



VERBAND DER GÜTERWAGENHALTER
IN DEUTSCHLAND E/V



ASSOCIATION FRANÇAISE DES
DETENTEURS DE WAGONS¹

**ALLGEMEINER VERTRAG FÜR DIE VERWENDUNG VON
GÜTERWAGEN - AVV**

PRAKTISCHER LEITFADEN AVV 2019

„DEN AVV BESSER KENNEN, UM IHN BESSER ANZUWENDEN“

(Version 30. Januar 2019)

Jean-Luc DOSQUET AFWP – Justiziar

Karl-Heinz FEHR, VPI – Justiziar

¹ AFWP: Association Française des détenteurs de wagons – Französischer Verband der Güterwagenhalter

Warnung

Ohne ausdrückliche Zustimmung der AFWP und VPI ist es untersagt

- dieses Dokument bzw. Teile davon in irgendeiner Form und auf irgendeiner Weise zu kopieren, zu vervielfältigen oder zu verbreiten,
- dieses Dokument zu übersetzen, anzupassen oder umzuformen.

COPYRIGHT: AFWP/VPI

Diese Broschüre begründet in keinem Fall eine Haftung der AFWP oder des VPI. Sie stellt lediglich die Sichtweise der Verbände auf die Interpretation und die Anwendung des AVV dar.

Ziel dieser Broschüre

Der praktische Leitfaden AVV richtet sich an die Mitglieder der AFWP und des VPI, die den AVV anwenden.

Ziel ist es, die Grundlagen des AVV zu beleuchten, die für eine korrekte Auslegung und Anwendung des AVV notwendig sind.

Dieser kommentierte AVV überschneidet sich weder mit:

- der Broschüre „Das AVV-Umfeld“, die die Positionierung des AVV im Güterwagenumfeld bezweckt (Hauptakteure und anwendbare Texte),
- noch mit den AFWP-„Leitfäden der guten Praxis“, deren Zweck es ist, detaillierte Informationen an die operativen Akteure im Güterwagenbereich, Halter und EVU, zum Verhalten in bestimmten Situationen und bei bestimmten Ereignissen zu vermitteln.

Diese Broschüre „AFWP/VPI PRAKTISCHER LEITFADEN AVV 2018“ unterstützt und begleitet das Schooling zum AVV der Verbände. Es bildet außerdem die Grundlage der AFWP-Schulung: „AVV-Schulung mit juristischem Schwerpunkt“ (*Formation CUU à dominante juridique*).

Zusätzlich zur „AVV-Schulung mit juristischem Schwerpunkt“ bietet die AFWP eine zweitägige „AVV-Schulung mit technischem Schwerpunkt“ (*Formation CUU à dominante technique*), die bei den Ateliers de Joigny stattfindet. VPI bietet entsprechende Schulungen zum AVV an, die auf dem UIP GCU Schooling programme basieren.

Selbstverständlich können diese Dokumente nicht alle Fallbeispiele abdecken, daher sollten die Mitglieder für weitergehende Informationen nicht zögern, im Problemfall ihre Fragen auf der AFWP-Webseite in der Rubrik „**L’AFWP à votre écoute**“ zu stellen bzw. sich telefonisch oder per Mail direkt an den Justiziar des VPI zu wenden.

TEIL I – DAS GÜTERWAGEN-UMFELD

Historischer Hintergrund: 1. Juli 2006: ein entscheidender Stichtag

Bis zum 1. Juli 2006 sah das « Güterwagenumfeld » weitgehend folgendermaßen aus:

- Koexistenz zweier Güterwagen-Arten: bahneigene Wagen (R-Wagen) und Privatgüterwagen (P-Wagen).
- Bahneigene Wagen unterlagen dem RIV und P-Wagen dem UIC-Merkblatt 433 (V) (V = verbindlich) durch die zwischen den « einstellenden » EVU und den Einstellern abgeschlossenen Einstellungsverträge.
- Seinerzeit waren die historischen EVU „nationale Behörden“, und die erste Weiterentwicklung wurde durch die europäischen Richtlinien, allen voran die Richtlinie 91/440 und anschließend insbesondere durch die Richtlinien über Sicherheit im Schienenverkehr und Interoperabilität hervorgerufen.
- Das UIC-Merkblatt 433(V) und das RIV waren verbindlich. Der große Vorteil dieser Rechtssituation war ihre große Transparenz:
 - für die UIC-EVU bezüglich der Art der Behandlung aller Güterwagen (P-Wagen bzw. bahneigene Güterwagen)
 - für die Wagenbetreiber von P-Wagen und von bahneigenen Güterwagen bezüglich der Behandlungsart ihrer Wagen, dies unabhängig vom Ort und vom UIC-EVU, in dessen Gewahrsam sich die Wagen befanden.
- Das RIV und das UIC-Merkblatt 433 (V) wurden von der UIC verwaltet, auch wenn die UIP bei der Überarbeitung des UIC-Merkblatts 433 (V) mitreden konnte.
- Nach und nach drangen neue EVU auf den Güterwagenmarkt, die nicht UIC-Mitglieder waren und die freiwillige UIC-Mitgliedschaft entweder nicht anerkannten oder davon nicht betroffen waren.
- In dieser Zeit vor dem 1. Juli 2006 mussten EVU und Halter zwei „Standards“ gerecht werden, die sich teilweise überlappten: einerseits dem RIV/UIC-Merkblatt 433 (V) und andererseits den europäischen Regelungen, die nach und nach in Kraft traten und manche Bestimmungen aus dem RIV/UIC-Merkblatt 433 (V) ersetzten, insbesondere bezüglich der Sicherheit im Schienenverkehr.
- Bei einer Überlappung und aufgrund der Hierarchie der Rechtsnormen haben die EU-Regeln Vorrang vor den Bestimmungen des RIV und der UIC-Merkblätter.

Man beachte, dass sich durch die Arbeit in diesem Umfeld seit mehreren Jahrzehnten nach und nach in der Branche (bei EVU, P-Wagen-Einstellern, Wagenbauern oder - allgemeiner ausgedrückt - in dem heute sogenannten „Eisenbahnbereich“) gut funktionierende Arbeitsgewohnheiten und Verwaltungssysteme fest etabliert hatten, die ab 1. Juli 2006 zwingend neu erfunden werden mussten.

Am 1. Juli 2006 trat das COTIF in Kraft

DAS COTIF 1999

**Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung
des Protokolls von Vilnius vom 03. Juni 1999**

ANLAGEN

A	ER CIV	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen
B	ER CIM	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern
C	RID 01.01.2019	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
D	ER CUV 01.07.2015	Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im international Eisenbahnverkehr
E	ER CUI	Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Nutzung der Infrastruktur im international Eisenbahnverkehr
F	ER APTU 01.07.2015	Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist
G	ER ATMF 01.07.2015	Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird

Die Branche ist besonders von Anhang D dieses Übereinkommens, den ER CUV, sowie von Anlage C, dem RID, betroffen.

Die **ER CUV** oder „**Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr**“ bringen folgende grundsätzliche Änderungen für das „Güterwagen-Umfeld“ mit sich:

- Kein doppelter Status mehr für „Güterwagen“
- Einführung eines einzigen Status für „Güterwagen“
- Außerkraftsetzen des RIV für bahneigene Wagen und des UIC-Merkblatts 433 (V) für P-Wagen
- Der Begriff „Einsteller eines Wagens“ wird durch den Begriff „Halter eines Wagens“ ersetzt.
- Die ER CUV sind grundsätzlich dispositives Recht (*).
- Die verbindlichen Bestimmungen der ER CUV bilden die Ausnahme.
- Die Vertragsfreiheit zwischen den Parteien ist die Regel.
- Die Güterwagenbranche muss also unbedingt neue vertragliche Verbindungen und Arbeitsweisen einführen.

(*) „**Dispositives Recht**“: Dies bedeutet, dass im Rahmen eines zwischen natürlichen oder juristischen Personen abgeschlossenen Vertrags von den Bestimmungen eines nationalen Gesetzes bzw. eines internationalen Übereinkommens abgewichen werden kann.

Handelt es sich dagegen bei einem nationalen Gesetz bzw. einem internationalen Übereinkommen um „**zwingendes Recht**“, müssen deren Bestimmungen angewandt werden, ohne jegliche Möglichkeit davon abzuweichen oder darüber zu verfügen.

Ab dem 1. Juli 2006 ist das „Güterwagenumfeld“ weitgehend wie folgt:

EVU und Wagenhalter verfügen auf internationaler Ebene lediglich über die ER CUV, also über einen rechtlichen Rahmen, den die Vertragsparteien (EVU und Halter) verschiedenartig gestalten können.

Denn wie weiter oben erwähnt, sind die ER CUV überwiegend dispositives Recht. Dies ist ein Grundsatz, den es zu übernehmen und stets zu berücksichtigen gilt.

Zur Erläuterung des Begriffs des dispositiven Rechts, hier ein Beispiel aus den ER CUV: Artikel 4 der ER CUV „*Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens*“ stellt in § 1, 2, 3 und 4 Grundsätze auf, besagt aber in § 5: „*Die Parteien des Vertrags können Vereinbarungen treffen, die von den §§ 1 bis 4 abweichen.*“

Dies ist auch in Artikel, 6, 7 und sogar 9.2 der Fall.

Dennoch ist es sinnvoll festzuhalten, dass manche Bestimmungen der ER CUV, die keine Abweichungsmöglichkeiten bieten, wie z. B. Artikel 9.1 („*Haftung für Bedienstete und andere Personen*“) nicht verhandelbar sind und vollständig angewandt werden müssen.

Somit ist es offensichtlich, dass die ER CUV - insbesondere aufgrund der einzuhaltenden juristischen Normenhierarchie - einen juristisch unerlässlichen Rahmen und Grundsatz für die Branche bilden, aber weder einen klaren vertraglichen Rahmen zur Vereinfachung der Verwaltung und des Verkehrs von Güterwagen, noch Transparenz oder juristische Sicherheit für die Güterwageninvestoren bieten.

Bei allen Überlegungen zum AVV muss stets im Auge behalten werden, dass ein Eisenbahngüterwagen in 10 bis 15 Jahren fiskalisch abgeschrieben wird und in 15 bis 20 Jahren ökonomisch. Die Unvorhersehbarkeiten, die diese langen Zeiträume bergen, machen eine gewisse Rechtssicherheit unerlässlich, da ansonsten keine Investitionen in Waggons getätigt würden. Als Konsequenz ist festzuhalten, dass ausbleibende Investitionen in moderne Güterwagen den gesamten Schienengüterverkehr beeinträchtigen und weniger marktgerecht machen würden.

Hinzu kommt, dass auf nationaler Ebene die jeweiligen nationalen Regelungen von einem Staat zum anderen abweichen könnten, auch wenn diese nationalen Regelungen auf den ER CUV basieren.

Die Erstellung des AVV

Warum?

Der AVV ergänzt die Bestimmungen der ER CUV.

Der AVV muss mit dem europäischen Recht harmonisieren.

Die o.g. Erläuterungen zum Begriff des dispositiven Rechts der ER CUV verdeutlichen klar die Notwendigkeit eines gemeinsamen Ansatzes der gesamten Branche, im Rahmen dessen dann gemeinsam klare Regelungen erarbeitet werden können

- für die Beförderung und die Behandlung von Güterwagen sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr und
- für die Investitionssicherheit der Güterwagenbranche.

Im Übrigen wurde diese Vorgehensweise seinerzeit von den für Transport zuständigen europäischen Instanzen befürwortet und gefördert, die es vorzogen, dass sich die Akteure des Schienengüterverkehrs untereinander auf einen Rahmenvertrag einigen, anstatt selbst Rechtsvorschriften über andere Themen als Sicherheit und Interoperabilität erlassen zu müssen.

Wie?

Nach Feststellung der Notwendigkeit einer gemeinsamen Erarbeitung von klaren Regelungen mussten die betroffenen Wirtschaftsakteure nun einen Rahmen und Arbeitsmethoden festlegen.

Wer sind die Wirtschaftsakteure?

In erster Linie handelt es sich um die historischen Partner der UIP und der UIC.

Weiter galt es, die ERFA als Vertreter der „neu eingetretenen“ EVU einzubinden.

Einen neuen Arbeitsrahmen schaffen

Bis zum 30. Juni 2006 verwaltete die UIC das UIC-Merkblatt 433 (V), die Einstellungsverträge (Erbe des **RIP**) (1) zusammen mit der UIP und den historischen EVU im Rahmen von gemeinsamen jährlichen bzw. zweijährlichen Sitzungen.

Von nun an befinden sich alle Partner, UIP, UIC und ERFA, bei den Verhandlungen auf Augenhöhe.

Auch neue Arbeitsmethoden schaffen

Ab 2003/2004 trafen sich die UIP, die UIC und die ERFA regelmäßig, um den AVV zu verfassen.

Auf ihrer Seite hat die UIP zwei interne Arbeitsgruppen ins Leben gerufen:

- eine Arbeitsgruppe für Überlegungen („Réflexion“), zur Unterbreitung von Vorschlägen und Untersuchung der UIC- bzw. ERFA-Vorschläge,
- eine Arbeitsgruppe für Verhandlungen („Négociations“), um mit der UIC und der ERFA zu verhandeln.

Man kann sich logisch vorstellen, dass die UIC und die ERFA ihrerseits das Gleiche taten.

(1) RIP: Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen (Anlage II zum CIM – COTIF vom 9. Mai 1980)

Abschluss der AVV-Erstellung

Erst kurz vor der Frist vom 1. Juli 2006 konnten sich die UIP, die UIC und die ERFA nach langen, harten und letzten Verhandlungen auf eine endgültige Fassung des AVV einigen.

Dank dieser umfangreichen Arbeit, die in langen Verhandlungen erledigt wurde, konnte die Branche per 1. Juli 2006 über klare und einsatzbereite Regeln verfügen.

Prinzipiell übernehmen der AVV und seine Anlagen den Inhalt ehemaliger UIC-Merkblätter, manche Bestimmungen des alten UIC-Merkblatts 433 (V), manche Bestimmungen der ER CUV und der ER CIM sowie neue Bestimmungen, insbesondere in Anlage 8, um die Entwicklung und den inneren Betrieb des AVV zu ermöglichen.

Darüber hinaus muss unbedingt berücksichtigt werden, dass der AVV im Zusammenhang mit den ER CUV zu sehen ist, da - wie bereits erläutert - die ER CUV die Grundlage und den Rahmen des AVV bilden.

Im Falle von Lücken oder Unklarheiten im AVV ist es nämlich immer sinnvoll, in den ER CUV nachzuschlagen, ob manche Bestimmungen potentiell anwendbar sind.

Zum Beispiel ist es für Artikel 9.2 der ER CUV (Haftung des Betreibers der Infrastruktur) der Fall, der zusammen mit Artikel 28 des AVV (Haftung für Bedienstete und andere Personen) anzuwenden ist.

Somit ist es für eine Interpretation bzw. Erläuterung zum Zweck einer Bestimmung der ER CUV hilfreich, Berichte über die Verhandlungen zu konsultieren, die zwischen den OTIF-Staaten vor Erstellung des COTIF stattfanden.

Dasselbe gilt für die nach Einführung des COTIF von der OTIF eingeleiteten Arbeiten zur Weiterentwicklung des COTIF, insbesondere für die ER CUV, die ER ATMF und die ER APTU (überarbeitet per 1. Juli 2015).

Es ist anzumerken, dass die Arbeiten zur Weiterentwicklung der ER ATMF und der ER APTU gemeinsam von der OTIF, der ERA und der EU (DG MOVE) geleitet werden, damit sie mit den europäischen Regelungen übereinstimmen und mit ihnen vereinbar sind.

Seit dem 1. Juli 2015 kann die Gleichwertigkeit und die Übereinstimmung der EU- und OTIF-Regelungen im Bereich der Interoperabilität und der technischen Wagenzulassung als vollzogen angesehen werden.

Die OTIF und die EU (mehrheitlich in der OTIF vertreten) streben einen dauerhaften Fortbestand dieser Gleichartigkeit und der Kompatibilität an.

Abschließend muss bei jeder Analyse stets berücksichtigt werden, dass Wechselwirkungen zwischen den ER CUV, den **ER CUI (1)**, den **ER CIM (2)** und den **EGTC (3)**, insbesondere im Bereich der Haftung existieren.

(1) ER CUI : Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Nutzung der Infrastruktur

(2) ER CIM: Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

(3) EGTC (European General Terms and Conditions)

Gegenseitige Zugeständnisse waren zur Erreichung einer Einigung zwischen den Verhandlungsparteien notwendig.

Es ist wichtig festzuhalten, dass die UIP im Sinne der Wagenhalter so gut wie möglich verhandelt hat, aber dass Zugeständnisse zur Erreichung eines Kompromisses unumgänglich waren. Es ist ebenfalls wichtig festzuhalten, dass die UIP-Verhandlungspartner ihre Arbeit erledigt haben und es nun an den Halter und an den EVU ist, im Geist einer Partnerschaft die bestmögliche Auslegung des AVV und somit die bestmögliche Anwendung zu erzielen.

In diesem Sinn ist es wichtig, immer zu bedenken, dass Halter und EVU Partner sind, dass im Problemfall instinktiv die Partnerschaft im Vordergrund steht und grundsätzlich und vorrangig eine Lösung durch Verhandlung und Umsicht erstrebenswert ist.

Dennoch sollen die Halter wachsam bleiben, denn manche EVU könnten dazu neigen, die AVV-Regelungen auf nationaler Ebene zu umgehen, auch wenn sich diese EVU gegenüber den Entscheidungsgremien des AVV dazu verpflichtet haben, diese Regelungen einzuhalten.

In diesem Zusammenhang müssen sich die Halter auf ihren jeweiligen nationalen Verband verlassen können.

Die AFWP-Mitglieder können sich an die Arbeitsgruppen „GT AFWP CUU“ und S/GT „Questions juridiques“ (Juristische Belange) und „Questions techniques“ (technische Belange) für eine korrekte Auslegung und Anwendung des AVV wenden.

In dieser Hinsicht hoffen die AFWP und VPI, dass diese Broschüre ein nützliches und effektives Werkzeug sein wird.

Man beachte, dass in diesen AVV-Arbeitsgruppen sowohl Halter als auch EVU mit dem Fair-Play-Gedanken tätig sind.

Diese Zusammensetzung und diese Einstellung ermöglichen einen besonnenen Austausch und das Herbeiführen einer ausgeglichenen Lösung für die im Rahmen der Sitzungen angesprochenen Fälle.

Die Entwicklung des AVV

Warum?

Wie bereits erwähnt, ist der AVV das Ergebnis eines Kompromisses zwischen EVU und Haltern per 1. Juli 2006. Keinesfalls soll der AVV ein starrer Rahmen bleiben; vielmehr soll er sich ständig auf der Basis der Erfahrung der Akteure, der Entwicklung des Rechtsumfelds in Bezug auf Güterwagen insbesondere auf europäischer Ebene, der Einführung der verschiedenen Eisenbahnpakete der Europäischen Union sowie der Marktentwicklung im Schienengüterverkehr weiterentwickeln.

Wie?

Für seine Weiterentwicklung verfügt der AVV über entsprechende Strukturen und einen Weiterentwicklungsprozess.

Sie werden in der Anlage 8 erläutert.

Aus heutiger Sicht ist hervorzuheben, dass die AFWP und der VPI die Weiterentwicklung des AVV mit ihren „AVV“-Arbeitsgruppen nach Kräften vorantreiben.

Diese AFWP- bzw. VPI-AVV-Arbeitsgruppe spielt eine maßgebliche Rolle, denn auf nationaler Ebene sind sie das erste Glied, das Probleme und Anregungen an die Arbeitsgruppe „UIP GCU WG“ (**UIP General Contract of Use Working Group**) weiterleitet.

Daher ist es unbedingt erforderlich, dass die Halter daran teilnehmen und die Arbeitsgruppe durch ihre Teilnahme, ihre Erfahrung, ihre Fragen und Anregungen zu einem lebendigen Forum machen.

Der AVV wird sich nur dann positiv entwickeln, wenn sich die Halter auch aktiv an dieser Weiterentwicklung beteiligen.

Kommentare zum AVV Artikel für Artikel**(Ausgabe 1. Januar 2019)**

Unbedingt die Rubrik „Aktuelle Änderung“ der Webseite www.GCU.bureau.org konsultieren.

Um den per 1. Januar anwendbaren AVV zu lesen, bitte auf folgenden Link klicken:

<http://www.gcubureau.org/contract2019> **(2019)**

Um die Historie der Änderungen anzusehen, bitte auf folgenden Link klicken:

<http://www.gcubureau.org/amendment-history>.

Aktuell ist auf drei wichtige Änderungen des AVV besonders hinzuweisen, die in 2019 in Kraft treten. Sie tragen den aktuellen Entwicklungen des Europäischen und internationalen Rechts (COTIF) Rechnung. Es handelt sich um Änderungen in Artikel 7.4, und Artikel 19 AVV, die verändert werden, sowie um die neu erstellten Anlagen 15 und 16 zum AVV. Während Artikel 7.4 im Zusammenwirken mit der neuen Anlage 16 den Datenaustausch zwischen den Vertragspartnern neu regelt und erleichtert, regelt die neue Anlage 15 die nunmehr verpflichtende Lieferung von Laufleistungsdaten, die die EVUs an die Halter zu liefern haben.

Die Anpassungen des Artikels 19 AVV dienen einer klareren Definition des Begriffes einer zugelassenen Werkstatt.

Die vom Treuhänder Floris Foqué verfasste AVV-Startseite stellt eine ausgezeichnete Vorstellung der Homepage dar und schildert, wofür der AVV steht.

Dem AVV steht folgende Präambel voran:

Präambel

„Die Verwendung von Güterwagen als Beförderungsmittel durch Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) erfordert die Schaffung von Vertragsbestimmungen, die die Rechte und Pflichten der Vertragspartner festlegen. Zum Zwecke der Steigerung der Effizienz und der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs vereinbaren die in der Anlage 1 genannten Halter und EVU die Anwendung der Bestimmungen des nachstehenden

ALLGEMEINEN VERTRAG FÜR DIE VERWENDUNG VON GÜTERWAGEN (AVV)

KOMMENTARE

Die Präambel verdeutlicht die absolute Notwendigkeit für die Güterwagenakteure, klare und effiziente Bestimmungen für die Verwaltung und den Austausch von Güterwagen im Rahmen der Verwendungsverträge zwischen den EVU und den Haltern anzuwenden.

Rechtlich gesehen ist der AVV nicht genau ein Verwendungsvertrag; er soll vielmehr wie ein „*internationales Übereinkommen privaten Rechts*“ angesehen werden, bei dem sich die Unterzeichner dazu verpflichten, untereinander die Bestimmungen dieses Übereinkommens namens AVV anzuwenden.

Um sich davon zu überzeugen, braucht man nur die ER CUV mit dem AVV zu vergleichen, um die Ähnlichkeiten bei den Rahmenbedingungen, der Darstellung und der Art der Verfassung der meisten Artikel der ER CUV und den AVV-Kapiteln festzustellen.

Es ist klar und eindeutig, dass die ER CUV kein Vertrag, sondern vielmehr einheitliche Rechtsvorschriften für die Anwendung von Verwendungsverträgen sind.

Tatsächlich wäre die treffendste Bezeichnung „*Allgemeine einheitliche Bedingungen (AEB) bzw. einheitliche Rechtsvorschriften (ER) für die Anwendung von Verträgen für die Verwendung von Güterwagen als Beförderungsmittel*“, die anfänglich von der UIP vorgeschlagen aber von der UIC abgelehnt wurde.

An dieser Stelle sei darauf verwiesen, dass das UIC-Merkblatt 433 (V) „AEB“ hieß (da dieses Merkblatt als Rahmen für sämtliche Einstellungsverträge zwischen einem historischen EVU und einem Halter galt).

AEB: „Allgemeine einheitliche Bedingungen für die Inbetriebnahme und Nutzung von P-Wagen“.

Dieser Verweis auf die Grundsätze ist unumgänglich, da er die Auslegung und Anwendung des AVV beeinflussen kann.

Im Fall von Gerichtsverfahren hat ein Richter jedenfalls die Möglichkeit, einen Vertrag umzudeuten, wenn diese Umdeutung für die Urteilsfindung im Verfahren als nützlich erachtet wird.

KAPITEL 1
GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH, KÜNDIGUNG, WEITERENTWICKLUNG DES
VERTRAGES,
AUSSCHEIDEN ALS VERTRAGSPARTEI

Artikel 1: GEGENSTAND

1.1- *Dieser Vertrag einschließlich seiner Anlagen regelt die Bedingungen der Überlassung von Güterwagen zur Verwendung als Beförderungsmittel durch EVU in nationalen und internationalen Eisenbahngüterverkehren im Anwendungsbereich des geltenden COTIF. Die kommerziellen Bedingungen der Wagenverwendung sind nicht Gegenstand dieses Vertrages.*

KOMMENTARE

Artikel 1.1 legt fest, dass der AVV nur für Güterwagen als Beförderungsmittel gilt. Für Güterwagen als befördertes Gut gelten nämlich für den internationalen Verkehr die ER CIM und für den nationalen Verkehr die anwendbaren nationalen Vorschriften und die allgemeinen Geschäftsbedingungen der EVU.

Folgendes ist dennoch festzuhalten: „Wenn ein Wagen Zollformalitäten unterliegt, muss dieser Wagen als Gut zur Beförderung aufgegeben werden [...]. Die Bestimmungen des AVV gelten für diesen Wagen jedoch weiterhin, soweit sie nicht im Widerspruch zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM stehen.“

(S. GLW-CUV Ausgabe vom 1. Januar 2018): <http://www.cit-rail.org/de/wagenverwendung>

1.2 Die Bestimmungen dieses Vertrags gelten zwischen Haltern und EVU als Wagenverwender.

KOMMENTARE

Auch wenn Artikel 1.2 dies nicht spezifiziert, geht es eindeutig um Halter und EVU, die den AVV unterschrieben haben.

Güterwagen von nicht dem AVV angehörigen Haltern, die von einem vertraglichen EVU angenommen wurden, werden in Artikel 17 behandelt.

1.3 Die Verwendung umfasst den Lastlauf und den Leerlauf sowie die Fälle, in denen sich der Wagen im Gewahrsam eines vertraglichen EVU befindet.

KOMMENTARE

Artikel 1.3 geht nicht näher auf die Fälle ein, „in denen sich der Wagen im Gewahrsam eines *vertraglichen* EVU befindet“ aber man kann insbesondere den Fall nennen, in dem „*das EVU ... für die Herstellung der Lauffähigkeit des Wagens..., die Wiederherstellung der Verwendungsfähigkeit [sorgt]*“ (vgl. Artikel 19 und voraussichtlich ab 1.1.2018: Anlage 9, Anhang 1, Code 3.2.5. und 3.2.6). In diesem Fall ist die Reparaturwerkstatt als Erfüllungsgehilfe des verwendenden EVU anzusehen, d. h. als Person, für die das verwendende EVU haftet (vgl. Artikel 28).

1.4 Die Verwendung und der Gewahrsam beginnen mit der Übernahme des Wagens durch das EVU und enden mit der Übergabe des Wagens an den Halter oder an einen sonstigen Berechtigten, z. B. ein anderes vertragliches EVU, an den vertraglichen Empfänger des beförderten Gutes oder an einen zur Entgegennahme des Wagens berechtigten Gleisanschließer.

KOMMENTARE

Der Begriff des Gewahrsams des Wagens ist grundlegend im AVV, insbesondere in Bezug auf die Haftung, sowohl für den Halter des Güterwagens als auch für das EVU, da der Gewahrsam des Güterwagens **(1)** festlegt, wer in der Haftungsfrage die Beweislast hat (Juristen benutzen [in Frankreich – Anm. d. Übers.] den Begriff *fardeau* [zu Deutsch „Last“ – Anm. d. Übers.]

Beispiel: Befindet sich der Güterwagen im Gewahrsam des EVU, obliegt es dem EVU zu beweisen, dass ihn kein Verschulden trifft; ist der Güterwagen dagegen nicht mehr im Gewahrsam des EVU, gibt es die von den Juristen sogenannte Beweislastumkehr, so dass es nun dem Halter obliegt, die Schuld des EVU zu beweisen.

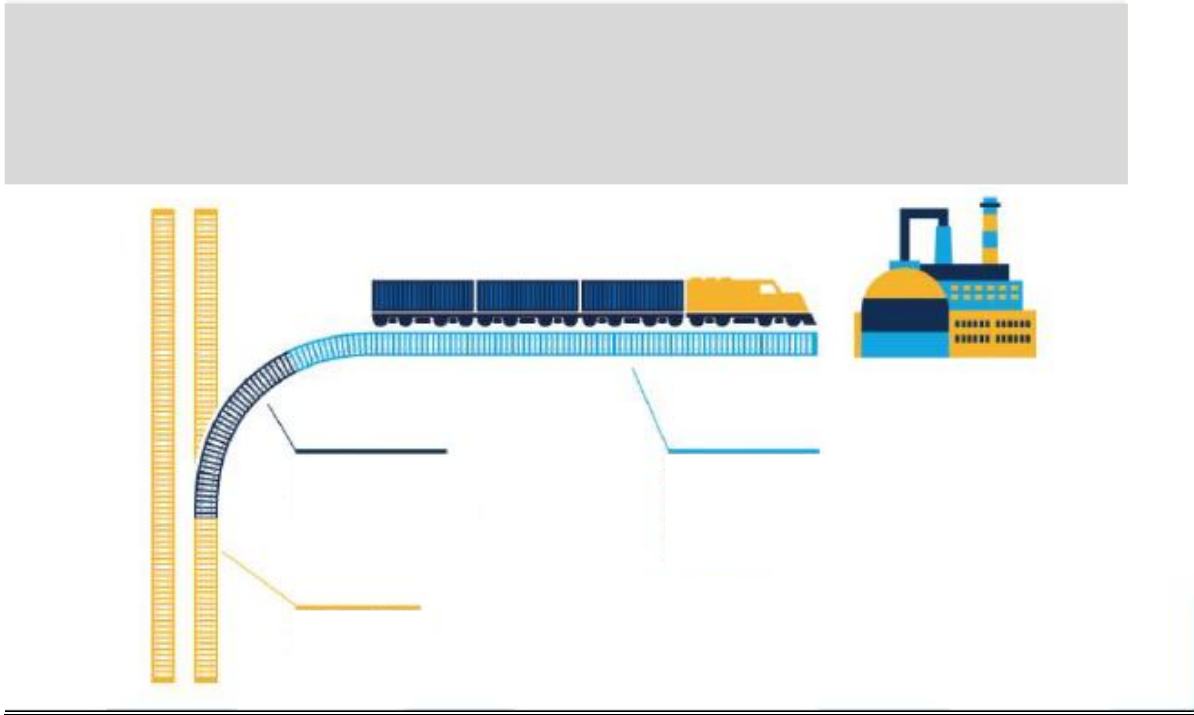
In der Praxis muss der Empfänger Vorbehalt anbringen, bevor er den Güterwagen annimmt, falls Mängel am Güterwagen festgestellt werden.

Zum Gewahrsam des Wagens, siehe Kommentare bei Artikel 24 und 28.

(1) Der Begriff des juristischen Gewahrsams entspricht dem Recht, die Sache zu beaufsichtigen und zu beherrschen. Die Rechtsprechung interpretiert und erläutert das Aufsichts- und Sachherrschaftsrecht als das Recht für den „Bewahrer“, über die Verwendung der Sache zu bestimmen, „in der Lage zu sein, persönlich oder durch einen ihm untergebenen Dritten Anweisungen zu ihrer Verwendung zu äußern“².

² Französischer Wortlaut im Ursprungstext: „*d'être à même et personnellement, ou par d'un tiers lui-même soumis à ses ordres, de donner des instructions concernant son emploi.* »

Praktisches Beispiel eines privaten Gleisanschlusses (französisch: ITE)



(Quelle der Abbildung: SNCF-RESEAU) (Fragen bei DB Netz nach vgl. Grafik)

Frage zum Gewahrsam des Güterwagens durch ein verwendendes EVU (verwendendes Eisenbahnverkehrsunternehmen) und somit zur Anwendung des AVV bei der Übergabe bzw. der Annahme des Güterwagens durch ein EVU an einem Gleisanschluss (frz. „ITE – Installation Terminale Embranchée“).

ANTWORT

Juristische Grundlage: Artikel 1.4 des AVV legt wie folgt fest: „Die Verwendung und der Gewahrsam beginnen mit der Übernahme des Wagens durch das EVU und enden mit der Übergabe des Wagens an den Halter oder an einen sonstigen Berechtigten, z. B. ein anderes vertragliches EVU, an den vertraglichen Empfänger des beförderten Gutes oder an einen zur Entgegennahme des Wagens berechtigten Gleisanschließer.“

Auf dieser Grundlage ergibt sich in Bezug auf die Gleisanschlüsse:

Der Gewahrsam des Güterwagens durch ein EVU **beginnt** mit der Annahme des Güterwagens nach der Vorabbesichtigung durch das EVU im Rahmen eines Beförderungsvertrags (der Wagen ist beladen) oder eines Verwendungsvertrags (der Wagen ist leer) an dem vorab von den Vertragsparteien vereinbarten Standort.

Der Gewahrsam des Güterwagens durch ein EVU **endet** mit der Übergabe des Güterwagens durch das EVU an einen zur Entgegennahme des Wagens berechtigten Gleisanschließer im Rahmen eines Beförderungsvertrags (der Wagen ist beladen) oder eines Verwendungsvertrags (der Wagen ist leer) an dem vorab von den Vertragsparteien vereinbarten Standort.

Zwei kumulative Voraussetzungen müssen unbedingt erfüllt sein: Die Übergabe bzw. die Annahme des Güterwagens durch das EVU müssen im Rahmen eines Beförderungsvertrags oder eines Verwendungsvertrags stattfinden, und an einem vorab von den Vertragsparteien festgelegten Ort, dem sogenannten „Bedienpunkt“ erfolgen.

Das Übereinkommen der Bedienung eines Gleisanschlusses durch das EVU benennt den Lieferort (Ende des Gewahrsams durch das EVU) bzw. den Rückgabeort (Beginn des Gewahrsams durch das EVU) der Güterwagen.

Nach der Übergabe bzw. vor der Annahme des Güterwagens durch ein EVU werden die verschiedenen Wegstrecken innerhalb des Gleisanschlusses (Beladen, Entleerung, Reparatur des Wagens oder gar Lagerung) nicht vom AVV geregelt.

Diese internen Fahrten erfolgen unter der **Verantwortung des „Gleisanschließers“** und werden entweder durch den Gleisanschließer selbst oder durch einen beauftragten Dienstleister, der ein EVU sein kann, ausgeführt.

Im letzten Fall werden die Dienstleistungen im Rahmen von Dienstleistungsverträgen zwischen Inhaber des Gleisanschlusses und Dienstleister erbracht und geregelt.

Für den Empfänger der Sendung ist es darüber hinaus sehr wichtig, den Zustand des Güterwagens vor Annahme der Lieferung zu überprüfen.

Wird ein Vorbehalt durch den Empfänger vor Lieferung des Güterwagens angebracht, haftet das EVU (in dessen Gewahrsam sich der Wagen immer noch befindet) für den Mangel und dieses EVU soll nun beweisen, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht wurde (Art. 22.1 des AVV).

Wird dagegen der Güterwagen vom Empfänger ohne Vorbehalt angenommen, wird davon ausgegangen, dass der Wagen bei Lieferung in gutem Zustand war.

Artikel 2 ANWENDUNGSBEREICH

2.1 *Der Vertrag geht im internationalen Eisenbahnverkehr den Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D zum COTIF 1999) und in nationalen Eisenbahnverkehren den gegebenenfalls anwendbaren nationalen Vorschriften vor, soweit dies jeweils zulässig ist.*

Kommentar

Das bedeutet, dass die Regelungen des AVV grundsätzlich immer anwendbar sind, außer sie verstoßen gegen höherrangige Vorschriften wie zum Beispiel Gesetze oder Verordnungen. Dies kommt in geschriebenen Vorschriften des AVV kaum vor, da der AVV ständig an die gesetzlichen Rahmen angepasst wird. Wie jeder juristische Text kann auch der AVV in unterschiedlicher Weise ausgelegt werden. Hier ist stets eine Auslegung zu wählen, die mit dem höherrangigen Recht in Einklang steht.

Pyramide der juristischen Normen

Normenhierarchie



Weitere Kommentare AFWP / VPI:

ANDERE AKTE MIT RECHTSWIRKUNG, VERTRÄGE

Insbesondere Verträge: wie der AVV zum Beispiel

In Frankreich: Artikel 1134 des „Code civil“ „Rechtmäßig eingegangene vertragliche Vereinbarungen sind für die Vertragsparteien bindend wie Gesetze.“

In Deutschland gilt im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) der Grundsatz „pacta sunt servanda“, das heißt, wirksam geschlossene Verträge sind einzuhalten.

ANDERWEITIGE NACHRANGIGE RECHTSQUELLEN

Geschäftspraxis / Verhaltenskodexe und -regeln

Annehmbare Nachweisverfahren

Rechtsprechung, Lehre

2.2 *Ein Beitritt wird zum ersten Tag des nächsten Monats wirksam, wenn die Beitrittserklärung dem AVV-Büro mindestens 2 Wochen vorher zugegangen ist.*

KOMMENTARE

Artikel 2.2 wird zusammen mit Artikel 2.4 behandelt.

2.3 Die Bestimmungen dieses multilateralen Vertrags gelten zwischen den Vertragsparteien, soweit sie untereinander nichts anderes vereinbart haben.

KOMMENTARE

Die Bestimmungen dieses Artikels bedürfen einer längeren Betrachtung.

Der Zweck ist folgender: Der AVV soll einen klaren, effizienten und möglichst einheitlichen Rahmen für die Verwaltung von Güterwagen bieten, aber der AVV soll auch eine gewisse Flexibilität zwischen den Partnern ermöglichen um sich bestimmten Erfordernissen bzw. spezifischen Sachverhalten anpassen können.

Aus diesem Grund sollen die Vertragsparteien die Möglichkeit haben, untereinander bilateral andere Bestimmungen zu vereinbaren.

Keinesfalls kann aber aus Artikel 2.3 die Möglichkeit einzelner Vertragsparteien hergeleitet werden, anderen Unterzeichnern einseitige Abweichungen vom AVV aufzudrängen. Vielmehr bedürfen Abweichungen vom AVV stets einer beiderseitigen Zustimmung zu ihrer Wirksamkeit.

Betrachten wir ein vertragliches EVU, das innerhalb dieser allgemeinen oder besonderen Anwendungsbedingungen für Verträge zur Güterwagenverwendung Bestimmungen verwendet, die von denen des AVV abweichen.

Juristisch gesehen kann ein vertragliches EVU allgemeine und besondere Bestimmungen für die Verwendung von Güterwagen haben, die von denen des AVV abweichen. Diese sind aber nicht anwendbar im Verhältnis zwischen Halter und EVU, solange zwischen diesen kein individuelles Vertragsverhältnis besteht.

Was wären die Konsequenzen in diesem Fall?

Die unterschiedliche Anwendung der allgemeinen Geschäftsbedingungen je nach Halter hinge davon ab, ob der Wagenhalter den AVV unterzeichnet hat oder nicht.

Durch die Unterzeichnung des AVV durch einen Halter oder durch ein EVU werden in keinem Fall allgemeine Geschäftsbedingungen mit vereinbart.

Es ist aus rechtlicher Sicht eindeutig, dass einem dem AVV angehörenden Halter solche Abweichungen nicht einseitig aufgedrängt werden können, insbesondere wenn er diese Abweichungen gegenüber dem AVV nicht einmal selbst unterzeichnet hat bzw. er und sein nationaler Verband sie sogar beanstandet haben.

Juristisch gesehen kann ein Halter, der nicht dem AVV angehört, nicht von einem dem AVV angehörenden EVU fordern, dass der AVV angewandt wird.

Die gleiche Argumentation greift für einen dem AVV angehörenden Halter, der mit einem EVU arbeitet, das nicht dem AVV angehört.

In diesem Zusammenhang ist es wichtig zu bedenken, dass der AVV das Ergebnis einer globalen Verhandlung zwischen UIP, UIC und ERFA und als solches das Ergebnis gegenseitiger Zugeständnisse ist.

Was würden hoch angesiedelte Verhandlungen innerhalb der Entscheidungsgremien des AVV nutzen, wenn auf nationaler Ebene Vertragsunterzeichner in der Lage wären, diese ohne weiteres zu übergehen? Die Glaubwürdigkeit und die Zukunft des AVV würden komplett in Frage gestellt.

Der AVV basiert auf einer Anwendung seiner Bestimmungen durch seine Unterzeichner im Sinne eines gegenseitigen Fairplay. Dies würde unterlaufen, wenn ein Unterzeichner einseitig einem anderen Unterzeichner Abweichungen zum AVV aufzwingen könnte.

Besonderheit in Frankreich

Diese Auffassung entspricht Artikel 1134 des französischen „Code civil“.

„Rechtmäßig eingegangene vertragliche Vereinbarungen sind für die Vertragsparteien bindend wie Gesetze. Sie können nur in gegenseitigem Einvernehmen oder aus den vom Gesetz erlaubten Gründen widerrufen werden. Sie sind in Treu und Glauben zu erfüllen.“

Situation in Deutschland:

In Deutschland gilt im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) der Grundsatz „pacta sunt servanda“, das heißt, wirksam geschlossene Verträge sind einzuhalten. Der Grundsatz von Treu und Glauben ist im BGB in § 242 verankert.

2.4 Das AVV-Büro erstellt ein Verzeichnis der Vertragsparteien (Anlage 1 auf der Webseite www.gcubureau.org) und aktualisiert es monatlich, jeweils zum 01. des betreffenden Monats.

Artikel 2.2 und 2.4 - KOMMENTARE

Frist für die Aufnahme und Veröffentlichung der Vertragsunterzeichner

Ursprünglich sahen Artikel 2.2 und 2.4 die Aufnahme und Veröffentlichung der Vertragsunterzeichnenden einmal im Quartal vor. Diese Formalität war nicht zufriedenstellend, da diese Zeitspanne viel zu lang war. Für eine bessere Lesbarkeit und Reaktionsmöglichkeit wurde dieser Zeitraum per 1. Januar 2013 auf einen Monat verkürzt.

Der Beitritt zum AVV ist freiwillig.

Im Zuge der Fertigstellung des AVV im Juni 2006 wurden zwei Beitrittsvarianten zum AVV in Betracht gezogen:

- **Das „opting-out“**, wodurch alle Mitglieder der UIP, der UIC und der ERFA automatisch AVV-Vertragspartei werden, es sei denn, sie hätten ausdrücklich den Wunsch geäußert, den Vertrag nicht zu unterzeichnen.
- **Das „opting-in“**, wodurch nur diejenigen Halter und EVU AVV-Vertragspartei werden, die diesen Willen ausdrücklich geäußert haben.

Die „opting-in“-Variante wurde vorgezogen.

Es handelt sich dabei um die juristisch zufriedenstellendere Lösung, hätte doch das „opting-out“ von den europäischen und nationalen Instanzen als Hindernis zum freien Wettbewerb und als Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung der UIP, der UIC und der ERFA angesehen werden können, da lediglich Mitglieder dieser drei Verbände AVV-Vertragspartei hätten werden können.

Tatsächlich ist es somit nicht notwendig, UIP-, UIC- oder EFTA-Mitglied zu sein, um AVV-Vertragspartei zu werden.

Dennoch empfiehlt es sich für die Güterwagenhalter, Mitglied eines nationalen Verbands zu sein, der selbst Mitglied der UIP ist, da es sich dabei um die einzige Möglichkeit handelt, auf den AVV Einfluss zu nehmen und beraten bzw. gegebenenfalls im Streitfall verteidigt zu werden.

Dieselbe Empfehlung gilt für die EVU.

Artikel 3 KÜNDIGUNG

3.1 Jede Vertragspartei kann ihre Teilnahme an dem Vertrag durch schriftliche Erklärung gegenüber dem AVV-Büro mit einer Frist von mindestens sechs Monaten zum Ende eines Kalenderjahres kündigen. Das AVV-Büro veröffentlicht eine eingegangene Kündigung und das Datum ihres Wirksamwerdens für die Vertragsparteien der Liste aus Artikel 2.4, die monatlich vom AVV-Büro herausgegeben wird.

KOMMENTARE

Dieser Prozess entspricht dem Vertragsrecht und der Vertragsfreiheit.

Jeder Halter soll in der Lage sein, frei dem Vertrag beizutreten und muss auch die Möglichkeit haben, unter Vorbehalt der Einhaltung der Vorgehensweise und der vertraglich festgelegten Kündigungszeiten zu kündigen. Jede anderslautende Klausel würde gegen das Wettbewerbsrecht verstoßen.

3.2 Darüber hinaus kann jede Vertragspartei, die einem Antrag auf Änderung des Vertrages widersprochen hat, mit einer Frist von sechs Wochen seit Annahme des Änderungsantrages durch die Mehrheit der Vertragsparteien durch schriftliche Erklärung gegenüber dem AVV-Büro ihre Teilnahme an dem Vertrag mit Wirkung zum Inkrafttreten der Änderung kündigen.

KOMMENTARE

Die Originalbestimmungen des am 1. Juli 2006 verabschiedeten AVV sind das Ergebnis eines Kompromisses unter Partnern.

Die anschließenden Änderungen am AVV sind es ebenso.

Aus diesem Grund gibt der AVV einer Vertragspartei, die gegen eine Änderung gestimmt hat, die Wahl und die Gelegenheit, sich aus dem AVV vor Inkrafttreten dieser Änderung zurückzuziehen.

Hier hat die Vertragspartei zwei Möglichkeiten:

- Entweder sie bleibt Vertragspartei, wenn sie der Meinung ist, dass die Vorteile einer AVV-Teilnahme gegenüber dem Nachteil aus dieser Änderung überwiegen.
- Oder sie kündigt, wenn sie der Ansicht ist, dass die Nachteile aus dieser Änderung die Interessen einer weiteren Teilnahme überwiegen.

Klarzustellen ist, dass die Kündigung nur für die Zukunft gilt. Für alle Ereignisse, die vor dem Austrittsdatum stattfanden, gilt nach wie vor der AVV.

Artikel 4 WEITERENTWICKLUNG DES VERTRAGS

Die Vertragsparteien des AVV geben sich zur Weiterentwicklung des Vertrags eine Geschäftsordnung (Anlage 8). Das AVV-Büro erhält die redaktionelle und koordinierende Aufgabe der Weiterentwicklung des AVV-Vertrags.

KOMMENTARE

Wie bereits erläutert, soll sich der AVV mit der Weiterentwicklung der europäischen Gesetzgebung, dem Verkehrsmarkt und den alltäglichen Geschäftsvorfällen/dem operativen Feedback der Wagenbetreiber anpassen können.

Artikel 4 enthält einen Verweis auf die Anlage 8 des AVV, die den Weiterentwicklungsprozess des AVV regelt.

Artikel 5 AUSSCHIEDEN ALS VERTRAGSPARTEI

Wenn eine Vertragspartei mit der Bezahlung der nach Anlage 8, Abschnitt I Ziffer 12, auf sie entfallende Vorauszahlungen und Kosten des AVV-Büros³ mit einem Betrag von mehr als 100 EUR trotz Zahlungsaufforderung länger als sechs Monate im Rückstand ist und nach einer erneuten Zahlungsaufforderung den ausstehenden Betrag nicht binnen zwei Monaten nach Absendung dieser Aufforderung ausgleicht, wird ihr Ausscheiden aus dem Kreis der Vertragsparteien im monatlichen Verzeichnis gemäß Artikel 2.4. bekannt gegeben. Damit ist sie Dritter im Sinne der Artikel 16 und 17.

KOMMENTARE

1. Kommentar

Der letzte Satz „Damit ist sie Dritter im Sinne der Artikel 16 und 17“ gilt nur für die Ereignisse, die nach dem Veröffentlichungsdatum des Austritts stattfinden.

Gegenüber der ausgetretenen Vertragspartei gelten die Bestimmungen des AVV nach wie vor für die Ereignisse, die sich vor dem Veröffentlichungsdatum zugetragen haben.

Aus juristischer Sicht gilt diese Kündigung nämlich nicht rückwirkend.

2. Kommentar

Die unterlassene Zahlung von Beiträgen ist eine Nichtbeachtung der vertraglichen Pflichten und als solche kann sie einen Ausschluss rechtfertigen.

Es gibt aber weitere Formen der Nichtbeachtung von vertraglichen Pflichten, die ebenfalls den Ausschluss rechtfertigen könnten.

So sieht Artikel 31 eine „Schadensersatzpflicht“ bei selbstverschuldeter Nichteinhaltung der vertraglichen Pflichten einer Vertragspartei vor. Möglicherweise könnte Artikel 5 bei wiederholter selbstverschuldeter Nichtbeachtung einer Vertragspartei Anwendung finden.

Artikel 6: BLEIBT FREI

³ Der Abschnitt „auf sie entfallende Vorauszahlungen und Kosten des AVV-Büros“ wird in der offiziellen französischen AVV-Fassung nicht aufgeführt. Aus Konsistenzgründen mit dem Originalwortlaut des deutschen AVV-Vertrag wurde dieser Passus hier dennoch übernommen (Anm. d. Übers.).

KAPITEL II

PFLICHTEN UND RECHTE DES HALTERS

Artikel 7 TECHNISCHE ZULASSUNG UND INSTANDHALTUNG DER WAGEN

Kommentare

Die unten aufgeführten Kommentare über die Pflichten des Halters, insbesondere in Bezug auf die technische Zulassung und auf die Instandhaltung der Wagen, ersetzen keinesfalls die Grundlagentexte (EU-Vorschriften, COTIF (ATMF und APTU) bzw. nationale Vorschriften).

Artikel 7 wurde zum 1. Januar 2017 komplett überholt. Es ist daher wichtig, sich die auf der Webseite des AVV veröffentlichten Informationen anzusehen, die diese grundlegenden Änderungen erläutern.

<http://www.gcubureau.org/documents/10184/64597/A2016-02-DE+Art 7 27 GCU SG WU 2452016 JC 1662016 de.pdf/903f4b53-f30a-47fb-9a99-76379e655887>

7.1 *Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen nach den zum Zeitpunkt der Zulassung geltenden nationalen und internationalen Gesetzen und Vorschriften technisch zugelassen* sind und während ihrer Einsatzzeit technisch zugelassen bleiben.*

Kommentare

Die in einem EU-Mitgliedsstaat registrierten Güterwagen müssen den europäischen und den jeweiligen nationalen Vorschriften entsprechen, um in Betrieb genommen zu werden; sie müssen aber auch die technischen Anlagen des COTIF erfüllen, wenn sie in einem Nicht-EU-Staat verkehren sollen.

Bis vor kurzem war die europäische Gesetzgebung strenger als das COTIF, weshalb ein Güterwagen, der den technischen Vorschriften der EU entsprach, prinzipiell in der Lage war, innerhalb aller EU-Mitgliedstaaten zu verkehren und denen, die zwar nicht EU-Mitgliedsstaaten waren, aber das COTIF ratifiziert haben.

Wie weiter oben erwähnt, wurden die ER APTU und ATMF (Anlage F und G des COTIF) per 1. Juli 2015 geändert, um eine vollständige Gleichwertigkeit des COTIF mit den Weiterentwicklungen der TSI-WAG der EU zu gewährleisten. Vgl. Pressemitteilung der OTIF

http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/08_Presse/Com_Presse/CP_2015/2015_07_Inkrafttreten_AEnderungen_1._Juli_2015_-_D.pdf

Somit wird davon ausgegangen, dass Güterwagen, die den Vorgaben der ER ATMF und ER APTU entsprechen, prinzipiell auch der TSI-WAG entsprechen und umgekehrt, außer in seltenen, wenig wahrscheinlichen Fällen. Im Zweifelsfall sollte die jeweilige NSA⁴ befragt werden.

(NSA) National Safety Agency⁵. In Frankreich ist die NSA das EPSF (Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire); in Deutschland ist es das EBA (Eisenbahn-Bundesamt)

Auszug aus den ER ATMF „Artikel 3a Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen: *Gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Union (EU) und entsprechender nationaler Gesetzgebung in Dienst gestellte Eisenbahnfahrzeuge gelten als von allen Vertragsstaaten gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen.*

Darüber hinaus haben manche Nicht-EU-Staaten wie z. B. Norwegen oder die Schweiz, die EU-Gesetzgebung anerkannt.

7.2 Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen entsprechend den geltenden Gesetzen, Vorschriften und verbindlichen Normen instand gehalten werden. Er hat insbesondere eine zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zu bestimmen und sicherzustellen, dass die ECM alle ihr obliegenden Aufgaben erledigt.

Der Halter stellt den verwendenden EVU auf Verlangen unverzüglich verlässliche Informationen über Instandhaltung (einschließlich Instandhaltungsunterlagen und Instandhaltungsnachweis) und Betriebsbeschränkungen zur Verfügung, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind. Für die Zwecke dieses Vertrags und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter als die ECM für seine Wagen angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten.

Kommentare

Aus juristischer Sicht, falls der Halter nicht die ECM ist, heißt es gemäß Artikel 7.2: *„Für die Zwecke dieses Vertrags und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter als die ECM für seine Wagen angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten.“*

Dies entbindet keinesfalls die ECM von ihren Pflichten gemäß EU-Verordnung Nr. 445/2011.

Gleichermaßen gilt die ECM im Sinne von Artikel 9 § 1 der ER CUV und Artikel 28 des AVV als Person, deren sich der Halter bedient. Jeder Güterwagen soll über eine ECM verfügen, die seine Konformität sicherstellt. Die Konformitätsannahme für den Güterwagen entsteht durch die Zertifizierung der ECM. Diese Zertifizierung ist rechtlich verpflichtend und erzeugt darüber hinaus Vertrauen bei den Verwendern und zuständigen Behörden, da sie von einer qualifizierten Zertifizierungseinheit ausgestellt wird.

Diese Konformitätsannahme hindert jedoch die verwendenden EVU nicht daran, im Fall von Zweifeln bei den Haltern den Nachweis der Konformität des Güterwagens mit den Vorgaben der Instandhaltungsunterlagen zu fordern, die ihrerseits regelkonform sein müssen.

⁴ Bahnaufsicht

⁵ Vermutlich ist hier „National Safety Authority“ und nicht „National Safety Agency“ gemeint. Aus Konsistenzgründen mit dem frz. Text wurde jedoch „National Safety Agency“ übernommen (Anm. d. Übers.).

Das verwendende EVU ist nämlich gegenüber dem Infrastrukturbetreiber (IB) und der NSA / (National Safety Agency) dafür verantwortlich, dass die Güterwagen, die in seinen Zügen eingesetzt werden, gemäß Sicherheitsbescheinigung sicherheitstechnisch einwandfrei verkehren können.

Die neu im AVV verwendeten Begriffe „*Instandhaltungsunterlagen*“ und „*aktualisierter Instandhaltungsnachweis*“⁶ umfassen die gesamte Instandhaltung des Güterwagens. Das heißt den Instandhaltungsplan, die Rückverfolgbarkeit dieser Instandhaltung, ihre Überwachung und den Erfahrungsaustausch nach dieser Instandhaltung.

Die Pflichten des EVU gegenüber dem Infrastrukturbetreiber sind im Anhang E des COTIF – CUI (Vertrag über die Nutzung der Infrastruktur) geregelt.

Pflichten des EVU – ER CUI Art. 6 §1:

„Die vom EVU zu verwendenden Fahrzeuge müssen den Sicherheitsanforderungen genügen. Der Infrastrukturbetreiber kann verlangen, dass das EVU das Vorliegen dieser Voraussetzungen nachweist.“⁷

Auch die E-AGB-I (Europäische allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur) präzisieren die Pflichten des EVU näher; Art. 2.3.1: „Das Eisenbahnunternehmen stellt bezüglich der Instandhaltung seiner Fahrzeuge sicher, dass die Sicherheitsvorschriften eingehalten sind.“

7.3 Der Halter gestattet den EVU, alle erforderlichen Kontrollen, insbesondere die in Anlage 9 vorgesehenen, an seinen Wagen vorzunehmen.

Kommentare

Siehe Kommentare zu Artikel 7.2.

Der Grundsatz ist, dass von der Konformität des Wagens gemäß den europäischen Vorschriften ausgegangen wird, aber dieses Vertrauen schließt Kontrollen durch das verwendende EVU nicht aus, denn nur so kann das verwendende EVU garantieren, dass es die Wagen, die es in seinen Zug einreicht, sicher befördern kann. Dabei handelt es sich um eine Verpflichtung der EVUs gegenüber den NSA und dem Infrastrukturbetreiber.

Darüber hinaus ist es sinnvoll, darauf zu verweisen, dass Kontrollen im Zusammenhang mit Vorabbesichtigungen zwingend sind. Hinzu kommt, dass es sich dabei um eine Vorschrift handelt, nach der das EVU sich mit der Übernahme des Güterwagens in seinen Gewahrsam einverstanden erklärt (siehe Artikel 11).

7.4 Der Halter muss den Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig die für den sicheren Eisenbahnbetrieb nötigen Informationen seiner Wagen in elektronischer Form bereitstellen. Die Bereitstellung dieser Informationen und ggf. zusätzlicher Daten ist in der Anlage 16 geregelt.

Kommentare

Artikel 7.4 in dieser Fassung trat am 1. Januar 2019 in Kraft.

Der mit Wirkung zum 1. Januar 2019 neu gefasste Art. 7.4 ist im Kontext mit der neu geschaffenen Anlage 16 (siehe unten) und der ebenfalls angepassten Anlage 1 AVV zu sehen.

Die zu liefernden technischen Fahrzeugdaten sind die Grundlage für den Eisenbahnbetrieb und müssen vom jeweiligen Halter zur Verfügung gestellt werden.

⁶ In der Neufassung des AVV steht „*registre d'entretien exécuté*“ (Instandhaltungsnachweis) und nicht „*registre d'entretien actualisé*“ (Aktualisierter Instandhaltungsnachweis) aber aus Konsistenzgründen wurde die frz. Bezeichnung aus dem Ausgangstext ins Deutsche übersetzt (Anm. d. Übers.).

⁷ Der Wortlaut dieses Artikels in der Originalfassung des AVV 2017 ist: „*Das einzusetzende Personal und die zu verwendenden Fahrzeuge müssen den Sicherheitsanforderungen genügen. Der Betreiber kann verlangen, dass der Beförderer das Vorliegen dieser Voraussetzungen durch Vorlage einer gültigen Betriebsgenehmigung und eines gültigen Sicherheitszertifikats oder amtlich beglaubigter Abschriften oder auf jede andere Weise nachweist.*“ (Anm. d. Übers.)

Im ATMF – Anhang G zur COTIF 1999 (Stand 1.5.2015) - heißt es in Artikel 15a § 3:

„Der Halter stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem das Fahrzeug betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu den Nutzungsbedingungen und -beschränkungen und zu Wartungen und kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungen zur Verfügung“

Solche Informationen zu liefern ist eine Verpflichtung des Halters. Man beachte, dass die TSI TAF die Güterwagenhalter seit 1. Januar 2016 dazu verpflichtet hat, die technischen Daten ihrer Fahrzeuge in eine Datenbank einzuspeisen. Um diese Verpflichtung erfüllen zu können, hat die UIP die RSRD² (Rolling Stock Reference Data Base) Datenbank entwickelt. Diese wurde mittlerweile in eine Gesellschaft belgischen Rechts (ASBL) überführt, die allen Sektorteilnehmern offensteht.

Der bisherige Artikel 7.4 legte aber keinerlei Modalitäten zur Ausführung fest. Um den Austausch von Informationen zwischen den mehr als 600 Vertragsparteien des AVV effizient zu gestalten, sind harmonisierte Bedingungen individuellen Lösungen vorzuziehen.

Artikel 8: WAGENANSCHRIFTEN. IDENTIFIZIERUNG DER WAGEN

Unbeschadet der geltenden Vorschriften tragen die Wagen folgende Anschriften:

- die Angabe des Halters***
- die Anschriften und Zeichen an Güterwagen gemäß Anlage 11***
- gegebenenfalls den Heimatbahnhof oder eine geographische Zone.***

Kommentare

Diese ersten beiden Informationen sind deshalb wichtig, weil dadurch die verwendenden EVU rasch den Halter identifizieren können, um ihn im Fall eines Schadens zu informieren bzw. um weitere Anweisungen oder Unterlagen zu erbitten.

Daher ist es im Interesse der Güterwagenhalter, die am Güterwagen angebrachten und in der Güterwagendatenbank des AVV-Büros vorhandenen Informationen ständig aktuell zu halten.

Zum dritten Auflistungspunkt sei gesagt, dass die Angabe des Heimatsbahnhofs bzw. der geographischen Zone im Begriff ist zu verschwinden, da in den meisten Fällen die Heimatbahnhöfe bzw. geographischen Zonen der Wirklichkeit nicht mehr entsprechen.

Dieser Artikel übernimmt manche Bestimmungen von Artikel 3 der ER CUV „*Zeichen und Anschriften an Wagen*“.

Für zusätzliche Kommentare, siehe Anlage 11.

Artikel 9 ZUGRIFFSRECHT DES HALTERS

9.1 Der Halter hat das Zugriffsrecht auf seine Wagen. Der Halter kann im Rahmen dieses Vertrages durch von ihm hierzu befugte Dritte handeln. Im Zweifel gehen die Anweisungen des Halters jeder Anweisung eines Dritten vor, der behauptet, vom Halter hierzu befugt worden zu sein.

Im Rahmen des Verwendungsvertrags übernimmt dieser Artikel Bestimmungen von Artikel 3.2.2.1 des UIC-Merkblattes 433 (letzte Ausgabe), nach denen „die Einstellung dem Einsteller das Zugriffsrecht auf den Wagen im Rahmen der vom Einstellungsvertrag festgelegten Grenzen einräumt“.⁸

Prinzipiell übt immer der Halter das Verfügungsrecht in dem vom Verwendungsvertrag festgelegten Rahmen aus.

Kommentare 1: Gefahr eines Konfliktes zwischen Güterwagenrecht und Transportrecht

Bei einem Ereignis, z.B. Beschädigung der Güter durch Beschädigung eines Güterwagens während seiner Beförderung, könnten zwischen den operativen Akteuren Unsicherheiten darüber entstehen, ob das Verfügungsrecht über die Ware im Rahmen des Beförderungsvertrags oder das Verfügungsrecht des Halters über den Güterwagen im Rahmen des Verwendungsvertrags vorgehen soll. In diesem Fall gilt für das befördernde EVU prioritär die Verpflichtung, das beförderte Gut zu sichern und möglichst schnell an seinen Bestimmungsort zu befördern. Dies geschieht im Einvernehmen mit dem Versender. Gleichzeitig, aber in der Priorität nachgelagert, hat sich das EVU mit dem Halter über die weitere Behandlung des Wagens ins Benehmen zu setzen. Die letzte Entscheidungsbefugnis über die Behandlung des Wagens obliegt gemäß Art. 19 AVV dem Halter.

Kommentare 2 – Fragestellung zum Begriff des befugten Dritten

Ein befugter Dritter kann als natürliche oder juristische Person definiert werden, die formell vom Halter zur Verwendung des Güterwagens befugt wurde. In der Regel handelt es sich dabei um einen Mieter im Rahmen eines Mietvertrags.

Im UIC-Merkblatt 433 war dieser Begriff genau definiert: „*Mieter: Bezeichnet jede natürliche Person oder ein anderes Rechtssubjekt, das als solches vom Einsteller bezeichnet wird*“⁹

Oft stellen sich Halter Fragen zu diesem Begriff und ihnen ist unklar, weshalb der Begriff „befugter Dritter“ bei den Begriffsbestimmungen der Anlage 2 nicht übernommen wurde.

In manchen Artikeln der ER CUV wird der Ausdruck „*ayant-droit*“ („*der Berechtigte*“ auf Deutsch bzw. „*the person intitled*“ in Englisch) verwendet.

Der Ausdruck „*der Berechtigte*“ wird ebenfalls in Artikel 1.4 des AVV verwendet.

Wünschenswert wäre, wenn der AVV (in seiner Anlage 2) den Begriff des befugten Dritten bzw. des « Berechtigten » erläutern und vereinheitlichen würde und die Begrifflichkeit an diejenige der ER CUV angepasst würde. Eine einheitliche Definition der Begrifflichkeiten ist auch deshalb wichtig, weil der AVV keine prioritäre Sprachversion kennt, die im Zweifelsfall anzuwenden ist, sondern die drei gleichberechtigten Vertragssprachen Französisch, Englisch und Deutsch.

⁸ Für den genauen Wortlaut konnte kein Referenzwerk im Internet gefunden werden. Der deutsche Wortlaut könnte hier also von Originalwortlaut des deutschen Textes abweichen (Anm. d. Übers.).

⁹ Siehe Fußnote 10.

Kommentare 3 – Konflikt zwischen Halter und befugtem Dritten

Dieser Artikel ist sowohl für das verwendende EVU als auch den Halter sehr interessant. Er ermöglicht es

- dem Halter, seinen Güterwagen bei Streitigkeiten mit dem Mieter „zurückzuholen“, wie beispielsweise in Fällen, in denen der Mieter nach Vertragskündigung bzw. -ende die Güterwagen – aus welchen Gründen auch immer – nicht zurückgeben will.
- dem verwendenden EVU, keine Überlegungen über die Stichhaltigkeit des Arguments bezüglich des „*Dritten, der behauptet, [...] befugt worden zu sein*“ anstellen zu müssen und somit bei Streitigkeiten zwischen Halter und „*Dritten, der behauptet [...] befugt worden zu sein*“ außen vor zu bleiben. Auf der Grundlage dieses Artikels muss das EVU der Bitte des Halters nachkommen. Sollte das EVU die Bitte des Halters nicht befolgen, würde es die Zahlung von Schadensersatz gemäß Artikel 31 „Schadensersatzpflicht“ riskieren.

9.2 *Außer bei Sicherheitserfordernissen ist allein der Halter berechtigt, den EVU Anweisungen für die Verwendung seiner Wagen zu erteilen.*

Kommentare

Dieser Artikel stellt eine der Grenzen dar, die der Verwendungsvertrag dem Verfügungsrecht des Halters setzt.

Diese Grenze basiert auf der Tatsache, dass das verwendende EVU für die Güterwagen verantwortlich ist, die es in seinen Zügen einsetzt, und gegenüber dem Infrastrukturbetreiber und den NSA für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs haftet.

In diesem Zusammenhang muss der Halter auch den Anweisungen seiner ECM Folge leisten, wenn er nicht selbst ECM ist.

9.3 *Der Halter erteilt den EVU rechtzeitig die für die Beförderung leerer Wagen erforderlichen Anweisungen.*

Kommentare

Zu diesem Artikel erfolgt ein Kommentar im Rahmen von Artikel 14 „Disposition leerer Wagen“.

9.4 *Dem Ersuchen eines Halters, bestimmten vertraglichen oder dritten EVU seine Wagen nicht zu übergeben, ist zu entsprechen.*

Kommentare

Dieser Artikel ergibt sich aus dem Verfügungsrecht.

Dieses Ersuchen muss bei Abschluss eines jeden Transportvertrags formuliert werden. Der Halter muss sicherstellen, dass jedes mögliche verwendende EVU Kenntnis von seinem Ersuchen erlangt. Hierzu kann der Halter, sofern er nicht selbst Versender ist, dem Mieter auferlegen, bestimmte EVUs nicht zu nutzen und diese Einschränkung auch in jedem Frachtvertrag zu vermerken.

Das vom CIT (www.cit-rail.org) veröffentlichte GLW (Handbuch Wagenbrief) enthält alle wichtigen Angaben zum Ausfüllen des Wagenbriefes.

KAPITEL III

PFLICHTEN UND RECHTE DES EVU¹⁰

Artikel 10 ÜBERNAHME DER WAGEN

Unter dem Vorbehalt, dass der Halter seine Pflichten gemäß Kapitel II einhält, übernehmen die EVU die Wagen im Rahmen ihres kommerziellen Angebots*.

Kommentare

Leitprinzip bei den Verfassern des AVV ist es, dass der Ausdruck „im Rahmen ihres kommerziellen Angebots“ bedeutet, dass ein EVU nur die Verkehre akzeptieren kann, die ihm durch sein Sicherheitszertifikat gestattet werden.

Einige EVU sind z. B. nicht für RID-Transporte zugelassen.

Der Atsrisk (*) deutet darauf hin, dass der Begriff „kommerzielles Angebot“ in Anlage 2 AVV definiert ist. Der Ausdruck „im Rahmen ihres kommerziellen Angebots“ bedeutet **keinesfalls**, dass die EVU im Rahmen von Artikel 10 den dem AVV angehörigen Haltern einseitig ihre allgemeinen, gegenüber dem AVV anderslautenden oder ungünstigeren Geschäftsbedingungen aufdrängen können.

Jegliche Nichteinhaltung dieses Grundsatzes sollte dem jeweiligen nationalen Verband gemeldet werden.

Nach dieser Klarstellung darf der Begriff „kommerzielles Angebot“ nicht mit den „allgemeinen Geschäftsbedingungen“ gemäß Artikel 1.1. des AVV verwechselt werden.

Der Begriff der „Geschäftsbedingungen“ gemäß Artikel 1.1 betrifft u. a. die Vergütung der angebotenen Dienstleistungen der EVU.

Artikel 11 ZURÜCKWEISUNG DER WAGEN

Ein EVU kann Wagen zurückweisen, wenn

- ***eine zuständige Behörde die Übernahme verboten hat***
- ***es dem EVU aus betrieblichen Gründen vorübergehend unmöglich ist, sie zu übernehmen***
- ***außergewöhnliche Umstände, die vom EVU unabhängig sind (insbesondere im Falle höherer Gewalt), ihrer Übernahme vorübergehend entgegenstehen***
- ***der Zustand des Wagens nicht den technischen und Instandhaltungsvorschriften sowie den geltenden Verladerichtlinien entspricht***
- ***andere substantielle Gründe den sicheren Betrieb der Wagen gefährden können; diese Gründe sind dem Halter mitzuteilen.***

Seine eigenen Wagen darf ein EVU nicht zurückweisen, wenn diese leer und lauffähig sind.

¹⁰ Im französischen Originaltext geht es um „EVU“ im Plural („entreprises ferroviaires“) während in der offiziellen deutschen Fassung von den Pflichten und Rechten **des** EVU im Singular die Rede ist. Dies ist somit kein Fehler in dieser Übersetzung (Anm. d. Übers.).

Kommentare

Seit dem 1. Juli 2006, Datum des Inkrafttretens des neuen COTIF 99, hat das EVU keine gesetzliche Beförderungspflicht mehr.

Dennoch haben sich die EVU, die den AVV unterschrieben haben, im Rahmen von Artikel 11 dazu verpflichtet, im nationalen wie im internationalen Verkehr jeglichen Güterwagen eines dem AVV angehörigen Halters mit Ausnahme der in Artikel 11 genannten Ausnahmeregelungen zu befördern.

In diesem Zusammenhang sind die EVU grundsätzlich durch ihr Sicherheitszertifikat nicht dazu verpflichtet, einen Güterwagen zu übernehmen, dessen technische Daten bzw. ECM sie nicht kennen.

Man beachte, dass der Begriff der „höheren Gewalt“ in der Rechtsprechung nur im Fall von „unvorhersehbaren und unüberwindbaren“ Umständen gilt.

Abschließend kann man sich mit Recht zu folgender Bestimmung Gedanken machen: *„Seine eigenen Wagen darf ein EVU nicht zurückweisen, wenn diese leer und lauffähig sind.“*

Zunächst ist es wichtig klarzustellen, dass diese Bestimmung nur EVU betrifft, die selbst Halter von Güterwagen sind.

Diese Bestimmung hat einen historischen Hintergrund. Da die Abstellorte nach und nach immer seltener wurden, neigten die EVU, die selbst Eigentümer waren, dazu, ihre eigenen Güterwagen aus Abstellplatzmangel am Grenzübergangspunkt abzulehnen und somit das Abstellen dem liefernden EVU zu überlassen.

Artikel 12 BEHANDLUNG DER WAGEN

Jedes EVU hat die Wagen sorgfältig und pfleglich¹¹ zu behandeln und die vorgeschriebenen Kontrollen gemäß Anlage 9 vorzunehmen. Es hat insbesondere sicherheitsrelevante Kontrollen in demselben Umfang an allen Wagen, unabhängig von deren Halter, durchzuführen. Die Kosten dieser üblichen Kontrollen werden dem Halter nicht gesondert in Rechnung gestellt.

Französische Besonderheit zum Ausdruck „pfleglich“ bzw. „als umsichtig waltenden Familienvater“

Das Gesetz zur Gleichstellung von Frau und Mann, das am 04. August 2014 veröffentlicht wurde, ersetzt den Ausdruck „en bon père de famille“ (zu Deutsch: als umsichtig waltenden Familienvater – Anm. d. Übers.) durch die Begriffe „raisonnable“ bzw. „raisonnablement“ (zu Deutsch: „vernünftig“ bzw. „in vernünftiger Weise“ – Anm. d. Übers.).

Bereits 1982 hatte das Gesetz über die Rechte und Pflichten der Vermieter und Mieter diesen Begriff durch eine „ungestörte“ Nutzung ersetzt. Der Mieter wird dazu verpflichtet, „die gemietete Sache ungestört zu nutzen“ entsprechend dem vom Mietvertrag vorgegebenen Ziel.

Auch wenn die französische Nationalversammlung die Streichung des Ausdrucks „bon père de famille“ aus der französischen Gesetzgebung verfügt hat, so behält er doch seine vollständige rechtliche Bedeutung.

¹¹ Das deutsche Wort „pfleglich“ steht hier für den französischen Ausdruck „en bon père de famille“, zu Deutsch „als umsichtig waltenden Familienvater“. In einem nachfolgenden Absatz wird dieser französische Ausdruck genauer unter die Lupe genommen. (Anm. d. Übers.)

Es ist zu unterstreichen, dass der AVV international angewandt wird und dass eine Bitte der französischen Vertragsparteien an ihre Vertragspartner aus den anderen Staaten zur Entfernung des Ausdrucks „*bon père de famille*“¹² unangebracht wäre.

Kommentare

Der Begriff „*pflegerisch*“ bedeutet, dass das EVU die Güterwagen, die es in seinen Gewahrsam nimmt, mit derselben Sorgfalt und mit derselben Fürsorge wie seine eigenen Wagen zu behandeln hat.

Seinem Wortlaut nach deutet der Artikel darauf hin, dass alle von den EVU durchgeführten Kontrollen an den Güterwagen **ausnahmslos** gemäß Anlage 9 durchzuführen sind.

Der Ausdruck „*pflegerisch*“ hat Auswirkungen auf das EVU, denn er bürdet diesem EVU, das den Güterwagen in Gewahrsam hat, eine sehr große Verantwortung auf.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Kosten der in Anlage 9 vorgeschriebenen Kontrollen im Rahmen der Berechnung der Gesamtleistung berechnet werden.

Artikel 13 BEFÖRDERUNGSFRIST DER WAGEN UND HAFTUNG

13.1 Die Beförderungsfristen für die beladenen Wagen hängen von der Lieferfrist des beförderten Ladeguts ab. Die Beförderungsfristen für die leeren Wagen sind Gegenstand einer Vereinbarung. Fehlt eine solche Vereinbarung, gelten die Fristen des Artikels 16 der CIM für Wagenladungen.

Kommentare

Für **beladene Güterwagen** (im internationalen Verkehr) und für **leere Güterwagen** (im nationalen und internationalen Verkehr) gilt: Falls nicht anderweitig ausdrücklich vertraglich vereinbart, gelten die Fristen gemäß Artikel 16 der ER CIM (Abfertigungsfristen von 12 Stunden + Beförderungsfrist von 24 Stunden je angefangene 400 km). Der richtige Ort für derartige Vereinbarungen wäre Feld Nr. 13 im [CUV Fracht- oder Wagenbrief](#). Für beladene Wagen im nationalen Verkehr gelten möglicherweise nationale Regelungen.

Darüber hinaus ist aufgeführt, dass im Falle von aufeinander folgenden Beförderern als „Beförderungskette“ gemäß Artikel 26 der ER CIM, eine Verlängerung der o.g. Fristen ausgeschlossen ist, da jedes folgende EVU der Beförderungskette durch einen einzelnen Beförderungsvertrag an die Beförderungsfristen gebunden ist.

¹² Da der Ausdruck „en bon père de famille“ im offiziellen deutschen AVV mit „*pflegerisch*“ geschlechtsunabhängig wiedergegeben wurde, ist dieser Absatz für die deutsche Fassung irrelevant (Anm. d. Übers.)

13.2 Das verwendende EVU haftet für Fristüberschreitungen nicht, wenn diese zurückzuführen sind auf:

- **ein Verschulden des Halters**
- **einen Auftrag des Halters, der nicht infolge eines Verschuldens des verwendenden EVU erteilt wurde**
- **einen Mangel am Wagen oder an der Ladung (Obvious mistake in French version)**
- **Umstände, welche das verwendende EVU nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte**
- **eine berechtigte Zurückweisung des Wagens oder der Sendung gemäß Artikel 11.**

Kommentare

Die Rechtsprechung und die Lehre bestimmen den Mangel an der Ware als:

- *jegliche Veranlagung der Ware, sich im Laufe des Beförderungsvertrags zu verschlechtern.* Beispiele: Verdampfung mancher Flüssigkeiten, Austrocknung von Gütern, die in feuchtem Zustand übergeben wurden, fortgeschrittener Reifegrad von Obst und Gemüse,
- *„die fehlende oder unzureichende Verpackung“*

Siehe LexisNexis SA 2009 - Heft 636.

Die deutsche Rechtsprechung folgt denselben Grundsätzen.

Höhere Gewalt als unvorhersehbares und unüberwindbares Ereignis ist immer ein Grund für Haftungsbefreiung.

13.3 Werden die Fristen überschritten, so kann der Halter von dem dafür verantwortlichen EVU Ersatz für den Nutzungsausfall des Wagens verlangen. Sofern nichts anderes vereinbart ist, ergibt sich die Höhe der Nutzungsausfallentschädigung aus Anlage 6. Diese Entschädigung zusammen mit der Entschädigung wegen Beschädigung nach Artikel 23.2 darf den Betrag nicht übersteigen, der im Fall eines Verlusts zu tragen wäre. Die Entschädigung wird auf eine nach Art. 20.3 oder Art. 23.1 gewährte Verlustentschädigung angerechnet.

Kommentare

Dieser Artikel bestimmt unmissverständlich, dass das EVU die Entschädigung nicht zahlt, wenn der Halter diese nicht geltend macht. Das heißt, der Halter muss die ihm zustehende Entschädigung aktiv einfordern.

Dann, und sofern nichts anderes zwischen dem EVU und dem Halter vertraglich vereinbart wurde, gilt die Entschädigung gemäß Anlage 6.

Artikel 14 DISPOSITION LEERER WAGEN

14.1 *Das EVU führt im Rahmen seines kommerziellen Angebots die Anweisungen des Halters für die Beförderung leerer Wagen aus.*

Kommentare

Vgl. Kommentare zu Artikel 10.

14.2 *Für die Beförderung leerer Wagen werden folgende Dokumente nach Anlage 3 verwendet:*

- *Wagenbrief,*
- *Frankaturrechnung,*
- *Nachträgliche Verfügung,*
- *Benachrichtigung über ein Beförderungshindernis,*
- *Benachrichtigung über ein Übergabehindernis.*

Diese Dokumente können in Papierform oder elektronischer Form erstellt werden.

Das Verfahren, das zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages vereinbart wird, um den elektronischen Wagenbrief und die beigegebenen elektronischen Begleitdokumente zu erstellen, muss gewährleisten, dass die darin enthaltenen Angaben vom Zeitpunkt der Ausstellung vollständig und unversehrt sind. Das Verfahren, das zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages vereinbart wird, um den elektronischen Wagenbrief zu ergänzen oder zu ändern, muss die vorgenommenen Veränderungen erkenntlich machen.

Desgleichen muss es auch die ursprünglichen Angaben, die im elektronischen Wagenbrief enthalten sind, erhalten können. Der elektronische Wagenbrief ist zu authentifizieren. Die Authentifizierung kann durch die elektronische Signatur oder ein anderes geeignetes Verfahren erfolgen.

Die Behandlungsmodalitäten dieser Dokumente in Papierform oder in elektronischer Form sind in dem von internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) herausgegebenen Handbuch CUV-Wagenbrief enthalten.

Kommentare

Artikel 14.2 wurde in zwei Stufen weiterentwickelt.

Die erste Stufe erfolgte per 1. Januar 2013, um die „nachträgliche Verfügung“, die „Benachrichtigung über ein Beförderungshindernis“ und die „Benachrichtigung über ein Übergabehindernis“ nach besonderen Ereignissen bzw. auf Wunsch des Halters eines befugten Dritten in den Wagenbrief einzugliedern.

Die zweite Stufe fand per 1. Januar 2016 statt. Zweck dieses Nachtrags war es, die Nutzung des Verwendungsvertrages in elektronischer Form zu ermöglichen und dabei die ursprünglichen vertraglichen Angaben und eventuelle spätere Änderungen als Beweismittel zu erhalten.

Als besondere Ereignisse, die eine vorübergehende Verkehrsunterbrechung rechtfertigen, nennt die französische juristische Veröffentlichung LexisNexis „Überschwemmung, Naturkatastrophe, schwerer Betriebsunfall, bei dem der Eisenbahnverkehr dauerhaft unterbrochen wird, Überlastung eines Bahnhofs, einer Strecke bzw. eines Hafens wegen eines konjunkturbedingten Güterzustroms...“

Die Deutsche Rechtsprechung stellt in diesem Zusammenhang auf die Grundsätze der *höheren Gewalt* ab. Diese liegt vor, wenn das schadenverursachende Ereignis von außen einwirkt und das Ereignis auch durch die äußerst zumutbare Sorgfalt weder abgewendet noch unschädlich gemacht werden kann.

14.3 *Hat der Halter nicht spätestens bis zur Rücknahme eines entladenen Wagens durch das EVU Anweisungen erteilt, ist das EVU verpflichtet, den Wagen an seinen Heimatbahnhof oder eine geographische Zone oder an einen im Voraus vereinbarten Bahnhof zurückzusenden.*

Kommentare

Die Begriffe „Heimatbahnhof“ oder „geographische Zone“ haben ihren Ursprung im ehemaligen System der Einstellungsverträge. Sie sind heute im Begriff, langsam zu verschwinden. Weder aus dem AVV noch aus den ER CUV ergibt sich eine Verpflichtung, diese Angabe am Wagen anzuschreiben. Die Begriffe werden in beiden Rechtsquellen (Anlage 2 AVV, Art. 2 d) ER CUV) lediglich definiert.

Artikel 15 INFORMATIONEN AN DEN HALTER

Die verwendenden EVU übermitteln dem Halter rechtzeitig die Informationen zum Betrieb seiner Wagen, gemäß den geltenden nationalen und internationalen Gesetzen und Vorschriften

Seit dem 1. Januar 2019 ist die Anlage 15 zum AVV in Kraft getreten. Diese Anlage konkretisiert in detaillierter Weise Artikel 15 AVV, der bereits seit 1. Januar 2018 in Kraft ist und den EVU die Pflicht zur Lieferung unter anderem von Laufleistungsdaten vertraglich auferlegt.

Unabhängig von der vertraglichen Verpflichtung über den AVV besteht seit 1. Mai 2015 eine entsprechende gesetzliche Verpflichtung. Diese ergibt sich aus dem zwingend anzuwendenden internationalen Eisenbahnrecht. In Artikel 15 des ATMF – Anhang G zur COTIF 1999 (Stand 1.5.2015) – heißt es in § 3:

„Das Betrieb führende Eisenbahnverkehrsunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit entweder selbst oder über den Halter Informationen über den Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen (einschließlich Kilometerstand, Art und Ausmaß der Beanspruchung, Zwischenfälle/Unfälle) zur Verfügung zu stellen.“

Die nunmehr in Kraft getretene Anlage 15 zum AVV ist eine hilfreiche Konkretisierung sowohl der seit 2015 bestehenden gesetzlichen Pflicht zur Lieferung der Laufleistungsdaten als auch jener, die sich vertraglich aus Artikel 15 des AVV ergibt.

Für Wagenhalter und deren ECM ist eine zuverlässige Lieferung von für die Instandhaltung relevanten Daten von zentraler Bedeutung, um die vielfältigen ECM-Anforderungen erfüllen zu können. Zu diesen Daten zählen auch die Laufleistungsdaten. Letztere sind für Wagenhalter darüber hinaus deshalb wichtig, weil sie die entscheidende Voraussetzung sind für die Auszahlung der Förderung des Bundes in Deutschland für die Umrüstung von Güterwagen auf leise Bremssohlen.

Artikel 16 ÜBERGABE EINES WAGENS AN DRITTE

Das EVU, das einem Dritten einen Wagen ohne Zustimmung des Halters zur Verfügung stellt, haftet dem Halter für daraus entstandene Schäden. Die Haftung des Dritten bleibt unberührt.

Kommentar 1

Achtung: Der Dritte aus Artikel 16 ist nicht der Dritte aus Artikel 17. In Artikel 16 kann es sich nur um einen Dritten gegenüber dem Beförderungsvertrag handeln. Auch wenn der Begriff „Dritter“ im Sinne von Artikel 16 den Verfassern des AVV eindeutig erschien, so besteht die Gefahr, dass die operativen Akteure mit Interpretationsproblemen konfrontiert werden.

Wenn von einem Dritten im Rahmen des Fracht- oder Beförderungsvertrags die Rede ist, geht es darum, dass das EVU oder die Person, deren sich das EVU zur Vertragserfüllung bedient, den Wagen an eine andere Person übergibt, als diejenige, die im Verwendungs- bzw. Beförderungsvertrag für den beladenen Wagen genannt wird (siehe Artikel 1.4).

Kommentar 2

„Die Haftung des Dritten bleibt [zwar] unberührt“ aber im Falle eines Schadens am Wagen im Sinne von Artikel 16 obliegt es dem verantwortlichen EVU, Rechtsansprüche gegenüber dem Dritten geltend zu machen, da es ja selbst dem Wagenhalter gegenüber für daraus entstandene Schäden haftet.

Es ist somit im Interesse des verantwortlichen EVU, auf der Grundlage von Artikel 16 den Dritten haftbar zu halten, da im Problemfall dieses EVU den Wagenhalter - auch bei Insolvenz des Dritten - entschädigen muss.

Selbst wenn es dem EVU gelingt, ein Verschulden des Dritten zu beweisen, wird es dennoch keine Haftungsbefreiung auf der Grundlage von Artikel 22.2 erwirken können.

Artikel 16 ist dabei sehr deutlich: „das EVU haftet für die Schäden am Wagen“ und muss somit den Halter entschädigen, auch wenn dieses EVU keinen Schadensersatz vom Dritten erhalten konnte.

Dabei wird Artikel 31 AVV „Schadensersatzpflicht“ angewandt.

Artikel 17 ÜBERNAHME VON WAGEN DRITTER HALTER

Dieser Vertrag gilt für Wagen, deren Halter nicht dem AVV angehören, sofern diese von einem ersten, dem AVV angehörenden vertraglichen EVU (für Übernahme oder Austausch) akzeptiert wurden.

In diesem Falle gilt das EVU, das den Wagen übernommen hat, für diesen Lauf und die anschließende leere Rückführung den anderen AVV-Parteien gegenüber als Halter des Wagens. Dies wird im CUV-Wagenbrief entsprechend vermerkt.

Kommentare

Im Rahmen dieses Artikels kann der Wagen auch nicht der Grund einer Haftungsbefreiung im Sinne von Artikel 22.2 sein. Das dem AVV angehörende EVU, das den Wagen akzeptiert hat, gilt nämlich für diesen Wagen als Halter und ist für ihn verantwortlich.

Im Problemfall obliegt es dann dem EVU, das dem AVV angehört, anschließend gegen den Halter des Wagens (der nicht dem AVV angehört) vorzugehen.

Man beachte, dass der 2. Abschnitt dieses Artikels am 1. Januar 2015 in Kraft trat und das sogenannte « akzeptierende » EVU eines Nicht-AVV-Wagens zum Halter dieses Wagens bis zu seiner Rückführung macht.

KAPITEL IV

FESTSTELLUNG UND BEHANDLUNG DER SCHÄDEN AM WAGEN IM GEWAHRSAM EINES EVU

Kommentare

Dieses Kapitel beschreibt wann, wie und von wem Schäden an einem Wagen in Gewahrsam des EVU festzustellen sind.

Dieses Kapitel regelt ebenfalls die Behandlung des Schadens, die Herstellung der Lauffähigkeit und die Reparatur des Wagens.

Artikel 18 SCHADENSFESTSTELLUNG

18.1 Wird die Beschädigung eines Wagens oder der Verlust bzw. die Beschädigung von am Wagen angeschriebenen losen Wagenbestandteilen von einem EVU entdeckt oder vermutet oder vom Halter behauptet, so hat das EVU die Art der Beschädigung oder des Verlustes und, soweit möglich, die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich und nach Möglichkeit in Gegenwart des Halters in einem Schadensprotokoll (Anlage 4) festzuhalten.

Kommentare

Bei Feststellung oder Vermutung eines Schadens ist zwingend ein Schadensprotokoll zu erstellen (siehe Vorlage in Anlage 4 des AVV – **Neues Schadensprotokoll anwendbar ab 1. April 2016**).

Dieses Schadensprotokoll ist unverzüglich vom EVU zu erstellen und ebenso unverzüglich dem Halter zu übermitteln. Man beachte auch, dass gemäß Artikel 34 des AVV, geändert per 1. Januar 2014 „[...] Die Felder des Formulars aus Anlage 4 [...] daher in mindestens einer der drei o.g. Sprachen abgefasst sein“ müssen (Englisch, Deutsch bzw. Französisch).

Der Halter kann die Erkenntnisse aus dem Protokoll annehmen oder ihm widersprechen (vgl. Kommentar zu Art.18.4), zumal in den meisten Fällen der Halter bei der Schadensaufnahme nicht anwesend ist.

Der Wortlaut von Art. 18.1 entspricht fast komplett demjenigen folgender früherer Vorschriften:

- . Artikel 42 der ER CIM (COTIF 1999) und 52 CI M (COTIF 1980),
- . Artikel 10.1 der RIP (COTIF 1980),
- . Artikel 3.4.2.1 des UIC-Merkblatts 433 (V) (Ausgabe September 2003).

Diese Querverweise zeigen erneut, falls überhaupt notwendig, dass einige AVV-Bestimmungen ihren Ursprung im ehemaligen Einstellungsvertrag haben.

Durch diese Querverweise wird ebenfalls eine gewisse Analogie und logische Ähnlichkeit zwischen dem Beförderungsvertrag von Gütern (CIM) und dem Güterwagenverwendungsvertrag (AVV) aufgezeigt.

18.2 Kann der Wagen trotz der Beschädigung bzw. des Verlusts von Teilen weiterhin genutzt werden, so kann auf die Anwesenheit des Halters bei den Feststellungen verzichtet werden.

Kommentare

Ziel ist es, Standzeiten des Wagens so gut wie möglich zu vermeiden.

Dies entspricht ebenfalls dem Geist des Artikels 25 „Schadensminderungspflicht“.

Der Text von Art. 18.2 ist derselbe wie im letzten Absatz des UIC-Merkblattes 433 (V), Abschnitt 3.4.2.1.

18.3 Dem Halter ist unverzüglich eine Kopie des Schadensprotokolls zu übermitteln.

Kommentare

Der Begriff „*unverzüglich*“ bedeutet, dass das EVU dem Halter das Schadensprotokoll so schnell wie möglich übermitteln soll, das heißt, ohne schuldhaftes Zögern.



Die Erstellung und die Übermittlung des Schadensprotokolls sind nämlich der Ausgangspunkt eines umfangreichen Prozesses (Reparatur des Wagens, Untersuchung zur Haftungsfrage, etc.).

Außerdem ist das Schadensprotokoll essentiell für die Erfüllung der Dokumentationspflichten über die Wagenhistorie, die der ECM obliegen.

Daher ist es im Interesse der Halter, die Kontaktdaten gemäß Anlage 1 AVV in der AVV-Datenbank ständig aktuell zu halten, so dass die EVU in der Lage sind, den Halter bzw. die zuständigen Abteilungen des Halters so schnell wie möglich und unter korrekten Ansprechpartnern zu kontaktieren.

Verursacht eine verspätete Übermittlung des Schadensprotokolls für den Halter einen anderen Nachteil als die eigentliche Verspätung, kann der Halter vom verwendenden EVU eine Entschädigung für den direkt entstandenen Nachteil auf der Grundlage von Artikel 31 verlangen.

Das Schadensprotokoll dient lediglich der Feststellung und der Dokumentation sowie Zurverfügungstellung von Indizien eines Schadens und nicht als unumstößlicher juristischer Beweis für die Haftung oder Nichthaftung des EVU, des Halters oder eines Dritten, außer bei ausdrücklicher Haftungsanerkennung des EVU bzw. des Dritten im Schadensprotokoll.

Artikel 18.4 erlaubt dem Halter ausdrücklich, das Schadensprotokoll anzufechten.

Man beachte, dass im Fall eines Schadens an der Ware das EVU gemäß Artikel 42 der CIM ein Schadensprotokoll erstellen muss.

Wichtig für den Halter ist, dass er das grundsätzliche Recht hat, die Zahlung der Rechnung über die Reparaturkosten zu verweigern (Artikel 26: Schadensregulierung), so lange ihm das Schadensprotokoll nicht übermittelt wurde.

Gleichmaßen haftet das EVU für die Schäden am Wagen, der sich in seinem Gewahrsam befindet, sofern es nicht beweist, dass die Schäden am Wagen nicht durch sein Verschulden verursacht wurden (vgl. Art. 22.1).

18.4 Wenn der Halter die Feststellungen im Schadensprotokoll nicht anerkennt, kann er verlangen, dass Art, Ursache und Ausmaß des Schadens von einem durch die Vertragsparteien oder durch ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden. Das Verfahren richtet sich nach dem Recht des Staates, in dem die Feststellung erfolgt.

Kommentare

Der bestreitende Halter muss sich so schnell wie möglich an die zuständige Abteilung des verwendenden EVU bzw. an den Ersteller des Schadensprotokolls wenden.

Wird keine Einigung zwischen dem Halter und dem EVU erzielt, muss der Halter unbedingt das Verfahren gemäß Artikel 18.4 einhalten, d. h. „*verlangen, dass Art, Ursache und Ausmaß des Schadens von einem durch die Vertragsparteien oder durch ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden.*“

Dieses Verfahren ist das einzige vertraglich zugelassene, um ein Schadensprotokoll anzufechten.

In diesem Fall ist eine gemeinsame Einigung auf ein Gegengutachten die beste Lösung, sofern möglich.

Besonderheit in Frankreich

Nach französischem Recht hat ein Gutachten keinerlei Wirkung und kann nicht gegen eine Person verwendet werden, die an der Begutachtung nicht teilgenommen hat. Daher ist es zwingend notwendig, bei einer Begutachtung alle Personen hinzuzuziehen, die möglicherweise haften könnten.

Wahrscheinlich wäre es sinnvoll, dieses Prinzip, das einen Widerspruch ermöglicht, auch in den anderen Staaten anzuwenden.

Dies ist unter anderem auch in Belgien der Fall.

Die Deutsche Situation ist vergleichbar. Privat beauftragte Gutachten können wichtige Hinweise liefern. Bindende Wirkung entfalten Gutachten generell nur, wenn sie entweder von allen Beteiligten akzeptiert oder gemeinsam beauftragt werden, oder gerichtlich bestellt sind.

Als kleine Anekdote sei noch erwähnt, dass eine erste, von der UIC vorgeschlagene Fassung dieses Artikels vorsah, dass falls der Halter dem Protokoll widerspräche, er die Gutachtenkosten tragen müsste. Die UIP brachte an, dass Artikel 42 der ER CIM, der im Fall eines Schadens an der Ware anwendbar ist, nicht regelt, wer von Beförderer bzw. Versender die Gutachtenkosten tragen müsste und deshalb Artikel 18.4 im selben Sinne und entsprechend demselben Prozess wie in den ER CIM verfasst sein müsste.

Ziel eines Gutachtens ist es im Allgemeinen, die Parteien über die Umstände, die Ursachen, die Folgen eines Unfalls aufzuklären und den Schaden zu bewerten.

Üblicherweise gehen die Kosten des Gutachtens zu Lasten des Antragstellers dieses Gutachtens, wobei diese Kosten vom Antragsgegner zurückgefordert werden, sollte der Gutachter dem Widerspruch gegen das Schadensprotokoll stattgeben.

Antragsteller. Wagenhalter, der dem Schadensprotokoll widerspricht und das Gutachten in Auftrag gibt.

Antragsgegner. Der Antragsgegner ist das EVU, das das Schadensprotokoll erstellt hat.

18.5 Kann der Wagen aufgrund seiner Beschädigung bzw. des Verlusts von Teilen nicht weiterbefördert oder –verwendet werden, übermittelt das EVU ferner dem Halter unverzüglich zumindest folgende Angaben:

- **Wagennummer**
- **Zustand des Wagens (beladen oder leer)**
- **Datum und Ort der Aussetzung**
- **Aussetzungsgrund**
- **Angaben der bearbeitenden Stelle**
- **Voraussichtliche Dauer der Nichtverfügbarkeit des Wagens (bis zu sechs Werktagen, mehr als sechs Werktagen).**

Kommentare

Für eine bessere Lesbarkeit müssen die Schadenprotokolle seit 1. Januar 2014 ordentlich und leserlich in einer der



AVV-Sprachen verfasst sein. Außerdem muss das Schadensprotokoll gemäß der Anlage 4 AVV erstellt werden. Die Einhaltung dieser Form ist seit 2016 verpflichtend.

Gleichermaßen ermöglicht nun die Angabe des Schadenscodes aus Anlage 9 im Schadensprotokoll eine schnellere und genauere Identifizierung des Wagenschadens.

Ziel ist es, den Halter bestmöglich über den Zustand seines Wagens zu informieren, damit er die Sachlage einschätzen und richtige Entscheidungen treffen kann.

Eine Kenntnis der „Angaben der 'bearbeitenden' Stelle“ ermöglicht einen schnelleren und einfacheren Austausch zwischen den betroffenen Verantwortlichen des EVU und des Halters, weshalb nochmals aufgerufen wird, die Informationen in den Dateien des AVV-Büros ständig auf dem neusten Stand zu halten.

Besonderheit in Frankreich – Begriff des Werktags („jour ouvrable“)

Im Sinne des Arbeitsrechts in Frankreich ist ein Werktag ein Tag, an dem gearbeitet werden kann. Werktage sind somit alle Kalendertage mit Ausnahme der Feiertage und der Tage der gesetzlich vorgeschriebenen Arbeitsruhe.

In Deutschland gelten die selben Grundsätze; Samstage sind Werktage.

19.1 Das EVU sorgt für die Herstellung der Lauffähigkeit des Wagens nach den Bestimmungen der Anlage 10. Wenn die Kosten den Betrag von 850 EUR übersteigen, ist vorher, außer bei Bremssohlenwechsel oder bei Anwendung von Anlage 13 durch das EVU, die Zustimmung des Halters einzuholen. Äußert sich der Halter nicht innerhalb von 2 Werktagen (ausgenommen Samstage), wird die Reparatur durchgeführt.

Vorbemerkung

Um die mit der ECM Verordnung / Anlage A zum Anhang G COTIF 1999 angestrebten Ziele auch im Rahmen des AVVs zu verwirklichen, muss der AVV in einigen Passagen angepasst und neue Definitionen aufgenommen werden.

Die vorgeschlagenen Änderungen schaffen eindeutige AVV Festlegungen für die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion und In-standhaltungserbringungsfunktion.

Die Anpassungen im Artikel 19 mit der enthaltenen Definition von „zugelassenen“ Werkstätten sorgt für eine erhöhte Rechtssicherheit zwischen den AVV Partnern bei der Beauftragung und Durchführung von Instandsetzungsarbeiten im Rahmen der Anlage 10.

Sowohl die EVU als auch die Halter können somit ihre gesetzlichen und vertraglichen Pflichten erfüllen.

Kommentare

Es muss zwischen Herstellung der Lauffähigkeit gemäß Artikel 19.1 und Wiederherstellung der Verwendungsfähigkeit gemäß Artikel 19.3 unterschieden werden.

Die Herstellung der Lauffähigkeit ist eine Pflicht des EVU im Gegensatz zur Herstellung der Verwendungsfähigkeit, die eine Möglichkeit darstellt und mit dem Halter abgesprochen werden muss.

Wenn ein EVU beispielsweise Arbeiten zur Herstellung der Lauffähigkeit ausgeführt hat, die nicht unter die Anwendung der Anlage 13 fallen und einen Betrag von 850 EUR übersteigen, ohne den Halter vorab zu fragen, kann man sagen, dass das EVU seiner vertraglichen Pflicht zur Einholung der Zustimmung des Halters nicht nachgekommen ist.

Die Reaktion des Halters wird in Abhängigkeit der folgenden Punkte unterschiedlich ausfallen, je nach dem

- ob die Reparatur zu Lasten des EVU oder des Halters ausgeführt wurde,
- ob die Reparatur wirklich notwendig war oder nicht,
- ob die Kosten für die Arbeiten angemessen sind oder nicht,
- ob dieses Verschulden des EVU eine Verringerung der Wagenstandzeit bewirkt hat bzw. ob für den Halter ein Nachteil entstanden ist oder nicht.

Zu dieser Frage gibt es keine allgemeingültige Antwort, so dass jeder Halter hier selbst die Lage einzuschätzen hat.

In dieser Einschätzung spielen Vertrauen, Dialog und Qualität der Beziehung mit dem betroffenen verwendenden EVU eine Rolle.

Ein konstruktiver Dialog im Sinne eines Gentleman Agreement sollte stets einer konfrontativen Auseinandersetzung

vorgezogen werden. Denn der prägende Gedanke des AVV ist, dass EVU und Halter Partner sind.

19.2 Wenn die Reparaturkosten die nach Anlage 5 berechnete Entschädigung überschreiten, gilt der Wagen als wirtschaftlich nicht reparabel.

Kommentare

Wirtschaftlich logisch ist es, dass die Entschädigungsgrenze keinesfalls den nach Anlage 5 geschätzten Zeitwert des Wagens übersteigen darf.

Dennoch ist dieser Artikel möglicherweise nicht lückenlos.

Berücksichtigt man in der Tat noch die Nutzungsausfallentschädigung wegen der Wagenstandzeiten zusätzlich zu den Wagenreparaturkosten, könnte die Gesamtsumme den Grenzwert aus Anlage 5 übersteigen.

In Artikel 19.2 wurde diese Möglichkeit aber nicht angesprochen.

Wendet man konkret Artikel 19.2 strikt an, ist lediglich der Zeitwert des Wagens und nicht die Entschädigung für entgangene Nutzung zu berücksichtigen. Dies wäre gegen die wirtschaftliche Logik aus Artikel 19.2.

Die Praxis wird zeigen, wie die Auslegung ausfallen wird.

Bei einem verlorenen Wagen ist Artikel 20.3 sehr deutlich, denn da wird die Entschädigung gemäß Anlage 5 berechnet.

19.3 Wenn die Schäden die Lauffähigkeit des Wagens nicht beeinträchtigen, aber seine Verwendung erschweren, kann das EVU Arbeiten zur Wiederherstellung der Verwendungsfähigkeit bis zu einem Höchstbetrag von 850 EUR ohne Zustimmung des Halters ausführen. Das EVU kann durch Vereinbarung mit dem Halter ermächtigt werden, zusätzliche Arbeiten auszuführen.

Kommentare

Die Wiederherstellung der Verwendungsfähigkeit ist eine Option, die dem EVU offengelassen wird, während die Herstellung der Lauffähigkeit eine vertragliche Pflicht des verwendenden EVU ist.

Der Begriff der „erschweren Verwendung“ ist nicht deutlich und kann unterschiedlich ausgelegt werden.

Eine „erschweren Verwendung“ heißt nicht unmöglich.

Dieser Begriff müsste genauer definiert werden.

Zusätzlich zu den Erläuterungen aus Artikel 19.1 ist für alle Arbeiten, die die Grenze von 850 EUR übersteigen, die Zustimmung des Halters unumgänglich.

**19.4 Gültig bis 30.06.2019
Nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten und sofern der Halter keine besonderen Anweisungen erteilt hat, sendet das EVU den Wagen an seinen ursprünglich vorgesehenen Bestimmungsbahnhof.**

Kommentare

Für die Fälle, dass

- Der Wagen „an seinen ursprünglich vorgesehenen Bestimmungsbahnhof“ gesandt wird,
- der Halter den Versand des Wagens an einen anderen Zielort verlangt,

muss der Halter nicht ein zweites Mal die Beförderungskosten zahlen, es sei denn, die zurückgelegte Entfernung ist größer als die ursprünglich vorgesehene.

Man beachte, dass der Arbeitsplan der Werkstatt und die vorgeschriebene (zertifizierungsbedingte) Rückverfolgbarkeit der von dieser Werkstatt durchgeführten Arbeiten es ermöglichen dürften, den Halter per E-Mail in Echtzeit sowohl über das voraussichtliche bzw. geplante Ausgangsdatum als auch über die durchgeführten Arbeiten zu informieren.

Somit ist der Halter in der Lage, der Reparaturwerkstatt bzw. dem EVU rechtzeitig „besondere Anweisungen“ zu erteilen.

19.4 Artikel 19.4 – gültig ab 01.07.2019

Das EVU, welches die Instandsetzung gemäß Anlage 10 veranlasst hat, prüft anhand der Rückmeldung der Werkstatt, ob und inwieweit die beauftragten Arbeiten durchgeführt worden sind.

Sollten sich nach der Instandsetzung Nutzungseinschränkungen (z.B. Lauffähigkeit, Betriebstauglichkeit) ergeben, so sind diese vom EVU zu dokumentieren.

Der neu gefasste Art. 19.4 dient der vertraglichen Verankerung der umfangreichen Dokumentationspflichten der ECM-Verordnung im AVV.

19.5 Gültig bis 30.06.2019

In allen Fällen, in denen das EVU die Instandsetzungsarbeiten in Anwendung der Bestimmungen der Anlage 10 oder der Anlage 13 selbst ausführt oder ausführen lässt, muss es dies mit der gebotenen Sorgfalt tun und auf zugelassene Werkstätten und/oder Mitarbeiter zurückgreifen und zugelassene Materialien verwenden. Zugelassene Werkstätten und/oder Mitarbeiter bedeutet, dass das EVU für die Instandsetzung gemäß Anlage 10 Werkstätten und/oder Mitarbeiter beauftragt, welche mittels „Safety Management System“ des EVU abgesichert sind. Das EVU oder sein Erfüllungsgehilfe muss den Halter über die ausgeführten Arbeiten, unter Verwendung der Codierung laut Anlage 10, Anhang 6, unterrichten.

Kommentare

Dieser Artikel beinhaltet zwei wichtige Begriffe:

Zunächst erinnert dieser Artikel an den Ausdruck „pflöglich“ („en bon père de famille“) aus Artikel 12, was bedeutet, dass das EVU bei den Güterwagen des Halters mit derselben Sorgfalt und derselben pflöglichen Behandlung wie bei seinen eigenen Wagen vorgeht.

Dieser Artikel übernimmt teilweise Bestimmungen aus Artikel 15 über die Pflicht des verwendenden EVU, „dem Halter Informationen [zu liefern], die für den Betrieb und die Instandhaltung der Wagen erforderlich sind.“

Zur Arbeitserleichterung für operative Güterwagenverwalter haben die AFWP, BEWAG und 6 EVU einen

Leitfaden der guten Praxis „*Management der während der Beförderung beschädigten Güterwagen*“¹³
verfasst.

Zur Vereinbarkeit der Regelungen des Artikels 19.5 mit den Vorgaben der ECM-Verordnung (VO EU 455/2011) hat das AVV Joint Committee eine Interpretationsnote verfasst. Dort wird detailliert beschrieben und begründet, dass das praktizierte System der Unterwegsreparaturen unter der Verantwortlichkeit der EVUs Anforderungen der ECM-Verordnung erfüllt.

Sie ist unter folgendem Link auf der AVV-Homepage zu finden:

<http://www.gcubureau.org/documents/10184/0/Statement+of+GCU+JC+re++Art+19+5+GCU+and+ECM.pdf/247659f9-8b52-405c-80a4-fedf9c11ca91>

19.5 Gültig ab 01.07.2019

In den Fällen, in denen das EVU Maßnahmen in Anwendung der Bestimmungen der Anlage 9 selbst ausführt, muss es dies mit qualifiziertem Personal und der gebotenen Sorgfalt tun. Qualifiziertes Personal (Betriebspersonal) im Sinne der vorstehenden Bestimmung ist Personal, das über die im Sicherheitsmanagementsystem des EVU hinterlegten Befähigungen und Befugnisse verfügt, um die Abhilfemaßnahmen ausführen zu können.

Die Instandsetzungsarbeiten in Anwendung der Bestimmungen der Anlage 10 dürfen nur durch zugelassene Werkstätten ausgeführt werden.

Zugelassene Werkstätten sind Werkstätten, die

a) über eine gültige Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügen, die mindestens die Instandhaltungserbringungsfunktion beinhaltet, und

b) in der Datenbank für Interoperabilität und Sicherheit der Europäischen Agentur für Eisenbahnen (ERADIS) verzeichnet sind und

c) in den Bestimmungen des AVVs Anlagen 7, 9, 10 und 13 unterwiesen sind und ihre Mitarbeiter regelmäßig über die Änderungen im AVV unterweisen.

Das EVU oder sein Erfüllungsgehilfe muss den Halter über die ausgeführten Arbeiten, unter Verwendung der Codierung laut Anlage 10, Anhang 6, unterrichten.

Kommentare

Die Liste zugelassener Werke ist auf der ERADIS Datenbank unter folgendem Link abrufbar:

https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/ecm/certificates/search_results.aspx?DocType=3

Kommentare

Dieser Artikel beinhaltet zwei wichtige Begriffe:

¹³ Französischer Titel: „La gestion des wagons avariés en cours d'acheminement“

19.6 Das Ersatzteilmanagement ist in Anlage 7 geregelt.

Kommentare

Dieser Artikel enthält lediglich einen Verweis auf Anlage 7, so dass die Kommentare unter Anlage 7 zu finden sind.

Dennoch sei erwähnt, dass die verwendeten Ersatzteile denjenigen entsprechen müssen, die in den Instandhaltungsunterlagen des ECM, in dessen Verantwortung sich der Wagen befindet, festgelegt sind.

19.7 Die Kostentragung richtet sich nach Kapitel V.

Kommentare

Dieser Artikel enthält lediglich einen Verweis auf Kapitel V, so dass sich die Kommentare unter dem besagten Kapitel befinden.

Artikel 20 BEHANDLUNG VERLORENER WAGEN UND VERLORENER LOSER BESTANDTEILE

20.1 Ein Wagen gilt als verloren, wenn er dem Halter nicht innerhalb von drei Monaten nach Eingang seines Nachforschungsverlangens bei dem EVU, dem er den Wagen zur Verfügung gestellt hat, bereitgestellt wird oder wenn er keinen Hinweis auf den Standort des Wagens erhält. Diese Frist verlängert sich um die Dauer der Stilllegung des Wagens, die durch einen vom EVU nicht zu vertretenden Umstand oder durch Beschädigung entstanden ist.

Kommentare

Dieser Artikel übernimmt im Großen und Ganzen den Text aus Artikel 6 § 1 der ER CUV. Aber in den ER CUV wird ein weiterer interessanter Aspekt ausgeführt, nämlich: „*der Berechtigte*“ (der Halter) „*kann den Wagen ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten, wenn er beim Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem er den Wagen zur Verwendung [...] zur Verfügung gestellt hat [...] verlangt hat...*“

Bemerkenswert ist, dass im Rahmen des AVV und der ER CUV, sich der Halter ausschließlich an das „*Eisenbahnverkehrsunternehmen [wendet], dem er den Wagen zur Verwendung [...] zur Verfügung gestellt hat...*«. Im Fall einer Beförderungskette muss der Halter demnach nicht in der Folge der nachfolgend verwendenden EVU dasjenige ausmachen, das den Wagen verloren hat.

Dies entspricht den Buchstaben und dem Geist der ER CUV, insbesondere des Artikels 9. § 1 CUV und des Artikels 28 AVV.

20.2 Ein am Wagen angeschriebenes, loses Bestandteil gilt als verloren, wenn es nicht mit dem Wagen zurückgegeben wird.

Kommentare

Dieser Artikel spricht für sich und bedarf keiner weiteren Kommentare.

Im Artikel 4 § 2 der ER CUV steht wiederum: „*Das Eisenbahnverkehrsunternehmen haftet nicht für den*

Verlust loser Bestandteile, die an den Wagenlängsseiten nicht angeschrieben oder in einem im Wagen angebrachten Verzeichnis nicht angegeben sind."

20.3 Ist ein EVU haftbar, zahlt es dem Halter:

- für einen verlorenen Wagen eine Entschädigung, die sich gemäß Anlage 5 berechnet
- für verlorene Bestandteile eine Entschädigung in Höhe ihres Wertes.

Kommentare

Dieser Artikel übernimmt im Großen und Ganzen den Text aus Artikel 4 § 3 der ER CUV. Jedoch wird in den ER CUV ein weiterer interessanter Aspekt ausgeführt, nämlich: „**Sind der Tag oder der Ort des Verlustes nicht feststellbar, ist die Entschädigung auf den gemeinen Wert am Tag und am Ort der Übernahme des Wagens zur Verwendung beschränkt.**“ Dies ist ein interessanter Aspekt, da er möglicherweise eine Auswirkung auf die Berechnung des Wertverlustes des Wagens bzw. seiner Bestandteile haben kann.

20.4 Der Halter kann bei Empfang der Entschädigung schriftlich verlangen, dass er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn der Wagen (oder das Bestandteil) wieder aufgefunden wird. In diesem Fall kann der Halter innerhalb von sechs Monaten nach seiner Benachrichtigung verlangen, dass ihm der Wagen (oder das Bestandteil) gegen Rückzahlung der Entschädigung übergeben wird. Der Zeitraum zwischen der Zahlung der Entschädigung für den Verlust des Wagens und deren Rückerstattung durch den Halter gibt kein Anrecht auf Zahlung einer Entschädigung für Nutzungsausfall.

Kommentare

Dieser Artikel übernimmt im Großen und Ganzen den Text aus Artikel 6 § 2 der ER CUV. Aber in den ER CUV wird ein weiterer interessanter Aspekt ausgeführt, nämlich: „**so kann der Berechtigte“ (der Halter) „binnen sechs Monaten [...] vom Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem er den Wagen [...] zur Verfügung gestellt hat, verlangen, dass ihm der Wagen gegen Rückzahlung der Entschädigung kostenlos am Heimatbahnhof oder an einem sonst vereinbarten Ort übergeben wird.“¹⁴**

Dies ist ein interessanter Aspekt, der nicht im AVV aufgeführt ist und es ermöglicht, die Bedingungen für die Rückgabe des Wagens an den Halter festzulegen.

Artikel 21 BEHANDLUNG DER DREHGESTELLE

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten entsprechend für die Behandlung der Drehgestelle.

Kommentare

Dieser Artikel ist eindeutig und bedarf keines Kommentars.

¹⁴ Die Zitatlücken waren im französischen Originaltext nicht vermerkt, wurden aber der deutschen Übersetzung hinzugefügt (Anm. d. Übers.).

KAPITEL V

HAFTUNG BEI VERLUST ODER BESCHÄDIGUNG EINES WAGENS

Artikel 22 HAFTUNG DES VERWENDENDEN EVU

22.1 *Das EVU, in dessen Gewahrsam sich ein Wagen befindet, haftet dem Halter für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.*

Kommentare

Zum Thema Verlust ist Artikel 6 § 1 der ER CUV sehr deutlich: Der Halter muss sich ausschließlich an das EVU wenden, dem er den Wagen „zur Verfügung gestellt hat“. Somit müsste er keine Nachforschungen anstellen bzw. in der Beförderungskette suchen, um in Erfahrung zu bringen, welches EVU den Wagen verloren hat (siehe Kommentare bei Artikel 20.1).

Zum Thema Schaden müsste sich der Halter ebenfalls an das EVU wenden, dem er den Wagen „zur Verfügung gestellt hat“.

Im Artikel 4 § 1 ist sehr deutlich aufgeführt: „Das Eisenbahnunternehmen, dem der Wagen [...] zur Verfügung gestellt worden ist, haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens [...] entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.“

22.2 *Ein Verschulden des EVU liegt insbesondere dann nicht vor, wenn es beweist, dass einer der folgenden Gründe gegeben ist:*

- *Umstände, welche das EVU nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte*
- *Verschulden eines Dritten*
- *Mangelnde Instandhaltung durch den Halter, wenn das EVU nachweist, dass es den Wagen fehlerlos betrieben und überwacht hat*
- *Verschulden des Halters.*

Bei Mitverschulden des EVU wird der Schaden von den Verantwortlichen gemäß ihrem jeweiligen Anteil an der Schadensentstehung getragen.

Ein Halter kann sich nicht auf den versteckten Mangel eines eigenen Wagens berufen, um zu beweisen, dass er den Schaden nicht verschuldet hat.

Bei Mitverschulden des EVU wird der Schaden von den Verantwortlichen gemäß ihrem jeweiligen Anteil an der Schadensentstehung getragen.

Ein Halter kann sich nicht auf den versteckten Mangel eines eigenen Wagens berufen, um zu beweisen, dass er den Schaden nicht verschuldet hat.

Kommentare

Zum Thema „*Verschulden eines Dritten*“: vgl. Kommentare zu Artikel 16 und 17

Es ist anzumerken, dass entgegen Artikel 22, Artikel 27 – ob absichtlich oder nicht - den versteckten Mangel eines Wagens als Haftungsausschluss für das EVU nicht festgehalten hat.

Darüber hinaus lässt die Formulierung der Klausel „*Umstände, welche das EVU nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte*“ zu wünschen übrig.

Sollte in diesem Artikel tatsächlich höhere Gewalt gemeint sein, so ist dies falsch, denn um höhere Gewalt geltend zu machen, muss bewiesen werden, dass es nicht nur unüberwindbare, sondern auch unvorhersehbare Umstände gab. Darüber hinaus muss man wissen, dass derjenige, der sich auf höhere Gewalt beruft, nicht selbst der Ursprung bzw. die Ursache dieses Hauptfehlers¹⁵ gewesen sein darf.

Wichtig ist es zu bedenken, dass Artikel 22.2 festlegt, dass das EVU dem Halter einen juristisch durchsetzbaren Beweis vorzulegen hat.

Daher kann sich ein EVU nicht auf Artikel 22.2 berufen, wenn es dem Halter lediglich eine Behauptung ohne handfeste Beweise vorlegen kann.

22.3 Das EVU haftet nicht:

- ***für Verlust und Beschädigung loser Bestandteile, die an den Wagenlängstseiten nicht angeschrieben sind***
- ***für Verlust und Beschädigung von Zubehör (Abfüllschläuche, Werkzeuge, etc.) sofern ihm nicht Verschulden nachgewiesen wird.***

Kommentare

Dieser Artikel übernimmt teilweise die Bestimmungen aus Artikel 4 § 2 der ER CUV. Er ist deutlich genug und bedarf keines Kommentars.

22.4 *Zur Erleichterung der Schadensabwicklung und um dem normalen Verschleiß der Güterwagen, der Qualität ihrer Instandhaltung und ihrer Verwendung durch Dritte Rechnung zu tragen, wird der Schadenskatalog für Güterwagen gemäß Anlage 12 wie folgt angewendet:*

¹⁵ Hier ist möglicherweise im französischen Text „force majeure“ mit „faute majeure“ verwechselt worden. Der Ausdruck „faute majeure“ (Hauptfehler) wurde hier übersetzt, da er im französischen Ursprungstext steht (Anm. d. Übers.).

- **Schäden, die dem Halter zugeordnet sind, werden vom Halter getragen; unabhängig davon ist der Halter berechtigt, bei Schäden, die den Betrag von 850 EUR übersteigen, ein EVU in Regress zu nehmen, wenn er dem EVU ein Verschulden an dem Schaden nachweisen kann,**
- **Schäden, die den EVU zugeordnet sind und den Betrag von 850 EUR nicht übersteigen, werden vom verwendenden EVU getragen,**
- **Schäden, die den EVU zugeordnet sind und den Betrag von 850 EUR übersteigen, werden nach Artikel 22.1 abgewickelt.**

Kommentare

Ziel ist es, Diskussionen zwischen den Partnern so weit wie möglich zu vermeiden.

Dieser Artikel ist deutlich genug und bedarf keines Kommentars.

Anzumerken ist, dass der Grenzbetrag von 850 EUR ursprünglich 750 EUR betragen hat. Ob eine weitere Erhöhung erfolgt, bleibt abzuwarten.

Artikel 23 HÖHE DER ENTSCHÄDIGUNG

23.1 Bei Verlust des Wagens oder seiner Bestandteile wird die Höhe der Entschädigung nach Anlage 5 berechnet.

Kommentare

Dieser Artikel übernimmt teilweise die Bestimmungen aus Artikel 4 § 3 der ER CUV. Er

ist deutlich genug und bedarf keines Kommentars.

23.2 Bei Beschädigung des Wagens oder seiner Bestandteile ist die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten beschränkt. Ersatz für den Nutzungsausfall wird nach Artikel 13.3 und Ersatz für den Betriebswertverlust bei beschädigtem Radsatz nach Anlage 6, Teil II, gewährt. Werden für Instandsetzungsarbeiten Ersatzteile beim Halter angefordert, so wird der Nutzungsausfall zwischen dem Tag der Anforderung und dem Tag des Eintreffens der Teile unterbrochen. Die Gesamtentschädigung kann nicht höher sein als der Betrag, der im Falle des Verlustes des Wagens zu zahlen wäre.

Kommentare

Dieser Artikel übernimmt teilweise die Bestimmungen aus Artikel 4 § 4 der ER CUV, der darüber hinaus festlegt, dass „die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten ohne weiteren Schadensersatz beschränkt“ ist. ».

Da lt. Artikel 4 § 5 der ER CUV „die Parteien des Vertrags [...] Vereinbarungen treffen [können], die von den §§1 bis 4 abweichen.“, können im Rahmen der AVV Nutzungsausfallentschädigungen zu den Instandsetzungskosten des Wagens hinzugezählt werden. Anzumerken ist, dass die Höhe der Nutzungsausfallentschädigung seit dem Inkrafttreten des AVV, also seit dem 1. Juli 2006, bislang nicht aktualisiert wurde. Die Verhandlungen, die auf Initiative der UIP geführt wurden, haben aber zum Ergebnis geführt, dass zum 1. Januar 2018

- eine Anpassung der Entschädigung in Kraft tritt und
- eine pauschale Entschädigung für den Betriebswertverlust infolge einer Reprofilierung von Radsätzen verlangt werden kann.

Die Einzelheiten sind in der ebenfalls überarbeiteten Anlage 6 AVV geregelt.

Artikel 24 HAFTUNG VON VORVERWENDERN

24.1 Ist das EVU, in dessen Gewahrsam sich der Wagen befindet, von der Haftung frei, so haftet dem Halter für Beschädigung des Wagens sowie für Verlust oder Beschädigung von Bestandteilen jeder Vorverwender in der letzten noch nicht abgeschlossenen Verwendungskette (Lastlauf oder Leerlauf) nach Artikel 22, wenn die ihm in der Verwendungskette nachgefolgten EVU sich nach Artikel 22 entlasten können.

Kommentare

Dieser Artikel dürfte für Wagenhalter keinen direkten Einfluss haben und betrifft lediglich die EVU untereinander (Vertrags-EVU und nachfolgendes EVU).

Das heißt, es obliegt den EVU der Beförderungskette untereinander nachzuforschen, welches verwendende EVU schadensursächlich war.

Im Artikel 4 § 1 ist in der Tat sehr deutlich aufgeführt: „Das Eisenbahnunternehmen, dem der Wagen [...] zur Verfügung gestellt worden ist, haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Wagens [...] entstanden ist, sofern es nicht beweist, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.“

Im Rahmen des Verwendungsvertrags kennt der Halter ausschließlich das vertragliche EVU, dem der Wagen zur Verfügung gestellt wurde.

Ergänzend zu diesen Ausführungen sollten die Kommentare zu Artikel 28 hinzugezogen werden.

24.2 Ein früherer Vorverwender außerhalb der letzten Verwendungskette haftet dem Halter nur, wenn dieser ihm die Verursachung des Schadens nachweist und er sich nicht nach Artikel 22 entlasten kann.

Kommentare

Dies ist eine zwingende Logik, die sich aus Artikel 1.4 des AVV ergibt.

Solange sich ein Wagen nämlich im Gewahrsam eines verwendenden EVU befindet, muss das EVU im Fall eines Schadens am Wagen oder an seinen Bestandteilen beweisen, dass es gemäß Artikel 22 nicht dafür haftet.

Falls der Empfänger vor Lieferung des Wagens keinen Vorbehalt zum Zustand des Wagens geäußert hat, als sich der Wagen noch im Gewahrsam eines EVU befand, wird davon ausgegangen, dass der Wagen dem Empfänger in einem guten Zustand übergeben wurde.

In diesem Fall greift demnach Artikel 1.4 nicht und die Beweislast wird umgekehrt. Es obliegt somit dem Halter, den Fehler des EVU nachzuweisen.

Artikel 25 SCHADENSMINDERUNGSPFLICHT

Bei der Behandlung von Schäden an Wagen werden die Vertragspartner die allgemeinen Grundsätze der Schadensminderungspflicht beachten.

Kommentare

Die Schadensminderung ist ein Grundsatz des ordnungsgemäßen Geschäftsgebahrens und der Zusammenarbeit, ein Grundsatz, der unter Partnern zu generell respektieren ist. Ziel ist es, im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Güterwagenangebots nach Möglichkeit das Betreiben des Wagenparks zu optimieren und die Kosten zu minimieren.

Artikel 26 SCHADENSREGULIERUNG

Das verwendende EVU oder die Werkstatt als sein Erfüllungsgehilfe stellt dem Halter die Kosten für die Instandsetzung des Wagens in Rechnung – ausgenommen jene Kosten, für die das verwendende EVU nach Artikel 22 haftet.

Wenn der Vorverwender für den Schaden haftet, richtet der Halter an ihn eine Rechnung in Höhe der Instandsetzungskosten, die ihm von dem verwendenden EVU oder der Werkstatt in Rechnung gestellt wurden. Der Halter kann gemäß Artikel 13 Ersatz für den Nutzungsausfall verlangen.

Kommentare

Dieser Artikel scheint von den Grundsätzen aus Artikel 4 § 1 der ER CUV abzuweichen, in denen klar festgelegt ist, dass nur das vertragliche EVU, dem der Wagen zur Verfügung gestellt wurde, für die Schäden an den Wagen verantwortlich ist (siehe auch Kommentare zu Artikel 28 Haftung für Bedienstete und andere Personen). Bei näherer Betrachtung regelt Artikel 26 AVV aber nur die Abwicklung der Schadensregulierung und nicht deren Inhalte.

Das heißt, die Instandsetzungskosten sind dem vertraglichen EVU zu berechnen, dem der Wagen zur Verwendung zur Verfügung gestellt wurde und dem es dann freisteht, gegen das EVU aus der Beförderungskette vorzugehen, das den Schaden verursacht hat.

Kapitel VI

HAFTUNG FÜR SCHÄDEN, DIE DURCH EINEN WAGEN VERURSACHT WERDEN

Artikel 27 HAFTUNGSPRINZIP

Artikel 27 wurde per 1. Januar 2017 geändert und gilt nur für Ereignisse, die nach dem 1. Januar 2017 stattfanden.

27.1 Der Halter oder ein in diesem Vertrag unterliegender Vorverwender des Wagens haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft. Ein Verschulden des Halters wird vermutet, wenn er seine Pflichten aus Artikel 7 nicht ordnungsgemäß erfüllt hat, es sei denn, dass die Pflichtverletzung den Schaden nicht verursacht oder nicht mitverursacht hat.

Kommentare

Zunächst ist zu berücksichtigen, dass Artikel 27 die Haftungsgrundsätze aus Artikel 7 der ER CUV übernimmt.

Bei früheren Einstellungsverträgen war keine Schuldfrage zu klären, da Schäden, die von P-Wagen verursacht wurden, durch die sogenannte „*Accord en garantie Chemins de fer Titulaires*“ („Haftungsabkommen Bahn Einsteller“) gedeckt waren.

Seit dem 1. Juli 2006 legt Artikel 27 neue Haftungsgrundsätze fest.

Welche sind das?

Allgemeine Haftungsgrundsätze des verwendenden EVU

Um in diese zentrale Materie einzuführen, sei ein Verweis auf die profunden Kenntnisse eines der profiliertesten Experten des Eisenbahnrechts, Herr Prof. Dr. Rainer Freise verwiesen.

Herr Prof. Freise war Vorsitzender der juristischen UIC-Arbeitsgruppe, juristischer Leiter bei der DB, hat bei der CIT mitgewirkt und als Eisenbahnexperte an den OTIF-Sitzungen zur Verfassung des COTIF (insbesondere der ER CUV) teilgenommen.

Nachfolgend finden Sie Auszüge aus dem Beitrag von Herrn Prof. Rainer Freise, der in der Zeitschrift für den internationalen Verkehr 3/2000 erschienen ist.

Die eingeschränkte Formulierung „sofern ihn ein Verschulden trifft“ hat nach allgemeinen Grundsätzen der Beweislastverteilung zur Folge, dass der Beweis erbracht werden muss, dass dem Wagenüberlasser ein Verschulden nachgewiesen werden muss; es ist nicht Sache des Wagenüberlassers, den Beweis zu führen, dass ihn kein Verschulden trifft. Dieses Ergebnis wird gestützt durch die Entstehungsgeschichte der Vorschrift und durch den Umstand, dass sich der Wagen bei Eintritt des Schadensereignisses im Einflussbereich der benutzenden Bahn befindet, die den Sachverhalt am ehesten aufklären kann.

Wagenüberlasser ist je nach Fallgestaltung entweder der Wagenhalter oder ein früherer Wagenverwender, der den Wagen der benutzenden Bahn [...] überlassen hat. (Zeitschrift für den internationalen Bahnverkehr 3/2000 – Seiten 268 und 269)

„Ist dem Wagenüberlasser ein Verschulden nicht nachzuweisen, dann bleibt es bei der Haftung der benutzenden Bahn, die als Eisenbahnbetriebsunternehmer ohnehin von Gesetzes wegen regelmäßig auch ohne Verschulden für ihren Eisenbahnbetrieb einzustehen hat. Im Ergebnis läuft der Haftungsgrundsatz der ER CUV also auf eine Haftung der benutzenden (=betriebsführenden) Bahn hinaus, die von einer vertraglichen Haftung des Wagenüberlassers abgelöst wird, wenn diesem ein Verschulden nachgewiesen wird. (Zeitschrift für den internationalen Bahnverkehr 3/2000 – Seite 269).

„Dieses Haftungsrisiko hat die benutzende Bahn heute regelmäßig durch eine Betriebshaftpflichtversicherung

abgedeckt.

Fehlen hinreichende Anhaltspunkte für ein Verschulden des Wagenüberlassers, dann wird die benutzende Bahn aus Zeit- und Kostengründen tunlichst darauf verzichten, die Klägerrolle zu übernehmen und ein Verschulden des Wagenüberlassers geltend zu machen. Ähnliche Erwägungen wie die benutzende Bahn werden deren Haftpflicht- und Sachversicherer anstellen (Zeitschrift für den internationalen Verkehr 3/2000 – Seite 269, 270 und 271).

Die oben zitierten Ausführungen von Prof. Freise bilden die Grundlage für die ursprüngliche Fassung des Art. 27 AVV. Nach langen Diskussionen zwischen UIC und UIP über einen Vorstoß der UIC hat man sich auf eine Neufassung des Artikel 27 AVV geeinigt, die am 01.01.2017 in Kraft trat. Doch auch die Neufassung des Art. 27 AVV berücksichtigt die grundsätzlichen Prinzipien seiner Erörterung. Lediglich im Falle einer nachgewiesenen Verletzung der ECM-Pflichten oder Instandhaltungspflichten durch den Halter fällt diesem eine Verschuldensvermutung zur Last.

27.1 Der Halter oder ein diesem Vertrag unterliegender Vorverwender des Wagens haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden, sofern ihn ein Verschulden trifft. Ein Verschulden des Halters wird vermutet, wenn er seine Pflichten aus Artikel 7 nicht ordnungsgemäß erfüllt hat, es sei denn, dass die Pflichtverletzung den Schaden nicht verursacht oder nicht mitverursacht hat.

Haftungsprinzip Artikel 27.1

Schritt 1: Beweislast des verwendenden EVU: Erbringung des Beweises einer Verletzung der Instandhaltungspflicht des Wagens

Welches Verschulden könnte also nach den oben aufgeführten allgemeinen Haftungsgrundsätzen den Halter konkret treffen?

Artikel 7.1. des AVV besagt: „Der Halter hat dafür zu sorgen, dass seine Wagen nach den geltenden europäischen Vorschriften technisch zugelassen sind und während ihrer Einsatzzeit technisch zugelassen bleiben.“

Will das verwendende EVU den Halter haftbar halten, hat es zu beweisen, dass der Halter seinen Pflichten gemäß Artikel 7 AVV nicht nachgekommen ist. Dies dürfte sich in der Praxis als recht schwierig erweisen, da das EVU Versäumnisse innerhalb der Organisationsstrukturen des Halters/ECM nachweisen muss. Zu den einzelnen Pflichten des Halters gemäß Artikel 7, siehe die dortigen Kommentare.

Folgt man dem Wortlaut des Artikel 7.1 der ER CUV sowie Artikel 27.1 AVV, kommt man zu dem Ergebnis, dass auch ein verdeckter Mangel des Wagens nicht das Verschulden des Halters bzw. des Vorverwenders begründen kann.

~~Wendet man Artikel 7.1 der ER CUV sowie Artikel 27.1 des AVV im engeren Sinne an, sieht es sogar so aus, dass der verdeckte Mangel des Wagens als Verschulden des Halters bzw. des Vorverwenders nicht berücksichtigt wird.~~

Man beachte, dass Artikel 7 § 2 der ER CUV eindeutig festlegt, dass "die Parteien des Vertrags [...] Vereinbarungen treffen" können, „die von §§1 [...] abweichen.“ Jedoch haben die Verfasser des AVV in keinsten Weise den verdeckten Mangel als haftungsbefreiende Klausel zugunsten des verwendenden EVU erwähnt, wie es bei Beschädigung des Wagens der Fall ist (siehe: Artikel 22.2 des AVV).

Bislang ist hierzu keine Rechtsprechung bekannt, sie dürfte aber in die gleiche Richtung gehen.

Zu guter Letzt kann dem Halter kein Verschulden im Zusammenhang mit der „Betriebsverantwortung“ ~~Überwachung~~

des Verhaltens“ des Wagens vorgeworfen werden, da sich der Wagen im Gewahrsam eines verwendenden EVU befindet und er damit außerhalb der Zugriffsmöglichkeit des Halters ist.

Schritt 2 – Entlastungsmöglichkeit - Beweislast des Halters: Erbringung des Beweises, dass die Verletzung der Instandhaltungspflicht des Wagens den Schaden nicht verursacht bzw. nicht mitverursacht hat.

Falls es dem EVU gelingt, dem Halter die fehlerhafte Instandhaltung des Wagens nachzuweisen – und damit eine Verletzung seiner Pflichten aus Artikel 7 –, wird das Verschulden des Halters zunächst vermutet. Es besteht aber die Möglichkeit für den Halter, sich zu entlasten. Er muss nachweisen, dass die Verletzung der Instandhaltungspflicht des Wagens den Schaden nicht verursacht bzw. nicht mitverursacht hat. Die Beweislast hierfür trägt nunmehr der Halter.

27.2 Der Schuldige stellt das verwendende EVU von Ansprüchen Dritter frei, wenn das verwendende EVU kein Verschulden trifft.

Zum Satz „**Der Schuldige stellt das verwendende EVU von Ansprüchen Dritter frei, wenn das verwendende EVU kein Verschulden trifft**“ ist noch folgendes anzumerken:

- Es kann erst dann von einem „Schuldigen“ die Rede sein, wenn das verwendende EVU entweder das Verschulden des Halters oder das Verschulden des vorigen EVU bereits vollständig bewiesen hat.
- Weist das verwendende EVU entweder das Verschulden des Halters oder das Verschulden des vorigen EVU nach und ist kein Verschulden dem verwendenden EVU zuzuschreiben, ist es logisch und vertraglich zulässig, dass der Schuldige das verwendende EVU von Ansprüchen Dritter freistellt.

27.3 Bei Mitverschulden des verwendenden EVU wird die Entschädigung von den Verantwortlichen gemäß ihrem jeweiligen Anteil an der Schadensverursachung getragen.

Kommentare

Es folgerichtig, dass jeder seinen Anteil der Entschädigung trägt, ohne dass dies eines weiteren Kommentars bedarf. Dies spiegelt außerdem die Rechtslage des französischen und deutschen Zivilrechts wider.

27.4 Ist ein Dritter für den Schaden allein oder mitverantwortlich, so werden die Vertragsparteien sich bei der Regulierung des Schadensfalles in erster Linie an den Dritten halten. Insbesondere wird die Vertragspartei, die einen Vertrag mit dem Dritten hat, Schadensersatzansprüche vorrangig gegenüber dem Dritten geltend machen.

Kommentare

Dieser Artikel ist nicht sehr deutlich. Zunächst gilt der Grundsatz gemäß Artikel 27.1:

- obliegt es dem verwendenden EVU, das Verschulden eines Dritten nachzuweisen,
- obliegt es weder dem vorigen EVU noch dem Halter, Nachforschungen zum Verschulden eines Dritten anzustellen,

- haftet ein Dritter, der nicht dem AVV angehört, sind weder das vorige EVU noch der Halter beteiligt.

Dies vorausgeschickt und da Artikel 27.4 vertraglich gemeinsame Nachforschungen zum Verschulden vorsieht, ist es wichtig festzulegen, inwiefern dies möglich ist.

Man geht also davon aus, dass sich das verwendende EVU nicht als schuldig erachtet und dass ein Dritter ganz oder teilweise für die Beschädigung haftet.

Aufgrund der Partnerschaft EVU/Halter ist es logisch und wünschenswert, das Verschulden vorrangig bei einem Dritten zu suchen, damit ein Dritter und nicht der Partner dafür aufkommen muss.

Ist aber nur ein Dritter gegenüber dem Verwendungsvertrag schuldig bzw. als solcher erachtet, beschränkt sich die konzertierte Maßnahme auf eine Zusammenarbeit zwischen den Partnern bei der gemeinsamen Suche nach dem Verschulden eines Dritten.

In der Tat kann lediglich das bei Eintreten des Ereignisses verwendende EVU gegen den Dritten juristisch vorgehen.

Die Erfahrungsberichte bzw. die Rechtsprechung werden uns zeigen, wie dieser Artikel anzuwenden ist.

27.5 Der Halter ist verpflichtet, auf Verlangen das Bestehen einer Haftpflichtversicherung entsprechend den geltenden Gesetzen nachzuweisen.

Kommentare

Die Verpflichtung des Halters, eine Haftpflichtversicherung nachzuweisen, sollte eher unter Kapitel II „Pflichten des Halters“ aufgeführt sein.

Das Recht des EVU, vom Halter den Nachweis einer Haftpflichtversicherung zu verlangen, sollte eher unter Kapitel III „Rechte des EVU“ aufgeführt sein.

Das EVU sollte sich nämlich nicht erst nach Eintritt eines Schadens beim Halter erkundigen, ob er eine Haftpflichtversicherung besitzt oder nicht.

Kapitel VII

HAFTUNG FÜR BEDIENSTETE UND ANDERE PERSONEN

Artikel 28 HAFTUNGSPRINZIP

Die Vertragsparteien haften für ihre Bediensteten und für andere Personen, deren sie sich zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese Bediensteten und anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

Dieser Artikel übernimmt den kompletten Wortlaut von Artikel 9 § 1 der ER CUV.

Man beachte, dass Artikel 9 § 1 der ER CUV einer der seltenen rechtlich verbindlichen Artikel der ER CUV ist und darüber vertraglich nicht verfügt werden kann.

Betrachtet man die nachfolgenden EVU in der Beförderungskette als Bedienstete, derer sich das erste EVU der Beförderungskette bedient (das vertragliche EVU, dem der Wagen vom Halter bzw. Berechtigten zur Verfügung gestellt wurde), müsste dieses erste EVU für die nachfolgenden EVU der Beförderungskette haften.

In Artikel 9 § 2 der ER CUV muss der Infrastrukturbetreiber als Bediensteter betrachtet werden, deren sich das EVU im Rahmen des Verwendungs- und Beförderungsvertrags bedient (s. nachfolgende Analyse).

Artikel 9 § 2 der ER CUV

Haben die Parteien des Vertrages nichts anderes vereinbart, so gelten die Betreiber der Eisenbahninfrastruktur, auf der das Eisenbahnverkehrsunternehmen den Wagen als Beförderungsmittel verwendet, als Personen, deren sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen bedient.

Kommentare

Artikel 9 § 2 der ER CUV ist eine nützliche Ergänzung von Artikel 28 des AVV.

Artikel 9 § 2 ist dispositiven Rechts und lässt den Vertragsparteien die Möglichkeit, Ausnahmen zu vereinbaren. Dieser Aspekt wurde während der Verhandlungen zwischen der UIP, UIC und ERFA lange diskutiert.

Letztendlich und da keine Einigung zwischen der UIP, der UIC und der ERFA über eine mögliche vertragliche Ausnahme erzielt werden konnte, ist im Rahmen des AVV der Infrastrukturbetreiber als Person anzusehen, derer sich das EVU bedient.

Konkret haftet das verwendende EVU für das Verschulden des Infrastrukturbetreibers im internationalen wie im nationalen Verkehr.

Dies wurde auch in einem Urteil des Österreichischen Obersten Gerichtshofes vom 20. Juni 2017 so gesehen (2 Ob 76/17s).

=====29.01.2019, 18:00

Kapitel VIII

SONSTIGE BESTIMMUNGEN

Artikel 29 VERLADERICHTLINIEN

Die EVU sind verpflichtet dafür zu sorgen, dass Verlader die geltenden UIC-Verladerichtlinien einhalten.

Kommentare

Die Verladerichtlinien werden von der UIC herausgegeben. Auf Verlangen der UIP sind die UIC-Verladerichtlinien seit einiger Zeit kostenlos auf der AVV-Website zur Verfügung gestellt worden. Über den Link (<http://www.gcubureau.org/recommendations>) gelangt man zur offiziellen UIC-Website, über die die Richtlinien nach Registrierung kostenlos bezogen werden können.

Dieser Artikel geht in dieselbe Richtung wie Artikel 11, wonach ein EVU die Annahme eines Wagens verweigern kann, wenn die gültigen Verladerichtlinien nicht eingehalten werden.

Dies entspricht Artikel 12, nach dem „Jedes EVU [...] die vorgeschriebenen Kontrollen gemäß Anlage 9 vorzunehmen“ hat, insbesondere Punkt 2.2. und 2.3 der Anlage 9. (Vgl. Kommentar zu Anlage 9)

Artikel 30 ABRECHNUNGEN UND ZAHLUNGEN

Für alle Abrechnungen und Zahlungen ist der EURO (ISO-KODE: EUR) als Währungseinheit zu verwenden.

Kommentare

Artikel 30 regelt unmissverständlich, dass sämtliche Abrechnungen zwischen AVV-Unterzeichnern in EURO zu erfolgen haben. Bislang nicht geregelt ist aber das Problem der Verzugszinsen in Fällen verspäteter Zahlungen. Das ehemalige UIC-Merkblatt 433 (V) und das RIV 2000 sahen die Zahlung von Verzugszinsen im Falle einer verspäteten Zahlung bzw. Entschädigung vor. Der AVV hat diese Möglichkeit nicht vorgesehen.

Doch sieht die Richtlinie 2011/7/EU vom 16. Februar 2011 „zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr“, die bis zum 13. März 2013 in allen Mitgliedstaaten umzusetzen war, explizit die Zahlung von Verzugszinsen und einer Entschädigungspauschale für die Betriebskosten vor.

Auf der Grundlage dieser Richtlinie hat die AFWP der Arbeitsgruppe „UIP GCU WG“ vorgeschlagen, in diesen Artikel 30 Verzugszinsen und eine Entschädigungspauschale für die Betriebskosten aufzunehmen. In der UIP GCU WG wurde der Vorschlag angenommen und an die Partnerverbände UIC und ERFA zur Annahme vorgelegt. Eine Einigung steht gegenwärtig noch aus. Bis eine Einigung erreicht ist, können die AVV-Unterzeichner zumindest in Frankreich und Deutschland auf der Grundlage der Richtlinie (2011/7/EU), die in der Zwischenzeit in die Rechtssysteme Deutschlands und Frankreichs (Frist: 13. März 2013) umgesetzt ist, Verzugszinsen verlangen.

Zur Erinnerung sei angemerkt, dass Artikel 37 § 2 der ER CIM die Zahlung von Verzugszinsen in Höhe von 5% vorsieht.

Artikel 31 SCHADENSERSATZPFLICHT

Verletzt eine Vertragspartei schuldhaft eine ihr nach diesem Vertrag obliegende Pflicht, so hat sie einem dadurch geschädigten Vertragspartner den entstandenen unmittelbaren Schaden zu ersetzen.

Kommentare

Dieser Artikel scheint recht wenig bekannt zu sein, geschweige denn angewandt zu werden.

Welchen Zweck hat dieser Artikel konkret?

Er greift einen Rechtsgrundsatz der meisten Zivilrechtsordnungen in Europa auf, nach welchem eine Vertragspartei, die wegen Nichtbeachtung einer Vertragspflicht durch ihren Vertragspartner einen Schaden erlitten hat, Anspruch auf Schadensersatz hat.

Allem voran muss stets berücksichtigt werden, dass der AVV ein partnerschaftliches Verhältnis regeln soll und daher dieser Artikel nur mit Zurückhaltung angewendet werden sollte.

Artikel 32 GERICHTSSTAND

Haben die Parteien nichts anderes vereinbart, sind die Gerichte am Sitz des Beklagten zuständig.

Kommentare

Bis auf ein Wort entspricht dieser Artikel dem 1. Teil von Artikel 11 § 2 (französische Fassung) der ER CUV: „*Sauf convention contraire entre les parties la juridiction compétente est celle de l'Etat où le défendeur a son siège.*“¹⁶

Dennoch fährt Artikel 11 § 2 der ER CUV wie folgt fort: „*Hat der Beklagte keinen Sitz in einem Mitgliedstaat, sind die Gerichte des Mitgliedstaates zuständig, in dem der Schaden entstanden ist.*“

Demnach sollte im Falle eines Gerichtsverfahrens das Verzeichnis der COTIF-Angehörigen zur Feststellung des Gerichtsstandes konsultiert werden.

In der Praxis scheint dieser Fall eher unwahrscheinlich.

¹⁶ In der deutschen Fassung steht in beiden Fällen derselbe Wortlaut „Haben die Parteien nichts anderes vereinbart“. Es wird kein Unterschied zwischen „convention“ (Übereinkommen) und „accord“ (Vereinbarung) gemacht. (Anm. d. Übers.)

Artikel 33 VERJÄHRUNG

33.1 Ansprüche nach Kapitel III verjähren in einem Jahr. Ansprüche nach den Kapiteln V und VI verjähren in drei Jahren.

Kommentare

Gemäß AVV bedeutet "Verjährung", dass ab einer bestimmten Frist nach Entstehung des Schadensfalls die geschädigte Person die Durchsetzbarkeit ihrer Rechte gegen den Schadensverursacher verliert. Die Verjährung ist eine „Einrede“ gegen einen Anspruch. Das heißt, sie muss vom Schuldner aktiv erhoben werden. Nur dann hindert die Verjährung die Durchsetzbarkeit eines Anspruches.

Die Verjährung von Ansprüchen nach Kapitel III tritt nach einem Jahr ein.

Die Verjährung von Ansprüchen nach Kapitel V und VI tritt nach 3 Jahren ein.

Vorsicht vor Verjährung! Sie ist eine scharfe Verteidigungs- und Ausschlusswaffe, die in der Praxis häufig aus dem Fokus gerät.

Aus diesem Grund ist es äußerst wichtig, die Verjährung bei der Bearbeitung von Streitfällen sorgfältig im Auge zu behalten.

In der Regel reicht das gerichtliche Geltendmachen des Anspruches vor dem zuständigen Gericht, um die Verjährungsfrist zu unterbrechen.

Grundsätzlich und auch wenn weiter einvernehmliche Verhandlungen stattfinden, sollte man nicht zögern, 3 Monate vor Verjährungsfrist Klage zu erheben.

Eine Klage zieht nicht zwangsläufig ein vollständiges Rechtsverfahren nach sich, denn auch nach Klageerhebung können weiter einvernehmliche Verhandlungen stattfinden, die zu einer Erledigung des Streits führen. Dies ist in jedem Stadium des Klageverfahrens möglich.

Eine solche Klage hat mehrere Vorteile: Sie hindert nicht daran, einvernehmliche Verhandlungen fortzusetzen und schützt vor Verjährung.

Sie kann ebenfalls als Druckmittel dienen, um dem Ansprechpartner deutlich zu machen, dass, falls notwendig und keine Einigung erzielt wird, ein Gerichtsverfahren immer noch möglich ist.

Um eine zwingende Klageerhebung ausschließlich zum Zweck der Verjährungsunterbrechung zu vermeiden, haben UIP und UIC vorgeschlagen, diesen Artikel zu ergänzen, um eine vertragliche Unterbrechung bzw. Aufhebung der Verjährungsfrist zu erreichen, insbesondere für Fälle, in denen eine Vertragspartei des AVV ihre Verantwortung anerkennt.

Bereits heute besteht die Möglichkeit, sich unter den Vertragsparteien auf Basis einer individuellen vertraglichen Regelung über eine Unterbrechung der Verjährung zu einigen, um so die Notwendigkeit einer Klageerhebung zur Fristwahrung zu vermeiden.

33.2 Die Verjährung beginnt:

- a) für Ansprüche nach Kapitel III mit dem Tag des Ablaufs der vereinbarten oder entsprechend CIM berechneten Fristen**
- b) für Ansprüche nach Kapitel V mit dem Tag, an dem der Verlust oder die Beschädigung festgestellt worden ist, oder mit dem Tag, an dem der Berechtigte den Wagen oder Bestandteile gemäß Artikel 20 als verloren betrachten darf**
- c) für Ansprüche nach Kapitel VI mit dem Tag, an dem der Schaden eingetreten ist.**

Kommentare

Dieser Artikel ist deutlich genug und bedarf keines Kommentars.

Artikel 34 SPRACHEN

Dieser Vertrag ist in Englisch, Deutsch und Französisch abgefasst, wobei jede Fassung gleichermaßen verbindlich ist.

Die Korrespondenz zwischen zwei AVV-Parteien mit unterschiedlichen Landessprachen muss in einer der offiziellen AVV-Sprachen erstellt werden. Die Felder des Formulars aus Anlage 4 müssen daher in mindestens einer der drei o.g. Sprachen abgefasst sein. Rechnungen können in der Landessprache des Ausgabeortes erstellt werden. Die Bestimmungen des Anhangs 6 der Anlage 10 (Codierung der Instandsetzungsschritte) bleiben unberührt.

Kommentare

Jede Version in jeder der drei Vertragssprachen besitzt den gleichen Wert wie die andere.

Prinzipiell ist die Übersetzung akkurat, jede Version besagt dasselbe mit denselben Nuancen. Sollte eine Streitigkeit Halter/EVU eskalieren, ist aber eine Prüfung aller Versionen sinnvoll, um festzustellen, welche Version möglicherweise die eigene Argumentation am besten untermauert.

In Zweifelsfällen bezüglich der Auslegung einer Bestimmung des AVV ist es ebenfalls oft sinnvoll, alle drei Versionen zu lesen.

Per 1. April 2017 wurde folgender Satz diesem Artikel hinzugefügt: „Die Bestimmungen des Anhangs 6 der Anlage 10 (Codierung der Instandsetzungsschritte) bleiben unberührt.“

Die Codierung der von den Werkstätten ausgestellten Rechnungen macht es für den Halter einfacher, die Rechnung zu verstehen und vereinfacht ebenfalls die Verfolgung der Maßnahmen auf dem Wagen für die ECM.

Man beachte, dass diese Codierungspflicht bereits in Anhang 6 von Anlage 10 enthalten war. Es wird allen AVV-Unterzeichnern, insbesondere den Haltern, dringend empfohlen, auf die Anwendung des Anhangs 6 der Anlage 10 zu bestehen und nötigenfalls die Zahlung der Rechnung von der Anwendung des Anhangs 6 abhängig zu machen.

Artikel 35 INKRAFTTRETEN

Dieser Vertrag tritt am 01.07.2006 in Kraft.

Kommentare

Am 01. Juli 2006 ist das COTIF 1999 in Kraft getreten, das das alte Einstellungsregime abgeschafft und den neuen Rechtsrahmen für den AVV geschaffen hat. Der AVV ist folgerichtig zum selben Datum inkraft getreten. Die Grundlagen des AVV und die wesentlichen Strukturen der Beziehungen zwischen den Vertragspartnern sind bis heute unverändert. Dennoch muss der AVV den sich ständig weiterentwickelnden aktuellen Vorschriften des europäischen und internationalen Rechts anpassen.

Es ist daher besonderes Augenmerk darauf zu verwenden, dass jede neue Ausgabe des AVV nur für diejenigen Ereignisse gilt, die in der jeweiligen Anwendungsperiode stattfanden, in der Regel vom 1. Januar bis zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres.

Somit muss ein Ereignis, das zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember 2015 stattfand, auf der Basis der AVV-Ausgabe analysiert und behandelt werden, die zwischen dem 1. Januar und dem 31. Dezember 2015 gültig war, auch wenn die Verhandlungen zwischen den Vertragsparteien bzw. ein Gerichtsverfahren erst 2016 oder 2017 stattfinden.

Daher ist es zweckmäßig, jede Ausgabe des AVV aufzubewahren, um einerseits einvernehmliche Verhandlungen unter Vertragsparteien führen zu können, und um andererseits den Gerichten und der Gegenpartei den bei Aufkommen des Streitfalls gültigen AVV vorlegen zu können, sollte die Angelegenheit vor Gericht gebracht werden.



Sind keine alten AVV-Versionen vorhanden, können alle jemals umgesetzten Änderungen des AVV über die Website des AVV-Büros rekonstruiert werden, denn das AVV-Büro führt eine Historie der Änderungen, wodurch es möglich ist, im Bedarfsfall die bei Ereigniseintritt gültige Fassung des AVV zusammenzustellen.

ANLAGEN

Anlage 1 - Verzeichnis der teilnehmenden Halter und EVU

Kommentare

Wie es der Titel bereits aussagt, enthält diese Anlage, deren Inhalt vom AVV-Büro gepflegt wird, das Verzeichnis der Halter und EVU, die dem AVV angehören. <http://www.gcubureau.org/signatories>

Für jeden Wagenhalter, der dem AVV angehört, sind die telefonischen und elektronischen Kontaktdaten der mit der Verwaltung des Wagenparks betrauten Abteilungen gelistet, die im Bedarfsfall zu kontaktieren sind.

Wie sonst sollte ein EVU eine Kopie des Schadensprotokolls „umgehend“ übermitteln (Artikel 18.3), sich an die richtige Abteilung bzw. an den richtigen Ansprechpartner wenden können, wenn die Kontaktdaten des Halters nicht stimmen?

Anlage 1 AVV wurde zum 01.01.2019 verändert, um mit der ebenfalls zum 01.01.2019 in Kraft tretenden Anlage 15 im Einklang zu stehen. Im Zuge dessen wurden die Angaben einer Kontaktperson für die Bereitstellung und den Empfang von Laufleistungsdaten ergänzt und das Format vereinheitlicht.

Für eine optimierte Verwaltung ihrer jeweiligen Wagenparks ist es daher im Interesse der Vertragsparteien des AVV, dass dieses Verzeichnis ständig korrekt und aktuell gehalten wird.

Auch im Hinblick auf die Verantwortlichkeiten der ECM ist es von zentraler Wichtigkeit, dass die Daten aktuell gehalten werden, da sonst die notwendigen Kommunikationswege nicht funktionieren.

Anlage 2 - Begriffsbestimmungen

Kommentare

Die Begriffsbestimmungen der Anlage 2 AVV sind nicht abschließend. Es werden lediglich diejenigen Begriffe erläutert, die für die Anwendung des AVV notwendig sind. Gleichzeitig gelten die Begriffsbestimmungen des COTIF und des europäischen sowie nationalen Eisenbahnrechts. Im Ergebnis sollen sämtliche Begriffe einem einheitlichen Verständnis unterliegen.

Darüber hinaus gibt es einige Begriffsbestimmungen, die nicht in Anlage 2 AVV genannt sind, die aber für die Auslegung und die Anwendung des Verwendungsvertrags nützlich sind. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Haftung für Bedienstete und andere Personen (Artikel 28 des AVV und Artikel 9 der ER CUV).

Wie mehrfach erwähnt, bilden die ER CUV die Grundlage des AVV. Darüber hinaus ergänzen die ER CUV den AVV in juristischer Hinsicht, falls Bestimmungen aus den ER CUV nicht in den AVV übernommen wurden aber für eine juristisch korrekte Anwendung des Verwendungsvertrags notwendig sind.

Vertraglicher Beförderer (siehe GLW-CUV - Feld Nr. 58: Verwendendes EVU, das den leeren Wagen zur Beförderung übernimmt (Feld Nr. 58 – Wagenbrief/Frachtbrief)

Andere Beförderer (siehe GLW-CUV – Feld Nr. 57) EVU, die nicht das verwendende EVU sind, das den Wagen übernimmt (Feld Nr. 57 – Wagenbrief/Frachtbrief)

Darüber hinaus enthalten die ER CIM weitere Informationen.



Beförderer: (ER CIM – Art. 3)a) – [Der Ausdruck bezeichnet] « den vertraglichen Beförderer, mit dem der Absender den Beförderungsvertrag gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften geschlossen hat, oder einen aufeinanderfolgenden Beförderer, der auf der Basis dieses Vertrags haftet“.

Zu beachten ist, dass in einer Transportkette mehrere Beförderer involviert sein können.

Ausführender Beförderer (ER CIM – Artikel 3)b): [Der Ausdruck bezeichnet] „einen Beförderer, der mit dem Absender den Beförderungsvertrag nicht geschlossen hat, dem aber der Beförderer gemäß Buchstabe a) die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat“.

Aufeinander folgende Beförderer (ER CIM – Art. 26): „[...] eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrags ist, [wird] von mehreren aufeinander folgenden Beförderern durchgeführt...“.

Anlage 3 - Dokumente für die Beförderung leerer Wagen

Kommentare

In dieser Anlage sind lediglich Muster von Dokumenten über leere Wagen als Beförderungsmittel enthalten.

Für weitere nützliche Erläuterungen zum Inhalt des Wagenbriefes ist es sinnvoll, im Handbuch zum Wagenbrief nachzuschlagen, der in deutscher, französischer und englischer Sprache auf der Webseite der CIT heruntergeladen werden kann:

https://www.cit-rail.org/secure-media/files/documentation_de/freight/glw-cuv/glw-cuv_de_2017-01-01_c.pdf?cid=69467

Darüber hinaus gibt es auf derselben Webseite für beladene Wagen ein Handbuch für den CIM-Frachtbrief (GLV-CIM). https://www.cit-rail.org/media/files/documentation/freight/glv-cim/glv-cim_de_2019-01-01_c.pdf?cid=68204

Zur Erinnerung: Bei beladenen Wagen gilt für das Ladegut der Beförderungsvertrag (ER CIM im internationalen Verkehr) und für den Güterwagen (als Beförderungsmittel) der AVV.

Anlage 4 - Schadensprotokoll für Güterwagen

Kommentare

Im Falle eines Schadens liefert das Schadensprotokoll die ersten nützlichen Informationen, um den Halter über die Sachlage zu informieren und die ersten Feststellungen zum Zustand seines Wagens.

Damit es diesen Zweck auch erfüllt, muss das Schadensprotokoll leserlich, in einer der AVV-Sprachen sowie ausführlich und ordnungsgemäß ausgefüllt sein. Es muss außerdem unverzüglich an den Wagenhalter gesendet werden.

Seit dem 1. April 2016 gilt ein neues, verpflichtend anzuwendendes Schadprotokoll, welches **zwingend** in einer der 3 AVV-Sprachen verfasst sein muss. Auf der AVV-Website stehen immer noch zwei Versionen des Schadprotokolls zur Verfügung – eine reine Papierform und eine Form, die eine elektronische Verarbeitung erlaubt.

Im Laufe des Jahres 2019 wird durch das AVV-Büro den Unterzeichnern der „AVV Message Broker“ zur Vewrfügung,

der auch einen automatisierten Austausch des Schadensprotokolls ermöglichen wird.

Um den EVUs das Ausfüllen des Schadprotokolls zu erleichtern und den Haltern zu helfen, das Schadprotokoll zu verstehen, hat eine Ad-hoc Arbeitsgruppe aus UIP, UIC und ERFA einen Leitfaden entwickelt.

Anlage 5 – Berechnungsmethode für den Zeitwert eines Wagens

Kommentare

Ab 1. Januar 2014 wurde die alte Anlage 5, die in weiten Teilen den Text des ehemaligen UIC-Merkblatts 433 (V) übernahm, durch eine neue Anlage 5 ersetzt.

Diese neue Anlage trat am 1. Januar 2014 in Kraft.

Um die Berechnung des Zeitwerts eines Wagens zu vereinfachen und zu vereinheitlichen, gibt es nunmehr ein Berechnungs-Tool für den Pauschalwert gemäß AVV. <http://www.gcubureau.org/calculations>

In diesem Zusammenhang ist auf ein Dokument hinzuweisen, das die AFWP per 1. Januar 2016 mit dem Titel « Wagenpreise » veröffentlicht hat. Dieses nicht vertragliche Dokument wurde von den wichtigsten französischen und belgischen EVU akzeptiert.

Aktuell sind noch folgende Kritikpunkte anzubringen:

- Der Abwertungssatz von 4% pro Jahr erscheint nicht mehr zeitgemäß: Ein Abwertungssatz von 3% scheint den wirtschaftlichen Gegebenheiten eher zu entsprechen.
- Der Betrag von 2.000 EUR für die Schadensermittlungskosten sollte sich auf der Basis eines noch zu bestimmenden Aktualisierungsindex weiterentwickeln.

Anlage 6 - Entschädigungen bei Nutzungsausfall

Kommentare

Der Ausdruck „*Nutzungsausfall*“ beschreibt eine Entschädigung zugunsten des Wagenhalters oder seines befugten Berechtigten wegen Wagenstandzeiten, die durch einen Schaden bzw. eine Verspätung in der Beförderung entstanden sind und von einem EVU verschuldet wurden.

Man unterscheidet 2 Entschädigungsarten:

- pauschalierte Entschädigung
- Entschädigung auf der Basis des tatsächlich entstandenen Schadens.

Pauschalierte Entschädigung

Diese Höhe der Entschädigung nach Kalendertagen berechnet sich aus der Länge des Wagens in Metern multipliziert mit dem für die Wagengattung entsprechenden Faktor. Die entsprechenden Werte sind in der Tabelle unter Punkt 2.1 aufgelistet.

Anschließend muss die Anzahl der zu entschädigenden Tage festgelegt werden.

Im Rahmen des ehemaligen UIC-Merkblatts 433 (V) wurde der Satz der Nutzungsausfallentschädigung alle 5 Jahre gemeinsam von der UIC und der UIP auf der Basis einer für die Branche repräsentativen Anpassungsklausel auf europäischer Ebene angehoben.

Anzumerken ist, dass die Höhe der Nutzungsausfallentschädigung seit dem Inkrafttreten des AVV, also seit dem 1. Juli 2006, bislang nicht aktualisiert wurde. Die Verhandlungen, die auf Initiative der UIP geführt wurden, haben aber

zum Ergebnis geführt, dass zum 1. Januar 2018

- eine Anpassung der Entschädigung in Kraft tritt und
- eine pauschale Entschädigung für den Betriebswertverlust infolge einer Reprofilierung von Radsätzen verlangt werden kann.

Man beachte, dass vor dem 01. Juli 2006, die Nutzungsausfallentschädigung für verspätete Beförderung des Wagens auf der Basis von Artikel 14 des RIP (Anlage zum CIM – COTIF 1980) berechnet wurde, d. h. ca. 5,40 EUR bzw. 3,60 EUR je nach Wagengattung.

Es handelte sich um einen Fehler, der durch den AVV beseitigt wurde. Eine Nichtverfügbarkeit des Wagens wegen Schadens bzw. Überschreitens der Beförderungszeit hat für den Halter dieselben Folgen.

Bedauerlicherweise haben manche EVU es sich gestattet, die Werte aus dem RIP zur Entschädigung bei Überschreiten der Beförderungsfristen beizubehalten. AFWP und VPI widersprechen dieser Praxis deutlich und empfehlen den Haltern auf die Anwendung der Werte der aktuellen Anlage 6 AVV zu bestehen.

Entschädigung auf der Basis des konkreten Schadens

Diese Entschädigung basiert auf einem konkreten Schaden mit Nachweisen. Aus Gründen der Vertraulichkeit sollten dabei keine allzu hohen Anforderungen an die Nachweise gestellt werden. In der Regel sollte eine plausible Darstellung des Schadens genügen.

Diese Entschädigung ähnelt derjenigen aus Artikel 31, die auf einem unmittelbaren Schaden beruht.

Fraglich ist, ob es im AVV einen Unterschied zwischen einem tatsächlichen Schaden (Anlage 6, Teil I, Punkt 1) und einem unmittelbaren Schaden (Artikel 31) gibt, und ob die Entschädigung unterschiedlich weit reicht.

Logisch wäre es gewesen, dieselben Ausdrücke zu verwenden und deshalb wäre es wünschenswert, dass sich die Verfasser des AVV bei einer Überarbeitung des AVV diesem Aspekt widmen. Ein sachlicher Grund für eine unterschiedliche Behandlung ist nicht ersichtlich.

Es ist zu beobachten, dass manche EVU zunehmend dazu neigen, den Höchstbetrag der Nutzungsausfallentschädigung zu begrenzen bzw. die Anzahl der anzurechnenden Tage zu reduzieren. Dies geschieht zumeist über die AGBs (Allgemeine Geschäftsbedingungen) der EVUs. Die Vertragsverhältnisse zwischen EVU und Halter basieren jedoch in den meisten Fällen ausschließlich auf dem AVV. Die AGBs der EVUs, die die Transportverträge zwischen EVU und Verloader regeln, sind im Verhältnis EVU zu Halter nicht anwendbar.

Abschließend ist anzumerken, dass eine Nutzungsausfallentschädigung aus juristischer Sicht keinesfalls als eine *"unberechtigte Bereicherung"* anzusehen ist.

Anlage 7 - Ersatzteile

Kommentare

Der Leitgedanke dieser Anlage kann wie folgt zusammengefasst werden: *„Das Ersatzteilmanagement muss kostengünstig und rationell organisiert sein, um Stillstandzeiten von Wagen zu minimieren und Ersatzteiltransporte zu reduzieren.“*

An dieser Stelle soll davon abgesehen werden, den Anforderungs- und Abnahmeprozess für Ersatzteile- bzw. das Rücksendungsverfahren beschädigter Teile im Detail zu betrachten, sondern der Fokus soll auf bestimmte Einzelaspekte gelenkt werden.

Zunächst ist in Bezug auf Punkt 1.2 über die Gleisbelegung bei Ersatzteilanforderungen wichtig, umsichtig zu handeln und dies sowohl seitens des EVU, das die Muster H und Hr umgehend zusenden sollte, als auch für den Halter, der die Ersatzteile auch so schnell wie möglich bestellen sollte.

Ziel ist es, dass ein Wagen nicht ein Jahr auf einem Gleis stehen bleibt, weil das Teil nicht zugesandt wurde, wie in einigen berichteten Fällen geschehen.

Hat das EVU versäumt, dem Halter die Muster H und Hr zuzusenden, ist eine Nutzungsausfallentschädigung für die Stillstandzeit des Wagens fällig.

Hat der Halter vergessen, dem EVU bzw. seinem Erfüllungsgehilfen die Ersatzteile zuzusenden, gehen die Gleisbelegungskosten zu Lasten des Halters.

Um dieses Problem zu lösen, muss mit entsprechenden Nachweisen festgestellt werden, wer, EVU oder Halter, seine Sorgfaltspflicht verletzt hat.

Darüber hinaus ist diese Anlage im Zusammenhang mit Artikel 23.2 des AVV zu sehen: „Werden für Instandsetzungsarbeiten Ersatzteile beim Halter angefordert, so wird der Nutzungsausfall zwischen dem Tag der Anforderung und dem Tag des Eintreffens der Teile unterbrochen“.

Zusätzlich zu diesen Kommentaren ist daran zu erinnern, dass das Ersatzteilmanagement gemäß den festgelegten Anforderungen in den Instandhaltungsunterlagen von jedem, von der ECM verwalteten Wagen organisiert werden muss.

Die neue Fassung der Anlage 7, die ab 1. Januar 2018 anwendbar ist, enthält eine Auflistung vereinheitlichter Teile. Diese Auflistung wird vom operativ tätigen Personal sehr begrüßt.

Anlage 8 - Geschäftsordnung zur Anwendung und Weiterentwicklung des AVV

Kommentare

Wie bereits in den einleitenden Kommentaren erwähnt, könnte die Anlage 8 auch als „das lebenswichtige Organ“ zur Sicherung der Umsetzung und der Funktion des AVV betrachtet werden. Sie regelt die Organisationsstrukturen des AVV.

Zu diesem Zweck gibt es:

- das „**AVV-Büro**“, das durch einen Treuhänder gemanagt wird und mit den verwalterischen Tätigkeiten betraut ist,
- das „**Gemeinsame Komitee**“, das als politisches und leitendes Organ des AVV bezeichnet werden kann.

Das AVV-Büro

Floris FOQUE ist der amtierende Treuhänder des AVV-Büros.

Dieser Treuhänder verwaltet das AVV-Büro. Seine Aufgabe ist rein verwalterisch und er muss sich absolut neutral verhalten.

Zu seinen Aufgaben gehören insbesondere:

- Übersetzung und Veröffentlichung des AVV und seiner Änderungen
- Pflege und Veröffentlichung des Verzeichnisses der Vertragsparteien auf der Webseite

Die Betriebskosten des AVV-Büros werden von den Vertragsparteien getragen.

Das Gemeinsame Komitee

Das Gemeinsame Komitee setzt sich aus Vertretern der drei Gründungsverbände des AVV, nämlich der UIP (fünf Vertreter), der UIC (fünf Vertreter) und der ERFA (2 Vertreter) zusammen. Jeder Verband verfügt über einen Berichterstatter. <http://www.gcubureau.org/fr/web/portal/who>

Karl-Heinz FEHR ist der Berichterstatter für die UIP.

Um das Gleichgewicht und die strikte Neutralität zu wahren, gibt es weder einen alleinigen Vorsitzenden noch einen rotierenden Vorsitz, sondern zwei Co-Vorsitzende:

- 1 Co-Vorsitzender aus der UIP (Stephan LOHMEYER (VTG))
- 1 Co-Vorsitzender aus der UIC/ERFA (Nicolas CZERNECKI (SNCF))

Das Gemeinsame Komitee

- schlägt den Treuhänder und den Revisor vor und kann sie auch abberufen;
- stellt Anträge zu Änderungen und Ergänzungen des AVV;
- prüft gemeinsam interessierende Fragen und setzt erforderlichenfalls Ad-hoc-Gruppen ein;
- beschließt über Aufnahmeersuchen weiterer Verbände, die EVU oder Wagenhalter repräsentieren;

Das Gemeinsame Komitee ist das höchste politische Organ des AVV und kann alle Initiativen zugunsten der AVV-Vertragsparteien ergreifen. Es darf aber keinesfalls eigenmächtig Änderungen am AVV vornehmen; diese Befugnis steht einzig den Unterzeichnern zu.

Anlage 9 - Bedingungen für die technische Übergangsuntersuchung an Güterwagen

Kommentare

Wie im Titel angekündigt, führt diese Anlage 9 die Bedingungen für den Wagenaustausch unter EVU auf.

Es ist aber wichtig, den Inhalt von Artikel 12 zu berücksichtigen: *„Jedes EVU hat die Wagen sorgfältig und pfleglich zu behandeln und die Kontrollen gemäß Anlage 9 vorzunehmen. Es hat insbesondere sicherheitsrelevante Kontrollen in demselben Umfang an allen Wagen, unabhängig von deren Halter, durchzuführen“.*

In seiner jetzigen Abfassung beschränkt Artikel 12 die Kontrollen gemäß Anlage 9 nicht auf die alleinige Übergangsuntersuchung zwischen EVU, sondern schreibt sie bei jeder Übernahme eines Wagens durch ein EVU vor.

Punkt 2.2: *„Um Mängel festzustellen, geht das befähigte Personal an den beiden Seiten des Zuges entlang und untersucht sorgfältig jeden Wagen.“*

Punkt 2.3: *„Dieses Personal muss mindestens über die nachstehenden Kompetenzen verfügen: ...*

- *Fähigkeit zur Bewertung technischer Schäden und Mängel an den Fahrzeugen und ihrer Ladungen sowie deren Auswirkungen auf den Betrieb,*
- *Kenntnis der Verladerichtlinien“*

Artikel 2.3 listet die Mindestkompetenzen des untersuchenden Personals auf.

Anzumerken ist, dass der Begriff „Wagenmeister“ seit dem 1. Januar 2016 aus dem AVV verschwunden ist. Die Wageninspektion und die Sicherheitsverantwortung für den Eisenbahnbetrieb sind in erster Linie beim EVU angesiedelt. Hierzu verwenden die EVUs in Deutschland und in Frankreich aber weiterhin Wagenmeister, die eine Ausbildung in einer Schulungseinrichtung durchlaufen haben, die von EPSF beziehungsweise dem EBA anerkannt sind.

Allgemein betrachtet: [Sie - die technische Übergangsuntersuchung] *„besteht darin, die Wagen auf Betriebssicherheit und Verkehrstauglichkeit zu untersuchen, erkennbare Mängel oder Hinweise darauf gemäß Anhang 1 (Fehlerkatalog) festzustellen und die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen“* (Anlage 9, Teil 1, Punkt 2.2).

Die Anlage 9 ist in Verbindung mit Artikel 11 des AVV (Zurückweisung der Wagen) zu sehen, der besagt: „*Ein EVU kann Wagen zurückweisen, wenn [...] der Zustand des Wagens nicht den technischen und Instandhaltungsvorschriften sowie den geltenden Verladerrichtlinien entspricht*“.

Daraus kann also folgendes geschlossen werden:

- Übernimmt das EVU den Wagen ohne Vorbehalt, gilt der Wagen als wieder in gutem Zustand, das Ladegut als ordnungsgemäß verladen und dessen Beförderung als sicher.
- Im Fall eines Schadens wegen des Ladegutes würde der Versender bzw. sein Verloader lediglich für einen verdeckten Lademangel haften, da jeder sichtbare Mangel des Ladegutes oder der Verladung gegenüber den Verladevorschriften bei der technischen Übergangsuntersuchung vom durchführenden Personal hätte festgestellt werden müssen.

Auf dieser Grundlage ist erhöhte Aufmerksamkeit bei der Anwendung von Artikel 13.2 geboten, nach welchem das EVU von seiner Haftung befreit ist, wenn die Fristüberschreitung auf einen „*Mangel* am Wagen oder an der Ladung“ zurückzuführen ist.

Artikel 22.2 stellt die logische Folge der Anwendung von Anlage 9 dar, da er

- die Haftungsbefreiung des EVU festlegt, wenn es folgenden Sachverhalt beweisen kann: „mangelnde Instandhaltung durch den Halter, wenn das EVU nachweist, dass es den Wagen fehlerlos betrieben und überwacht hat“;
- klar den Unterscheid zwischen dem offensichtlichen und dem verdeckten Mangel macht, da er wie folgt abschließt: „Ein Halter kann sich nicht auf den versteckten Mangel eines eigenen Wagens berufen, um zu beweisen, dass er den Schaden nicht verschuldet hat.“

Anlage 10 - Korrektive und präventive Instandhaltung der Güterwagen

Kommentare

Ziel der Anlage 10 ist es, eine möglichst optimale Nutzung des Güterwagens zu ermöglichen und eine möglichst hohe Verfügbarkeit zu erreichen. Für den Kunden sind möglichst geringe Ausfallzeiten durch Instandsetzungsmaßnahmen ein zentrales Kriterium für die Attraktivität des Schienengüterverkehrs insgesamt.

Geänderte bzw. neu hinzugefügte Seiten tragen im Allgemeinen das Datum vom 1. Januar 2019 am Seitenschluss; Änderungen bzw. Zusätze sind durch **einen senkrechten blauen Randstrich** kenntlich gemacht.

Also empfiehlt es sich, sich unter der Rubrik „Historie der Änderungen“ auf der Webseite des AVV diese Änderungen anzuschauen. <http://www.gcubureau.org/amendment-history>

Zu unterscheiden sind zwei Arten der Instandhaltung von Güterwagen: Die präventive Instandhaltung und die korrektive Instandhaltung. Die präventive Instandhaltung dient im Einklang mit Artikel 7 AVV und den europäischen Vorschriften dazu, den Wagen während seiner gesamten Lebensdauer in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten. Diese Instandhaltung erfolgt unter der Verantwortung der ECM im Rahmen eines Instandhaltungsregelwerks.

Die korrektive Instandhaltung dient der Wiederherstellung des betriebssicheren Zustands nach einem ungeplanten



Ereignis. Ziel der korrektiven Instandhaltung ist, dass die Güterwagen nach dem Verlassen einer Werkstätte keine Mängel aufweisen, welche eine erneute Außerbetriebsetzung des Wagens ergeben können.

Weitergehende praktische Informationen bezüglich der erwähnten Instandhaltungsarten werden im Rahmen der praktischen AVV-Schulungen in einem Instandhaltungswerk gegeben.

Anlage 11 - Anschriften und Kennzeichnungen an Güterwagen

Kommentare

Obwohl die Digitalisierung auch im Eisenbahnbetrieb Schritt für Schritt Einzug hält und Daten über Datenbanken verfügbar werden, ist bis heute eine qualifizierte Kennzeichnung am Wagen für einen reibungslosen und sicheren Eisenbahnbetrieb unverzichtbar. Kennzeichnungen an Güterwagen sorgen bis heute für eine praktische und zuverlässige Identifizierung der Wagen durch die Betreiber. Für diese Markierungen ist die ECM verantwortlich.

Früher wurde die Kennzeichnung von der UIC geregelt, die alle nationalen Bahnen (EVU und Infrastrukturbetreiber) vereinte, welche wiederum die Aufsicht über den Schienenverkehr im Auftrag der jeweiligen nationalen Ministerien ausübten.

Aktuell ergeben sich Kennzeichnungspflichten aus der TSI WAG in Verbindung mit der Norm EN 15877-1 aus August 2012.

Dennoch werden manche Kennzeichnungen aus früheren UIC-Merkblättern (z.B. 438.2) hinzugefügt, um die Verwaltung und den Austausch der Wagen zu erleichtern, sofern sie der einschlägigen Regelung entsprechen.

Diese Möglichkeit der zusätzlichen Markierungen wird von Artikel 3§1 d der ER CUV gegeben, nach welchem „*andere im Vertrag über die Verwendung des Wagens vereinbarte Kennzeichen und Anschriften*“ am Wagen angebracht werden können.

Zweck dieser Anlage 11 ist es, alle am Wagen anbringbaren Markierungen aufzuführen.

Anlage 12 - Schadenskataloge für Güterwagen

Kommentare

Dieser Schadenskatalog ist eine hilfreiche Ergänzung von Kapitel V, er konkretisiert insbesondere Artikel 22.4 AVV.

Als eine Art praktischer Leitfaden wurde er gemeinsam von Haltern und EVU verfasst und macht es leichter festzustellen, ob der Halter oder das EVU den Schaden tragen muss.

Es handelt sich um eine belastbare Regelung und vereinfacht die Beziehungen zwischen EVU und Haltern bei der Abwicklung von Schäden an Wagen.

Er kann als positives Beispiel eines partnerschaftlich erreichten Einvernehmens zwischen EVUs und Haltern dienen. Er nimmt damit eine Vorbildfunktion ein für weitere derartige Lösungen, wo immer diese möglich sind.

Anlage 13 Liste für die Behebung von Schäden durch EVU am Ort der Aussetzung des Wagens oder in unmittelbarer Nähe

Kommentare

Zusätzlich zu Artikel 19 bezweckt diese Anlage eine Wiederherstellung der Lauffähigkeit der Wagen „*am Ort der*



Aussetzung des Wagens oder in unmittelbarer Nähe davon durch Betriebspersonal, Wagenmeister, mobile Equipen“.

Dieses neue Verfahren ist gleichermaßen flexibel, klar und schlank.

Das Verfahren ist flexibel, da die Anwendung weder für das EVU verbindlich ist, noch vom Halter gefordert werden kann.

Das Verfahren ist klar, da die Anlage deutlich die Arbeiten listet, die „ohne vorherige Zustimmung des Halters“ durchgeführt werden dürfen.

Das Verfahren ist schlank, wird aber gleichzeitig den Pflichten der ECM gerecht.

Anlage 14 - Zusätzliche Bedingungen für die Verwendung von Wagen im Fährverkehr und im Austausch mit Breit- und Normalspurbahnen

Kommentare

Diese neue Anlage trat per 1. Januar 2013 in Kraft.

Ursprünglich beinhaltete ein UIC-Merkblatt diese Bestimmungen, aber zur besseren Lesbarkeit und leichteren Verfügbarekeit unter den Vertragsparteien des AVV wurde sie in den AVV aufgenommen.

Anlage 15 - Laufleistungsmeldung

Kommentare

Die in Artikel 15, § 3 ATMF enthaltene Verpflichtung wird im AVV wie folgt berücksichtigt:

- in Artikel 18 und dem ihn ergänzenden Anhang 4 in Bezug auf Zwischenfälle/Unfälle;
- in Artikel 15 in Bezug auf die Nutzung.

Artikel 15 legt aber keinerlei Modalitäten zur Ausführung fest und bedarf daher einer Konkretisierung, die die neue Anlage 15 leistet.

Um den Austausch von Informationen zwischen den mehr als 600 Vertragsparteien des AVV effizient zu gestalten, sind harmonisierte Bedingungen individuellen Lösungen vorzuziehen.

Um die vom Gesetzgeber angestrebten Ziele zu verwirklichen, aber auch um den geforderten Austausch von Informationen zu ermöglichen und zu optimieren, muss ein Standard für den Austausch von Informationen, wie sie im AVV vorgesehen sind, entwickelt werden.

Seitens der EVU wird es dann möglich sein, Automatisierungslösungen zu implementieren und seitens der Halter, effiziente Verarbeitungsverfahren zu definieren und Daten aus verschiedenen Quellen ohne manuelle Überarbeitung einzubinden.

Dieser Standard ermöglicht weiterhin die Digitalisierung des Austauschs, womit Potenzial für mehr Produktivität und damit Wettbewerbsfähigkeit für den Bahnbetrieb erschlossen wird. Die Vorteile der neuen Anlage 15 sind somit Klarheit, Präzision und Vereinheitlichung.

Anlage 16 - TECHNISCHE WAGENDATEN

Die Anlage 16 präzisiert die in Artikel 7.4 AVV festgelegten Informationspflichten. Der Halter hat den Eisenbahnverkehrsunternehmen die administrativen und technischen Fahrzeugdaten, gemäß Seiten 2 bis 5, für die in der AVV Datenbank hinterlegten Wagen rechtzeitig vor der Verwendung eines Wagens bereitzustellen. Das EVU hat jederzeit einen Zugriff auf diese Daten und darf sie ausschließlich für eigene betriebliche Zwecke verwenden. Das AVV Büro stellt den Vertragsparteien eine Kommunikationsplattform (GCU Message Broker) zur Übermittlung der technischen Wagendaten zur Verfügung. Weitere Informationen, wie z.B. Kurzbeschreibung von allfälligen Handlungsanweisungen für den Technischen Wagendienst und den Betrieb müssen bilateral zur Verfügung gestellt werden. Nötig sind die Informationen immer dann, wenn fahrzeugbezogene, technische Sachverhalte nicht in der Anlage 9 AVV geregelt sind.

Kommentare

Um die vom Gesetzgeber angestrebten Ziele zu verwirklichen, aber auch um den geforderten Austausch von Informationen zu ermöglichen und zu optimieren, musste ein Standard für den Austausch von Informationen, wie sie im AVV vorgesehen sind, entwickelt werden.

Seitens der Halter ist es fortan möglich, Automatisierungslösungen zu implementieren und seitens der EVU, effiziente Verarbeitungsverfahren zu definieren und Daten aus verschiedenen Quellen ohne manuelle Überarbeitung einzubinden.

Dieser Standard ermöglicht weiterhin die Digitalisierung des Austauschs, womit Potenzial für mehr Produktivität und damit Wettbewerbsfähigkeit für den Bahnbetrieb erschlossen wird.

Die in der neuen Anlage 16 enthaltenen Vorgaben zum Austausch von Informationen sind sowohl auf Seiten der EVU als auch auf Seiten der Halter kurzfristig und mit vertretbarem finanziellen Aufwand umsetzbar.

Sowohl die EVU als auch die Halter können somit ihre gesetzlichen und vertraglichen Pflichten erfüllen.