprüche vorzusehen, mit der Folge, dass diese Ansprüche nie erlöschen, wurde vom Revisionsausschuss abgelehnt (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 48/49).

Artikel 59

Erlöschen der Ansprüche bei Beförderung von Reisegepäck

Diese Bestimmung entspricht im Wesentlichen Artikel 54 CIV 1980. Gemäß § 2 Buchst. d) wird jedoch nur noch der Nachweis des - einfachen - Verschuldens des Beförderers verlangt, während nach den ER CIV 1980 der Berechtigte den Vorsatz oder die grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn nachzuweisen hat. Auch die parallele Bestimmung der ER CIM, Artikel 47 § 2 Buchst. d), verlangt den Nachweis qualifizierten Verschuldens. Damit geht der Schutz der Reisenden weiter als der Schutz der Kunden bei Güterbeförderungen.

Artikel 60

Verjährung

Diese Bestimmung entspricht Artikel 55 CIV 1980; § 3 wurde jedoch nach dem Muster des Artikels 48 § 2 CIM vereinfacht.

Titel VII

Beziehungen der Beförderer untereinander

Artikel 61

Aufteilung des Beförderungspreises

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich Artikel 56 CIV 1980, wurde jedoch redaktionell angepasst; nach dem Vorbild des Artikels 49 CIM wurde ein neuer § 2 angefügt, aus dem hervorgeht, dass den Beförderungsdokumenten im Verhältnis der aufeinanderfolgenden Beförderer Beweiswirkung zukommt.

Artikel 62

Rückgriffsrecht

Diese Bestimmung entspricht inhaltlich Artikel 57 CIV 1980.

Artikel 63

Rückgriffsverfahren

Artikel 63 entspricht im Wesentlichen Artikel 59 CIV 1980. Er umfasst allerdings darüber hinaus auch eine Zuständigkeitsregelung (vgl. Art. 60 CIV 1980) und ist somit ähnlich wie Artikel 51 CIM gestaltet, das heißt weiter als bisher gefasst: Nicht nur das Gericht des Sitzes des Eisenbahnbeförderers, gegen den Rückgriff genommen wird, ist für Rückgriffsklagen zuständig, sondern je nach Wahl des Klägers das Gericht des Staates, in dem einer der betei-

lichten Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch die der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist (s. auch Ziff. 2 der Bemerkungen zu Art. 55). Da nicht beabsichtigt war, eine Anpassung der Einheitlichen Rechtsvorschriften an die parallelen Bestimmungen anderer internationaler Übereinkommen (Art. 51 CIM und damit auch Art. 63 CIV an Art. 39 CMR) um den Preis einer Verschlechterung der Lage der Berechtigten vorzunehmen, wurde in zweiter Lesung § 6, der zunächst weggelassen worden war, wieder angefügt (vgl. Art. 64 § 5 CIV 1980). Diese Bestimmung verhindert, dass Rückgriffsverfahren das vom Berechtigten angestrebte Entschädigungsverfahren verzögern (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 53/54).

Artikel 64

Vereinbarungen über den Rückgriff

Artikel 64 entspricht im Wesentlichen Artikel 61 CIV 1980; Abweichungen von Verfahrensregeln öffentlich-rechtlicher Natur (Art. 63) sind jedoch nicht zulässig (Niederschrift 17. Tagung, 3. Sitzung, S. 54).