



AVV :

**Fragen und Antworten
aus der Praxis**



AVV : Fragen und Antworten aus der Praxis

01.06.2009

ZIEL

Der folgende Text will praktische Ratschläge für eine bestmögliche Nutzung des AVV erteilen und somit den UIP-Wagenhaltern ermöglichen, auf häufig festgestellte Probleme bei der Anwendung des AVV in Europa flexibel und sachgemäß zu reagieren.

Nicht dagegen hat er den Anspruch, präzise juristische Auslegungen von AVV Artikeln zu liefern.

Die praktischen Ratschläge beruhen auf Fällen und Fragen, die 2008 dem AVV-Forum der UIP von seinen Mitgliedern vorgelegt worden sind.

Die Erklärungen und Kommentare folgen den Kapiteln des AVV und seinen Anlagen.

Die Ratschläge sind aus Gründen der Verständlichkeit bewusst kurz gefasst. Zur Vertiefung empfiehlt es sich daher, die oft ausführlichere Darstellung im AVV Forum zu konsultieren.

Das Papier wird auf Grundlage der im AVV Forum neu vorgelegten Fragen und Probleme sowie der Änderungen des Vertragstextes laufend aktualisiert werden.

Die Nutzer des Texts sind aufgefordert, im AVV Forum der UIP regelmäßig über neue Herausforderungen und Probleme im täglichen Umgang mit dem AVV zu berichten und damit aktiv zu einer kontinuierlichen Fortentwicklung des Papiers und letztlich zu einer Stärkung der Position der Wagenhalter gegenüber ihren Vertragspartnern beizutragen.

Kapitel I : Gegenstand, Anwendungsbereich, Kündigung, Weiterentwicklung des Vertrages, Ausscheiden als Vertragspartei

Der AVV wurde entworfen, um die Verträge für die Verwendung der Wagen als Beförderungsmittel auf europäischer Ebene zu vereinheitlichen, und soll von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und den Wagenhaltern, die den AVV untergezeichnet haben, sowohl im Binnen- als auch im internationalen Verkehr angewendet werden.

Art. 1 – Gegenstand

Gilt der AVV ohne Einschränkung für den Binnenverkehr ?

Ja.

Lediglich im Rahmen des Artikels 28 (Haftung für Bedienstete und andere Personen) stellen die Bahnen infrage, einen Infrastrukturbetreiber ¹ im Binnenverkehr als Erfüllungsgehilfen zu betrachten („als Person, deren sie sich zur Erfüllung des Vertrags bedienen“)

Art. 2 - Anwendungsbereich

Kann ein EVU, das den AVV gezeichnet hat (AVV-EFU), einseitig Bestimmungen festlegen, die vom AVV abweichen ?

Nein:

Artikel 2.3 des AVV besagt ausdrücklich: „Die Bestimmungen dieses multilateralen Vertrags gelten zwischen den Vertragsparteien, soweit sie untereinander nichts anderes vereinbart haben“.

Diese Formulierung bedeutet, dass vom AVV abweichende Vereinbarungen zwischen AVV-Mitgliedern nur **ausdrücklich** abgeschlossen werden können.

Schweigen des Halters bedeutet daher nicht Zustimmung. Bei Verweisen auf Allgemeine Verkaufsbedingungen (in einem Beförderungsvertrag) ist dennoch Vorsicht geboten. Mögliche Abweichungen vom AVV könnten mit- gebilligt werden.

Änderungen des AVV sind nur nach dem in Anlage 8 vorgeschriebenen formellen Verfahren möglich.

¹ Diese Problematik wird in Kapitel VII - Art. 28 näher erläutert.

Kapitel II : Pflichten und Rechte des Halters

Kapitel II legt grundsätzlich fest, dass der Wagen des Halters in technischer Hinsicht den geltenden Vorschriften entsprechen muss und dass der Halter verpflichtet ist, den Wagen stets in diesem vorschriftsmäßigen Zustand zu erhalten.

EU Richtlinien zur Eisenbahnsicherheit und –Interoperabilität haben jetzt den Halter und zusätzlich eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (entity in charge of maintenance –ECM) in die europäische Eisenbahngesetzgebung eingeführt.

Im Rahmen des privatrechtlichen AVV bleibt der Halter jedoch entsprechend den geltenden Vorschriften für die Instandhaltung verantwortlich und diese Verantwortung bleibt auch bestehen, wenn Arbeiten an Dritte vergeben werden.

Die deutsche Bundesregierung hält dies in ihrer Erklärung zur Interoperabilität vom April 2008 ebenfalls für die praxisgerechtere Lösung.

Im Rahmen des EU Rechts kann das Auseinanderfallen von Halter und ECM dadurch vermieden werden, dass der Halter sich bei der Zulassung des Wagens selbst als „ECM“ registriert.

Im Zuge der gegenwärtigen Überarbeitung des AVV wird der neuen Definition des ECM im EU-Recht Rechnung getragen.

Kapitel III : Pflichten und Rechte der EVU

Art. 10 – Übernahme der Wagen - Art. 11 - Zurückweisung der Wagen

Welche Kriterien gelten für die Übernahme bzw. Zurückweisung eines Wagens durch ein EVU ?

Seit dem Inkrafttreten des neuen COTIF 99 besteht für ein EVU keine Beförderungspflicht mehr. Innerhalb des AVV müssen EVU jedoch sowohl im Binnen- als auch im internationalen Verkehr alle Wagen befördern, deren Halter ebenfalls am AVV teilnehmen. Ausnahmen sind lediglich im Rahmen des Artikels 11 erlaubt, der erschöpfend die Ausnahmen auflistet. Der gebräuchlichste

Zurückweisungsgrund eines EVU wird naturgemäß im Zusammenhang mit der Betriebssicherheit stehen.

Die Gleichbehandlung aller Wagen (Bahn-oder Nicht-Bahnwagen) muss dabei strikt eingehalten werden.

Die Ablehnung einer Beförderung, die als nicht gerechtfertigt betrachtet wird, sollte dem Forum AVV oder dem UIP-Sekretariat gemeldet werden. UIP-Sachverständige werden den Fall prüfen und nötigenfalls das Gemeinsame AVV Komitee einschalten.

Art 12 – Behandlung der Wagen

Welche Wagenkontrollen sind von einem EVU vorzunehmen ?

Ein EVU hat bei der technischen Übergangsuntersuchung alle unter Artikel 2.2 der Anlage 9 vorgesehenen Kontrollen durchzuführen.

Anlage 9 Art. 2.2 (Verfahrensweise):

Die technische Übergangsuntersuchung wird von Wagenmeistern an einem durch die beteiligten EVU vereinbarten Ort durchgeführt.

Sie 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. Um Mängel festzustellen, geht (gehen) der (die) Wagenmeister an den beiden Seiten des Zuges entlang und untersucht (untersuchen) sorgfältig jeden Wagen.

Ist ein EVU bei der Durchführung einer Kontrolle befugt, die Bremsen eines Wagens auszuschalten?

Ja, der mit der Kontrolle beauftragte Wagenmeister ist dazu befugt, die Bremsen eines Wagens auszuschalten. (siehe Anlage 9 – Anhang 1 – Code 3.1.)

Art. 13 – Beförderungsfrist der Wagen und Haftung

Welche Fristen sind für die Beförderung leerer oder beladener Wagen zu beachten?

Artikel 13.1 des AVV stellt folgenden Grundsatz auf:

- *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 ² für Wagenladungen.*

² CIM Artikel 16 Lieferfristen

Dies bedeutet, dass **für leere wie für beladene Wagen** die vertraglich vereinbarten Beförderungsbedingungen (in der Regel: Allgemeine Verkaufsbedingungen des verwendenden EVU) gelten.

Wenn nicht vertraglich anders vereinbart, gelten **für beladene Wagen (im internationalen Verkehr)** und **für leere Wagen (im Binnenverkehr und internationalen Verkehr)** die Fristen des Artikels 16, CIM (Abfertigungsfrist von 12 Stunden + Beförderungsfrist von 24 Stunden je angefangene 400 km). Für beladene Wagen im nationalen Verkehr können nationale Regeln zur Anwendung kommen.

Können die Beförderungsfristen des CIM im Falle einer Beförderungskette verlängert werden?

Die Verlängerung der o.a. Beförderungsfristen ist gemäß Artikel 26 CIM³ ausgeschlossen da jedes EVU in der Transportkette auch hinsichtlich der Beförderungsfrist durch den einzigen Beförderungsvertrag gebunden ist

Kann ein EVU den Haltern einseitig einen Betrag auferlegen, der geringer ist als die in Anlage 6 vorgesehene Nutzungsausfallentschädigung?

§ 1 Die Lieferfrist wird zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart. Fehlt eine Vereinbarung, darf die Lieferfrist jedoch nicht länger sein als diejenige, die sich aus den §§ 2 bis 4 ergibt.

§ 2 Vorbehaltlich der §§ 3 und 4 betragen die Höchstlieferfristen:

a) für Wagenladungen

- Abfertigungsfrist 12 Stunden,
- Beförderungsfrist je angefangene 400 km 24 Stunden;

b) für Stückgut

- Abfertigungsfrist 24 Stunden,
- Beförderungsfrist je angefangene 200 km 24 Stunden.

Die Entfernung bezieht sich auf den vereinbarten, mangels eines solchen auf den kürzestmöglichen Beförderungsweg.

§ 3 Der Beförderer kann Zuschlagsfristen von bestimmter Dauer für folgende Fälle festsetzen:

a) Sendungen, die

- über Linien mit unterschiedlicher Spurweite,
 - zur See oder auf Binnengewässern,
 - auf einer Straße, wenn keine Schienenverbindung besteht,
- befördert werden;*

b) außergewöhnliche Verhältnisse, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben. Die Dauer der Zuschlagsfristen muss aus den Allgemeinen Beförderungsbedingungen ersichtlich sein.

§ 4 Die Lieferfrist beginnt mit der Übernahme des Gutes; sie verlängert sich um die Dauer des Aufenthaltes, der ohne Verschulden des Beförderers verursacht wird. Die Lieferfrist ruht an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen.

³ **Artikel 26 CIM: Aufeinanderfolgende Beförderer**

Wird eine Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Beförderungsvertrages ist, von mehreren aufeinanderfolgenden Beförderern durchgeführt, so tritt jeder Beförderer dadurch, dass er das Gut mit dem Frachtbrief übernimmt, in den Beförderungsvertrag nach Maßgabe dieses Frachtbriefes ein und übernimmt die sich daraus ergebenden Verpflichtungen. In diesem Fall haftet jeder Beförderer für die Ausführung der Beförderung auf der ganzen Strecke bis zur Ablieferung.

Nein.

Kapitel 1 behandelt die von einem EVU einseitig auferlegten Abweichungen.

Dies gilt selbstverständlich auch im Rahmen einer Transportkette :

Im Rahmen eines belgisch-französischen Verkehrs wurde ein Beförderungsvertrag mit B-Cargo geschlossen. Hat die SNCF das Recht, die Anwendung der Entschädigungssätze für Nutzungsausfall des AVV abzulehnen und diejenigen ihrer AVB aufzuerlegen, obwohl der Kunde die AVB der SNCF nicht kennt?

Sofern der Halter (oder sein Verfügungsberechtigter) die AVB der SNCF nicht akzeptiert hat, können lediglich die AVB von B-Cargo zur Anwendung kommen. Der AVV stellt die einzige vertragliche Bindung des Halters zur SNCF dar.

Wichtig: Die Bestimmungen des **Beförderungsvertrages (einschl. AVB)** dürfen nicht mit denen des **Verwendungsvertrags** verwechselt werden.

Art. 14 – Disposition leerer Wagen

Wie ist der Wagenbrief richtig auszufüllen?

Der Wagenbrief ist das neue Begleitdokument für Leerläufe. Für Erläuterungen sollte das „Handbuch Wagenbrief“ konsultiert werden, das in deutscher, französischer und englischer Sprache auf der CIT-Website: <http://www.cit-rail.org/wagenverwendung/glw-cuv.html> heruntergeladen werden kann.

Auf derselben Website können dreisprachige Handbücher CIM-Frachtbrief (GLV-CIM): <http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/glv-cim.html> und Kombiniertes Verkehr (GLV –TC) heruntergeladen werden: <http://www.cit-rail.org/de/gueterverkehr/glv-tc.html>

Kann der Wagenbrief auch für Neubauwagen oder Wagen zum Verschrotten verwendet werden?

Ja.

Wann unterliegen Leerwagen bei Grenzüberschreitung einem Zollverfahren?

Wenn die grenzüberschreitende Beförderung der Leerwagen zum Zwecke der Reinigung, Instandhaltung, Vermietung, Umbau, Verkauf, Neuwagenauslieferung und Verschrottung erfolgt, unterliegen sie dem Zollverfahren.

In diesem Falle hat die Beförderung mit CIM-Frachtbrief zu erfolgen. Die Bestimmungen des AVV finden gleichwohl Anwendung, soweit sie nicht im Widerspruch zur CIM stehen.

Auf Anregung des Internationalen Eisenbahn-Transport Komitees (CIT) wurde jetzt ein vereinfachtes Verfahren vorgeschlagen.

Danach soll gelten : Überquert ein Wagen bei Kauf oder Verkauf, bei einem Umbau, der eine neue technische Zulassung verlangt, bei Langzeitvermietung (mindestens ein Jahr) oder bei Verschrottung eine Zollgrenze, gelten Zollformalitäten. Als „Gut auf Rädern“ unterliegt er der CIM. Reinigung, Instandhaltung und keine neue Zulassung verlangende Umbauten unterliegen jedoch nicht mehr den Zollformalitäten und damit der Anwendung des CIM.

Der Vorschlag wird der EU Kommission (GD TAXUD) zur Änderung der Zollformalitäten eingereicht.

Art. 15 - Informationen an den Halter

Sind die EVU verpflichtet, und wenn ja, innerhalb welcher Frist, den Haltern Informationen über die Laufleistung der Wagen zu übermitteln?

Informationen zur Laufleistung sind für die Instandhaltung eines Wagens unentbehrlich und daher von Artikel 15.2 vorgesehen.

Die Bahnen wenden generell ein, dass sie „ im Rahmen ihrer jeweiligen Betriebs- und Erfassungssysteme“ immer noch nicht im Stande sind, diese Informationen korrekt zu liefern.

Im Rahmen des europäischen Informationssystems gem. TAF TSI sollen diese Informationsverpflichtungen bis spätestens 2014 in Echtzeit verwirklicht werden.

Art. 16 – Übergabe von Wagen an Dritte

Was geschieht, wenn ein „AVV-Halter“ einen Wagen einem „Nicht-AVV-EVU“ übergibt ?

In diesem Fall kann der Halter nicht die Anwendung des AVV verlangen und unterliegt im Binnenverkehr dem nationalen Recht. Im internationalen Verkehr gelten die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV. In beiden Fällen können die AVB des verwendenden EVU oder besondere Abkommen zwischen verwendende EVU und Halter ebenfalls gelten.

Aus Gründen der Rechtsicherheit und da nur der AVV einen einheitlichen Rechtsrahmen festlegt, dürfte es im Interesse des Halters liegen, nur mit EVU zu arbeiten, die am AVV teilnehmen.

Was geschieht, wenn ein „AVV-EVU“ einen AVV-Wagen einem „Nicht-AVV-EVU“, ohne Zustimmung des Halters, übergibt?

In diesem Fall haftet das übergebende EVU für einen Schaden gem. Artikel 16 gegenüber dem Halter dieses Wagens.

Diese Bestimmung hat den Vorteil, dass der AVV-Wagen in einem solchen Falle nicht als Wagen eines Dritten im Sinne des Artikels 22.2 betrachtet werden kann und es damit dem letztverwendenden AVV EVU nicht erlaubt, sich der Haftung zu entziehen. Auch wenn der fragliche Wagenhalter im Vorhinein informiert wird, kann Stillschweigen hier nicht die Zustimmung ersetzen.

Art. 17 – Übernahme von Wagen dritter Halter

Ein Nicht-AVV Wagen, der von einem AVV EVU übernommen wird und einen Schaden an einem AVV Wagen verursacht, kann nicht als Wagen eines Dritten im Sinne des Artikel 22 und 27 betrachtet werden. Dies würde nämlich dem EVU die Möglichkeit geben, sich von der Haftung zu befreien. Das EVU, das den Nicht-AVV Wagen übernommen hat, ist für den verursachten Schaden verantwortlich.

Kapitel IV : Feststellung und Behandlung der Schäden an Wagen im Gewahrsam eines EVU

Dieses Kapitel beschreibt, wann, wie und von wem die Feststellung der Schäden an Wagen im Gewahrsam eines EVU vorzunehmen ist. Ebenfalls werden die Behandlung des Schadens, die Wiederherstellung der Lauffähigkeit und die Instandsetzung des Wagens geregelt.

Art. 18 – Feststellung der Schäden

Welches Verfahren ist für die Feststellung der Schäden anzuwenden?

Jede Schadensfeststellung oder –Vermutung muss in einem Schadensprotokoll festgehalten werden (siehe Muster in Anlage 4 zum AVV). Dieses Schadensprotokoll ist vom EVU unverzüglich zu erstellen und auch unverzüglich dem Halter zu übermitteln.

Der Halter kann die Schlussfolgerungen im Schadensprotokoll anerkennen oder ablehnen.

Wie ist zu verfahren, wenn ein Schadensprotokoll fehlt?

Der Halter hat das Recht, die Zahlung der Reparatur (Artikel 26 Schadensregulierung) zu verweigern, solange ihm das Schadensprotokoll nicht übersandt ist.

Hat der Halter zu beweisen, dass er das Schadensprotokoll nicht vom EVU erhalten hat ?

Nein.

Das EVU muss die Übermittlung des Schadensprotokolls beweisen.

Wie ist beim Übermitteln des Schadensprotokolls an den Halter der Begriff „unverzüglich“ zu verstehen?

Der Begriff „unverzüglich“ bedeutet, dass das EVU das Schadensprotokoll so schnell wie möglich dem Halter zu übermitteln hat. Da die Übermittlung des Schadensprotokolls den Anfang eines Verfahrens (Haftungsermittlung, Instandsetzung des Wagens) bildet, kann auf Grundlage der Schadensersatzpflicht von Art. 31 für jegliche Verspätung bei der Übermittlung des Schadensprotokolls, wenn sie die Wagenausfallzeit verlängert, die Zahlung einer Entschädigung für Nutzungsausfall verlangt werden.

Welcher Wert wird dem Schadensprotokoll hinsichtlich der Haftungsbefreiung des EVU oder der Haftung des Halters beigemessen?

Das Schadensprotokoll soll nur zur Feststellung und Dokumentierung eines Schadens, aber nicht zum Beweis für die Haftungsbefreiung eines EVU oder die Haftung eines Halters oder eines Dritten dienen.

Artikel 18.4 ermöglicht es dem Halter ausdrücklich, das Schadensprotokoll zu bestreiten.

Wie und nach welchem Verfahren kann das Schadensprotokoll bestritten werden?

Der bestreitende Halter kann sich hierzu an den Ansprechpartner des verwendenden EVU (zu finden in der Mitgliederliste auf der Homepage des AVV Büros <http://www.gcubureau.org/>) oder an den Verfasser des Protokolls wenden.

Falls es zu keiner Einigung zwischen Halter und EVU kommt, muss der Halter unbedingt das in Artikel 18.4 vorgesehene Verfahren einhalten, d.h. „verlangen, dass Art, Ursache und Ausmaß des Schadens von einem durch die Vertragsparteien oder durch ein Gericht bestellten Sachverständigen festgestellt werden“

Nur diese Vorgehensweise gibt ihm Möglichkeit, seine Rechte hinsichtlich der Schadensfeststellung zu wahren.

Empfehlungen an Halter oder Verfügungsberechtigte

Haltern oder Verfügungsberechtigten (einschließlich Mieter) wird dringend empfohlen, die Wagen nach jedem Verwendungs- oder Beförderungsvertrag in geeigneter Form zu überprüfen, um nötigenfalls vor Lieferung des Wagens Vorbehalte gegenüber dem Schadensprotokoll geltend machen zu können, Haftungsvermutung und Beweislast lasten in einem solchen Falle auf dem EVU.

Wird bei der Auslieferung kein Vorbehalt vermerkt und werden dann später Schäden am Wagen entdeckt, muss der Halter die Verantwortlichkeit des EVU beweisen (Art. 24.2).

Art. 19 – Behandlung der Schäden

Artikel 19.1 bestimmt, dass das EVU für die Herstellung der Lauffähigkeit zu sorgen hat. Sollten dabei die Reparaturkosten den Betrag von 750 EUR übersteigen, ist vorher die Zustimmung des Halters einzuholen.

Über welche Frist zur Befragung des Halters verfügt das EVU, wenn die Herstellungskosten den Betrag von 750 EUR übersteigen?

Für die Antwort des Halters an das EVU ist eine Frist von 2 Werktagen vorgesehen. Für die vorherige Befragung des Halters ist dagegen keine Frist vorgeschrieben.

Was geschieht, wenn bei Überschreiten der Kosten (750 €) die vorherige Zustimmung des Halters nicht eingeholt wurde ?

In diesem Fall hat das EVU seine Pflicht verletzt, den Halter vorab zu befragen. Der Halter kann ggfs. Ansprüche (z.B. Mehrkosten, fehlendes Interesse an Reparatur...) gem. Artikel 31 geltend machen.

Umfassen die 750 EUR, die eine Zustimmung des Halters erfordern, auch die Kosten der Auswechslung der Bremssohlen?

Nach Art. 19.1 AVV sind Bremssohlen von der 750 EUR-Regelung ausdrücklich ausgenommen.

Ist das letzte verwendende EVU verpflichtet, den Wagen, der wegen eines Schadens nicht mehr lauffähig ist (Art. 19.1), in eine Werkstatt zu überführen.

Artikel 19.1 bestimmt, dass das EVU für die Herstellung der Lauffähigkeit des Wagens nach den Bestimmungen der Anlage 10 zu sorgen hat.

Falls der Wagen provisorisch lauffähig gemacht wurde, die Reparatur jedoch nicht vollständig durchgeführt werden konnte, ist das EVU gem. Artikel 19.4 verpflichtet, den Wagen einer Werkstatt zuzuführen.

Artikel 19.4 schreibt vor, dass das EVU den Wagen nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten, und sofern der Halter keine besonderen Anweisungen erteilt hat, an seinen ursprünglich vorgesehenen Bestimmungsbahnhof zu senden hat.

Welche konkreten Folgen hat dies für den Halter?

Außer im Falle von Sicherheitserfordernissen (Artikel 9.2) ist allein der Halter berechtigt, dem EVU Anweisungen für die Verwendung seines Wagens zu erteilen.

In diesem Rahmen kann der Halter den Wagenbrief selbst ausfüllen oder das EVU bzw. die Werkstatt bitten, den Wagenbrief in seinem Namen auszufüllen.

Das EVU ist nicht berechtigt, das Ausfüllen des Wagenbriefs zu verweigern.

Auch hat der Halter die Beförderungskosten nicht ein zweites Mal zu zahlen, wenn der Wagen „zum ursprünglich vorgesehenen Bestimmungsbahnhof“ geleitet wird, außer wenn die zurückgelegte Entfernung länger ist als ursprünglich vorgesehene.

Über welche Fristen verfügen das EVU, um den Halter im Voraus von der Beendigung der Arbeiten zu verständigen, und der Halter, um eventuell dem EVU seine „besonderen Anweisungen“ zu erteilen ?

Aus dem Text des AVV sind keine klaren Regelungen zu entnehmen. Die Fristen müssen sich jedoch im vertretbaren Rahmen halten.

Art. 20 - Behandlung verlorener Wagen und verlorener loser Bestandteile

Kann auf Grund des Artikels 20 Entschädigung für Nutzungsausfall verlangt werden, wenn ein Wagen verloren oder von einem EVU nicht vertraglich oder ohne Wissen des Halters verwendet wird?

Artikel 20.1 regelt, wann ein Wagen als verloren gilt. In einem solchen Falle gilt:

Der Entschädigungsbetrag für einen verlorenen Wagen wird in Artikel 23.1 in Verbindung mit Anlage 5 festgelegt.

Entschädigung für Nutzungsausfall ist für einen als verloren geltenden Wagens nicht ausdrücklich vorgesehen, kann jedoch von dem verwendenden EVU nach den Grundsätzen des Artikels 13. 3 für die Dauer der Wagensuche verlangt werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass nach Artikel 23.2 AVV die Entschädigung den Betrag, der im Falle des Verlustes zu zahlen wäre, nicht übersteigen darf. Die dem Halter gezahlte Nutzungsausfallentschädigung wird von der nach Anlage 5 des AVV berechneten Entschädigung abgezogen.

Auch im Falle nicht vertraglicher Verwendung oder einer Verwendung ohne Wissen des Halters kann eine Nutzungsausfallentschädigung verlangt werden.

Kapitel V : Haftung bei Verlust oder Beschädigung eines Wagens

Art. 22 – Haftung des verwendenden EVU

Wie kann das für den Schaden oder den Verlust haftende EVU bestimmt werden, wenn mehrere EVU unmittelbar nacheinander einen Wagen verwenden (Verwendungskette)?

Im Fall eines Schadens hat das EVU, das das Schadensprotokoll erstellt hat, nachzuweisen, dass es für den Schaden nicht haftet. Dasselbe gilt für jedes vorhergehende EVU in der Verwendungskette, falls sich das nachfolgende EVU entlasten kann.

Im Fall eines Verlusts ist das Vorgehen umgekehrt. Das EVU, dem der Halter oder sein Verfügungsberechtigter den Wagen übergeben hat, muss nachweisen, dass es den Wagen einem anderen EVU (AVV-Mitglied) übergeben hat. Dasselbe gilt dann für die nachfolgenden EVU in der Verwendungskette.

Kann sich der Halter an ein in der Verwendungskette vorhergehendes EVU wenden, wenn das EVU, das das Schadensprotokoll erstellt hat, nachweisen kann, dass es für den Schaden nicht haftet?

Ja.

Gem. Artikel 24.1 haftet dann das vorverwendende EVU, soweit es sich nicht seinerseits entlasten kann. Nach Sinn und Zweck der Haftungsvermutung obliegt es in einer Verwendungskette den EVU, sich zu entlasten.

Wie wird der Entschädigungsbetrag im Fall von Flachstellen festgelegt?

Die Höhe der Entschädigung bei Nutzungsausfall und des Wiederbeschaffungswertes ist in den Anlagen 5 und 6 definiert.

Hinsichtlich der Beschädigung des Wagens bestimmt Artikel 23.2, dass „die Entschädigung auf die Instandsetzungskosten beschränkt“ ist.

Artikel 31 bestimmt darüber hinaus : „Verletzt eine Vertragspartei schuldhaft eine ihr nach diesem Vertrag obliegende Pflicht, so hat sie einem dadurch geschädigten Vertragspartner den entstandenen unmittelbaren Schaden zu ersetzen“. Daher ist bei der Entschädigung auch eine eventuelle Wertminderung des Wagens zu berücksichtigen, z.B. aufgrund einer Verringerung der Raddurchmesser infolge schadensbedingter Reprofilierung oder notwendigen Tauschs der Radsätze.

Eine konkrete Berechnungsgrundlage ist im AVV nicht vorgesehen.

Art. 23 Höhe der Entschädigung

Kann ein EVU einem Halter einseitig eine Entschädigung für Nutzungsausfall auferlegen, die niedriger ist als in Anlage 6 vorgesehen?

Vergleiche hierzu die Kommentare zu Kapitel 1.

Kann Entgelt für das Umladen des Transportgutes verlangt werden?

Die das Ladegut betreffenden Vorschriften werden nicht im Verwendungsvertrag, sondern im Beförderungsvertrag geregelt.

Was geschieht im Fall der Zahlungsunfähigkeit eines haftenden Dritten?

Wenn das verwendende EVU das Verschulden des Dritten beweisen kann, hat es gem. Artikel 22.2 nicht für den Dritten einzustehen.

Ist dagegen der zahlungsunfähige haftende Dritte, dem das verwendende EVU den Wagen übergeben hat, nicht AVV Teilnehmer, haftet das EVU gem. Artikel 16 und 17.

Inwieweit ein Infrastrukturbetreiber dem Halter gegenüber als Dritter zu betrachten ist, wird in Kapitel VII erörtert.

Kapitel VI : Haftung für Schäden, die durch einen Wagen verursacht werden

Im Rahmen des ehemaligen Vertrages zwischen Einsteller und einstellendem EVU bot ein Haftungsabkommen die Möglichkeit, die Suche nach dem Haftenden zu vermeiden. Seit dem 1. Juli 2006 gelten mit Ende des Einstellungsvertrags (und damit des Haftungsabkommens) neue Haftungsregeln. Danach haftet ein Halter nur noch, wenn ihm ein Verschulden nachgewiesen werden kann, was nach den bisherigen bekannten Erhebungen offensichtlich nur selten der Fall ist. Andererseits muss der Halter nun sein Haftpflichtrisiko selbst tragen.

Art. 27 – Haftungsprinzip

Wie soll sich ein Halter verhalten, wenn ihm ein EVU mitteilt, dass sein Wagen möglicherweise einen Unfall verursacht hat oder darin verwickelt ist?

Grundsätzlich wird vermutet, dass das EVU für den Unfall haftet. Der Halter haftet für die durch den Wagen verursachten Schäden nur, sofern ihn ein Verschulden trifft.

Das Interesse des EVU wird sich darauf richten, sich von dieser Haftungsvermutung zu befreien und ein Verschulden des Halters nachzuweisen. Der Halter sollte soviel Informationen wie möglich von dem EVU verlangen und unverzüglich seine Versicherung verständigen. Weitere Nachforschungen bezüglich des Unfalls sollten dem Versicherer überlassen werden.

Welchen Wert hat ein interner Bericht eines EVU, der die Haftung des Halters und den Schadensbetrag festlegt?

Nicht das EVU sondern die Unfalluntersuchungsbehörden oder ggf. gerichtliche Sachverständige entscheiden über die Ursache des Unfalls und damit letztlich über die Haftung.

Kapitel VII : Haftung für Bedienstete und andere Personen

Art. 28 – Haftungsprinzip

Ist im AVV der Infrastrukturbetreiber (IB) als „Erfüllungsgehilfe“ des verwendenden EVU anzusehen?

I – Im internationalen Verkehr

Ja!

Dies ergibt sich aus 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.*“). Der AVV enthält keine von Artikel 9 § 2 ER CUV abweichende Bestimmung.

II – Im Binnenverkehr

Die UIC vertritt die Auffassung, dass bei einer Wagenverwendung im Binnenverkehr der Infrastrukturbetreiber (IB) nicht als Erfüllungsgehilfe des verwendenden Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) im Sinne des Artikel 28 AVV anzusehen sei, weil Artikel 9 § 2 ER CUV nur für den internationalen Eisenbahnverkehr gilt. Dagegen lässt sich jedoch wie folgt argumentieren:

1. Sinn und Zweck des AVV ist es, einheitliche Verwendungsbedingungen für nationale und internationale Verkehre zu schaffen (vgl. Artikel 1.1 AVV). Den IB im internationalen

Verkehr als Erfüllungsgehilfen des EVU anzusehen, im Binnenverkehr aber nicht, würde diesem Ziel widersprechen.

2. Die OTIF-Vertragsstaaten haben die CUV-Regelung über den IB (Artikel 9 § 2 ER CUV) einstimmig angenommen. Dies hätten sie sicher nicht getan, wenn die Regelung *nationalem* Eisenbahnrecht widerspräche.
3. Artikel 40 CIM schreibt *zwingend* vor, dass bei einem CIM-Frachtvertrag der IB als Bediensteter des befördernden EVU gilt. Diese Vorschrift enthält hinsichtlich der Rolle des IB eine gesetzliche Grundentscheidung, die sinnvollerweise auch für den Verwendungsvertrag gelten muss. Allerdings kann im Verwendungsvertrag eine abweichende Vereinbarung getroffen werden.

III – Ergebnis

Da der AVV keine vom gesetzlichen Leitbild abweichende Regelung enthält, ist der IB sowohl im internationalen als auch im nationalen Eisenbahnverkehr als Erfüllungsgehilfe des verwendenden EVU und nicht etwa als „Dritter“ im Sinne der Artikel 22.2 und 27.3 AVV anzusehen. Daraus folgt, dass der Halter gemäß Artikel 28 AVV bei Wagenschäden, die der IB verschuldet hat, einen vertraglichen Schadensersatzanspruch gegen das verwendende EVU hat.

<h2>Kapitel VIII : Sonstige Bestimmungen</h2>
--

Es sind bislang keine besonderen Problemfälle zu diesem Kapitel bekannt. Ebenfalls ist bislang kein Fall eines Auslegungsproblems des Artikels 31 gemeldet worden.