

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

**CR 24/NOT/Add.2
21.12.2009**

Original : EN

24. Tagung

Teilrevision des Anhangs E (CUI) zum Übereinkommen
(Text wie geändert und Erläuternde Bemerkungen)

Textänderungen

Titel I Allgemeines

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Buchstaben b), c), f) und g) wie folgt ändern:

(Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften bezeichnet der Ausdruck)

- b) „Betreiber“ denjenigen, der eine Eisenbahninfrastruktur bereitstellt und der Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften hat, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt;
- c) „Beförderer“ denjenigen, der Personen oder Güter im internationalen Verkehr nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV oder Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM auf der Schiene befördert und der nach den Gesetzen und Vorschriften betreffend die Erteilung und Anerkennung von Betriebsgenehmigungen, die in dem Staat gelten, in dem die Person diese Tätigkeit ausübt, eine Betriebsgenehmigung erhalten hat;
- f) „Betriebsgenehmigung“ die Berechtigung, die einem Eisenbahnunternehmen durch einen Staat nach den Gesetzen und Vorschriften, die in diesem Staat gelten, erteilt wird, wodurch seine Fähigkeit als Beförderer anerkannt ist;
- g) „Sicherheitszertifikat“ das Dokument, das nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, bestätigt, dass auf der Seite des Beförderers
 - die interne Organisation des Unternehmens sowie
 - das Personal und die Fahrzeuge, die auf der Infrastruktur eingesetzt werden sollen,

den Sicherheitsanforderungen entsprechen, um auf dieser Infrastruktur gefahrlos Verkehrsleistungen zu erbringen.

Titel II Nutzungsvertrag

Artikel 5 Inhalt und Form

§§ 1 und 2 wie folgt ändern:

§ 1

Die Beziehungen zwischen dem Betreiber und dem Beförderer oder jeder anderen Person, die nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, berechtigt ist, einen solchen Vertrag zu schließen, werden in einem Nutzungsvertrag geregelt.

§ 2

Der Vertrag regelt die zur Festlegung der administrativen, technischen und finanziellen Bedingungen der Nutzung notwendigen Einzelheiten.

Nach Artikel 5 einen neuen Artikel 5bis einfügen, der wie folgt lautet:

„Artikel 5bis Unberührtes Recht

- § 1 Die Bestimmungen des Artikels 5 sowie der Artikel 6, 7 und 22 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur zu erfüllenden Verpflichtungen nach den Gesetzen und Vorschriften, die in dem Staat gelten, in dem die Infrastruktur liegt, einschließlich zutreffendenfalls des Rechtes der Europäischen Gemeinschaft.
- § 2 Die Bestimmungen der Artikel 8 und 9 berühren nicht die von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur in einem EG-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler, mit der Europäischen Gemeinschaft abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllenden Verpflichtungen.
- § 3 Die Bestimmungen der §§ 1 und 2 betreffen insbesondere:
- die zwischen den Eisenbahnunternehmen oder den befugten Antragstellern und den Infrastrukturbetreibern zu schließenden Vereinbarungen,
 - die Erteilung von Betriebsgenehmigungen,
 - die Sicherheitsbescheinigung,
 - die Versicherung,
 - die Erhebung von leistungsabhängigen Entgelten, um Verspätungen und Betriebsstörungen zu minimieren und um die Leistung des Eisenbahnnetzes zu verbessern,

- Entschädigungsmaßnahmen zugunsten von Kunden und
- die Beilegung von Streitigkeiten.“

Artikel 6
Besondere Pflichten des Beförderers und des Betreibers

§ 1 – redaktionelle Änderung betrifft nur den englischen Text.

Artikel 7
Dauer des Vertrages

*§ 1 streichen, §§ 2 bis 6 entsprechend unnummerieren und die Überschrift wie folgt ändern:
„Beendigung des Vertrages“.*

Erläuternde Bemerkungen

BEM: In diesen Erläuternden Bemerkungen werden in den Allgemeinen Bemerkungen sowie in den Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen Informationen in Bezug auf die folgenden Punkte zusammengefasst:

- a) Hintergrund und Begründung der Änderungen, die dem Revisionsausschuss vorgelegt und von ihm angenommen wurden und
- b) Diskussion über die Vorschriften, für deren Änderung nach Artikel 33 § 2 und § 4 Buchst. e) des Übereinkommens die Generalversammlung zuständig ist, einschließlich redaktioneller Anpassungen.

Die Informationen unter

- a) sind vom Revisionsausschuss, zusammen mit den genehmigten Änderungen, überprüft und genehmigt, und von der Generalversammlung zur Kenntnis genommen worden;
- b) sind von der Generalversammlung überprüft und genehmigt worden, nachdem der Revisionsausschuss Erwägungen und Empfehlungen dazu formuliert hat.

Allgemeine Bemerkungen

1. Die von der Generalversammlung anlässlich ihrer 7. und 8. Tagung gefassten Beschlüsse zur Unterstützung von Initiativen zur Lösung der rechtlichen und praktischen Probleme zwischen dem Gemeinschaftsrecht und dem COTIF sehen vor, dass die offenen Fragen hinsichtlich der Anhänge zum COTIF, mit Ausnahme der Anhänge F und G, auf entsprechender Ebene zu behandeln sind, damit praktische Lösungen gefunden werden können, die zur Einrichtung entsprechender Arbeitsgruppen führen könnten.
2. Gemäß diesen Beschlüssen und durch die Initiative der Gruppe „Landverkehr“ des Rates, die am 12. Dezember 2007 getagt hat, wurde eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe für den Anhang E (CUI) eingesetzt (die Arbeitsgruppe, nachstehend „CUI-Gruppe“ genannt, umfasste Vertreter der Europäischen Kommission, des OTIF-Sekretariats und juristische Sachverständige der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) und der Schweiz), um zunächst die jeweiligen Rechtsordnungen zu prüfen und die Bereiche zu identifizieren, die Schwierigkeiten bereiten könnten, und anschließend praktische Lösungen vorzuschlagen.
3. Im Rahmen mehrerer Tagungen hat die CUI-Gruppe strittige Inkompatibilitätsbereiche zwischen dem EU-Recht und den CUI identifiziert und erörtert und einige Änderungsvorschläge betreffend die CUI beschlossen, um nicht nur solche Bereiche zu bereinigen, sondern auch bestimmte Teile der CUI zu klären, die teilweise rechtliche Schwierigkeiten zwischen den beiden Rechtsordnungen bereitet haben. Diese Änderungen und Klarstellungen betreffen
 - den Anwendungsbereich,

- die Begriffsbestimmungen „Betreiber“, „Beförderer“, „Betriebsgenehmigung“ und „Sicherheitszertifikat“,
 - die Bestimmungen über den Nutzungsvertrag,
 - die besonderen Pflichten der Beförderer und der Betreiber,
 - die Haftung für Schäden, die durch Verspätung/Betriebsstörung entstehen,
 - die Schlichtungsverfahren.
4. Das Hauptziel der von der CUI-Gruppe vorgeschlagenen Änderungen war es, den Entwicklungen in der Gesetzgebung der EG Rechnung zu tragen, einschließlich der Instrumente, die zum Zeitpunkt der Annahme der CUI noch nicht in Kraft getreten waren, wie z.B. die Richtlinien 2001/14/EG, 2004/49/EG und 2004/51/EG, sowie die Verordnung EG/1371/2007.
 5. In diesen Erläuternden Bemerkungen wird auch darauf hingewiesen, dass die internationalen Eisenbahnbeförderungen aus den Nicht-EU-Mitgliedstaaten in die EU zusätzlich zu jeder bestehenden Verpflichtung gemäß COTIF dem EG-Recht unterstellt sind. Die Bemerkungen sind so formuliert, dass sie als „ergänzende Auslegungsmittel“ im Sinne von Artikel 32 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge vom Jahr 1969 zu betrachten sind. Sie sollen auch dazu dienen, die Bereiche der Rechtsunklarheit oder -unsicherheit hervorzuheben, die durch das Bestehen zweier, sich in gewisser Hinsicht überschneidenden getrennten Rechtssysteme entstehen, und machen daher die Akteure auf die Rechtsvorschriften der EG aufmerksam.
 6. Beziehen sich die Erläuternden Bemerkungen auf Mitgliedstaaten der EG, so gilt dies sinngemäß auch für Staaten, in denen Gemeinschaftsrecht infolge internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet.
 7. Der Revisionsausschuss folgte weitgehend den Anregungen der CUI-Gruppe. Die Formulierung der Begriffsbestimmung „Betriebsgenehmigung“ wurde jedoch geändert, um sie an die Bedeutung dieses Begriffs im Gemeinschaftsrecht besser anzupassen, und in Artikel 5bis (Unberührtes Recht) wurde zwischen den Haftungsbestimmungen der Artikel 8 und 9 der CUI, in denen nur das Gemeinschaftsrecht unberührt bleibt, aber nicht das nationale Recht, und den Bestimmungen anderer Artikel, in denen das nationale Recht auch unberührt ist, unterschieden (für die Einzelheiten siehe die entsprechenden Erläuternden Bemerkungen).
 8. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen des Anhangs E (CUI) zum Übereinkommen und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die Erläuternden Bemerkungen zu den Artikeln 1, 4, 8 und 9 CUI. Sie stellte fest, dass diese Änderungen keine Beschlüsse sind, für die Artikel 34 des Übereinkommens gilt, und wies den Generalsekretär an, hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen gemäß Artikel 35 des Übereinkommens vorzugehen. Ferner ermächtigte sie den Generalsekretär, ihre Entscheidungen zu den Ergebnissen des Revisionsausschusses im allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen zusammenzufassen.

Im Einzelnen

Titel I Allgemeines

Artikel 1 Anwendungsbereich

1. Gemäß Artikel 1 gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) CUI für jeden Vertrag über die Nutzung einer Eisenbahninfrastruktur zum Zwecke der Durchführung internationaler Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM.
 - a) In diesem Zusammenhang hat der Begriff „Beförderungen“ die gleiche Bedeutung wie in anderen Übereinkommen betreffend das Transportrecht wie die CMR, das Warschauer, Montrealer und Athener Übereinkommen sowie die Hamburger Regeln, und
 - b) Bezüglich des Ausdrucks „internationale Eisenbahnbeförderungen im Sinne der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV und der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM“ siehe die Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 1 CIV und zum Artikel 1 CIM.
 - c) Die Frage, ob ein „nationales“ oder ein „fremdes“ Eisenbahnunternehmen/ein nationaler oder ein fremder Beförderer die Infrastruktur benutzt, ist für die Anwendung der CUI ohne Belang.
 - d) Die CUI gelten auch für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur in denjenigen Staaten, in denen der Betrieb der Infrastruktur von der Erbringung von Verkehrsleistungen nicht getrennt wurde und in denen daher ein integriertes Unternehmen in beiden Bereichen des Eisenbahnbetriebs tätig ist, insofern als fremden Eisenbahnunternehmen Zugang zu der Infrastruktur in diesen Staaten eingeräumt wird.
2. Der Ausdruck „zum Zwecke“ (der Durchführung internationaler Beförderungen CIV/CIM) in § 1 macht deutlich, dass allein der Zweck der Nutzung maßgebend ist. Es heißt also nicht etwa „während der Durchführung“ der internationalen Eisenbahnbeförderungen. Daher fällt auch die Nutzung zwecks Vorbereitungen vor der Bereitstellung und Abfertigung des Zuges (bevor der erste Reisende in den Zug einsteigt oder das Gut verladen wird) und zwecks anschließender Arbeiten (wie z.B. Reinigung und Leerrückfahrt) unter den Nutzungsvertrag, solange diese Aktivitäten mit einer nachfolgenden oder vorangehenden Beförderung nach CIV oder CIM verbunden sind.
3. Während sich die ER CIV/CIM auf die Durchführung der Beförderung auf der Grundlage eines Beförderungsvertrags beziehen, die jeden einzelnen Reisenden und jede einzelne Gütersendung betrifft, betrifft die Nutzung der Infrastruktur üblicherweise die Beförderung von Zügen mit mehreren Reisenden und Sendungen. Diese Reisenden könnten sowohl diejenigen umfassen, die gemäß einem CIV-Vertrag befördert werden, als auch andere Reisenden, für welche die CIV nicht

gelten. Gleiches gilt für einen Zug, mit dem sowohl Sendungen gemäß einem CIM-Vertrag befördert werden als auch Sendungen, für welche die CIM nicht gelten.

4. Was Ansprüche betreffend indirekte Schäden anbelangt, z.B. gemäß Artikel 8 § 1 Buchstabe c) CUI, hat der Beförderer
 - a) hinsichtlich der Reisenden mit nationalen Beförderungsausweisen, die eine Entschädigung vom Beförderer nach nationalem Recht erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber nach nationalem Recht, und
 - b) hinsichtlich der Reisenden mit CIV-Beförderungsausweisen, die eine Entschädigung vom Beförderer gemäß CIV erhalten, ein Rückgriffsrecht gegen den Infrastrukturbetreiber gemäß CUI.
5. Der gleiche Ansatz würde *mutatis mutandis* für Entschädigungsansprüche in Bezug auf Güter gelten.
6. Es gibt jedoch unterschiedliche Meinungen über den Anwendungsbereich der CUI im Falle direkter Schäden. Der Anwendungsbereich der CUI im Fall direkter Schäden dürfte in jedem einzelnen Fall eine zusätzliche Abklärung erfordern.
7. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Anwendungsbereich der CUI sich jedenfalls mit dem des entsprechenden EG-Rechts oder des entsprechenden nationalen Rechts überschneidet, wurden die Bestimmungen mehrerer anderer Artikel der CUI, wo ein Missverständnis hinsichtlich eines solchen Rechts entstehen könnte, entsprechend geändert und in die Erläuternden Bemerkungen zusätzliche Hinweise aufgenommen.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

1. Die Ausweitung der Begriffsbestimmung „Betreiber“ in Buchstabe b) macht deutlich, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, in den Bereichen, in denen das Recht der EG oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sich aller jeweiligen Pflichten bewusst sein muss.
2. Die Ausweitung der Begriffsbestimmung „Beförderer“ in Buchstabe c) macht deutlich, dass eine Person, die unter die Begriffsbestimmung fällt, sich dort, wo das Recht der EG oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, sämtlicher Genehmigungspflichten bewusst sein muss. Insbesondere Nicht-EU-Beförderer müssen darauf achten, dass sie bei einem Vertrag mit Infrastrukturbetreibern der EU-Mitgliedstaaten als „Eisenbahnunternehmen“ nach dem Recht der EG den EG-Pflichten unterstellt sind, insbesondere was die Anforderungen an Betriebsgenehmigungen und Sicherheitszertifikate betrifft.
3. Die geänderte Begriffsbestimmung „Betriebsgenehmigung“ in Buchstabe f) ist der Begriffsbestimmung im EG-Recht besser angepasst (siehe Richtlinie 95/18/EG). Auch ist es nun präzisiert, dass die Betriebsgenehmigung durch einen Staat erteilt werden muss. Weiters wird festgelegt, dass hinsichtlich der entsprechenden Genehmigung das Recht des Staates gilt, in dem diese erteilt wird. Ist dieses Recht dasjenige der EG oder entsprechendes nationales Recht, so müssen die ent-

sprechenden Bedingungen, insbesondere die Anforderungen betreffend die Erteilung der Betriebsgenehmigung und das Sicherheitszertifikat, erfüllt werden, s. auch die Bemerkungen zu Buchstaben c) und g).

4. Die Formulierung der Begriffsbestimmung „Sicherheitszertifikat“ in Buchstabe g) wurde der entsprechenden Formulierung in den anderen geänderten Begriffsbestimmungen angepasst. Im Wesentlichen ist es schon aus der bestehenden Formulierung klar, dass sich das Sicherheitszertifikat auf das geltende Recht des Ortes stützen muss, in dem die Infrastruktur liegt, einschließlich des geltenden Rechtes des EU-Mitgliedstaates, in dem die Infrastruktur liegt.

Artikel 4 Zwingendes Recht

Im Rahmen dieses Artikels bezieht sich der Begriff „Vereinbarung“ nicht auf Anforderungen, die anderswo als im CUI-Vertrag festgelegt sind. Er bezieht sich nicht auf eine Rechtsvorschrift, die in der EU, ihren Mitgliedstaaten oder jedem anderen Staat gilt. Hinsichtlich der potenziellen Widersprüche zwischen den CUI-Bestimmungen betreffend den Vertrag selbst und insbesondere dem EG-Recht s. Bemerkungen zu Artikel 5.

Titel II Nutzungsvertrag

Artikel 5 Inhalt und Form

1. In seiner geänderten Fassung bezieht sich § 1 nicht nur auf den Beförderer, sondern auch auf andere Personen, die einen Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur schließen dürfen. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass gemäß dem Recht der EG nicht nur ein Beförderer, sondern auch ein nach Artikel 16.1 der Richtlinie 2001/14/EG befugter „Antragsteller“ (z.B. eine für den öffentlichen Verkehr zuständige Behörde, ein Spediteur, ein Kombiverkehrsunternehmen oder ein Verloader), der nicht gleichzeitig ein Beförderer ist, eine Vereinbarung zur Nutzung der Infrastruktur mit dem Infrastrukturbetreiber schließen darf.
2. In Artikel § 2 werden die Angaben nicht mehr aufgeführt, die in der Regel in einem Vertrag erscheinen, um sicherzustellen, dass dort, wo solche Angaben bereits im geltenden Recht des Staates geregelt sind, in dem die Infrastruktur liegt, und insbesondere im Recht eines EU-Mitgliedstaates, die Bestimmungen mit diesen Angaben nicht vervielfältigt werden. Stattdessen wird nunmehr vorgeschlagen, dass der Vertrag sämtliche Angaben enthalten muss, die für die Vertragsparteien notwendig sind, damit sie die administrativen, technischen und finanziellen Nutzungsbedingungen vollumfänglich festlegen können, wie z.B. die Beschreibung der zu benutzenden Infrastruktur, die Geltungsdauer des Vertrags und die Nutzungsentgelte. Was die Einschränkungen anbelangt, die hinsichtlich der verschiedenen Inhalte des Vertrages gemäß dem Recht des Staates gelten würden, in dem die Infrastruktur liegt, s. Bemerkungen zu Artikel 5bis.

Artikel 5bis Unberührtes Recht

1. § 1 legt Pflichten fest, die auf Bestimmungen betreffend insbesondere die in § 3 aufgeführten Bereichen basieren und unberührt bleiben. Diese Bestimmungen sind im Gemeinschaftsrecht enthalten, können aber auch im nationalen Recht der OTIF-Mitgliedstaaten, die das Gemeinschaftsrecht nicht anwenden, enthalten sein. Solche Pflichten sind von den Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur zu erfüllen und werden durch die CUI-Bestimmungen, die in der Einleitung zu § 1 aufgeführt sind, nicht aufgehoben.
2. § 2 hat den gleichen Zweck wie § 1. Die von den CUI-Bestimmungen betreffend die Haftung, die in der Einleitung zu § 2 aufgeführt sind, unberührten Pflichten sind jedoch einzig und allein diejenigen, die in einem EG-Mitgliedstaat oder in einem Staat, in dem das EG-Recht aufgrund internationaler, mit der EG abgeschlossener Verträge gilt, zu erfüllen sind; sie betreffen also nicht das nationale Recht eines OTIF-Mitgliedstaates, der das EG-Recht nicht anwendet.
3. § 3 enthält eine demonstrative Aufzählung von Bereichen, auf die sich die in §§ 1 und 2 festlegten Pflichten beziehen. In diesem Sinne
 - a) ist der erste Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in den Artikeln 5 und 7 angesprochenen Fragen, d.h. in Bezug auf die zwischen den Eisenbahnunternehmen oder den befugten Antragstellern und den Infrastrukturbetreibern zu schließenden Vereinbarungen (s. Richtlinie 2001/14/EG),
 - b) sind der zweite und dritte Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in Artikel 6 §§ 1 und 2 angesprochenen Fragen, d.h. die Erteilung von Betriebsgenehmigungen (s. Richtlinie 95/18/EG) und die Sicherheitszertifikate (s. Richtlinie 2004/49/EG),
 - c) ist der vierte Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in Artikel 6 § 3 angesprochene Frage, d.h. die Versicherung (s. Richtlinie 95/18/EG),
 - d) sind der fünfte und sechste Aufzählungsstrich, d.h. Leistungsregime, wichtig im Hinblick auf die in Artikeln 8 § 4 und 9 § 4 angesprochenen Fragen, um Verspätungen und Betriebsstörungen zu minimieren und die Leistungen des Eisenbahnnetzes (s. Richtlinie 2001/14/EG) sowie die Entschädigungen zu Gunsten der Kunden zu verbessern (s. Richtlinie 2001/14/EG und Regelung EG/1371/2007), und
 - e) ist der siebte Aufzählungsstrich wichtig im Hinblick auf die in Artikel 22 angesprochene Frage, d.h. die Beilegung von Streitigkeiten (s. Richtlinie 2001/14/EG und Artikel 292 des EG-Vertrages).

Artikel 6

Besondere Pflichten des Beförderers und des Betreibers

Die Formulierung des Artikels 6 § 1 (englische Fassung) wurde geringfügig geändert. Die in diesem Artikel angesprochenen Fragen, wonach dort, wo das Recht der EG oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind, werden im zweiten, dritten und vierten Aufzählungsstrich des neuen Artikels 5bis behandelt.

Artikel 7

Beendigung des Vertrages

Artikel 7 § 1 wird gestrichen und die Überschrift dem Inhalt der verbleibenden Bestimmungen angepasst. Diese Änderung berücksichtigt die Tatsache, dass dort, wo das Recht der EG oder das entsprechende nationale Recht zur Anwendung kommen, die Dauer des Nutzungsvertrages stets eingeschränkt ist, und zwar auf die Dauer einer Netzfahrplanperiode oder in bestimmten Fällen auf eine darüber hinaus gehende Laufzeit. Diese Frage wird auch im ersten Aufzählungsstrich des neuen Artikels 5bis behandelt.

Titel III

Haftung

Artikel 8

Haftung des Betreibers

und

Artikel 9

Haftung des Beförderers

Gemäß Artikel 8 § 4 und Artikel 9 § 4 behandeln der fünfte und der sechste Aufzählungsstrich des neuen Artikels 5bis die Frage der Leistungsregime sowie der den Kunden zugute kommenden standardisierten und sofortigen Entschädigungsmaßnahmen, insofern als sie im Vertragsverhältnis der Parteien des Vertrags über die Nutzung der Infrastruktur relevant sind, hinsichtlich derer in den Fällen, in denen das Recht der EG zur Anwendung kommt, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind.

Titel V

Geltendmachung von Ansprüchen

Artikel 22

Schlichtungsverfahren

Der siebte Aufzählungsstrich des neuen Artikels 5bis behandelt die in diesem Artikel angesprochene Frage, hinsichtlich derer in den Fällen, in denen das EG-Recht gilt, bestimmte Rechtsvorschriften zu beachten sind.