

# **AVV Trainingsprogramm GCU Training Program**

**Antwerp, 22 May 2023**

**Karl-Heinz Fehr**

Justiziar VPI

# Teil 1:

## Rechtliche Einbettung / Legal frame

- 1. Situation bis 30.06.2006 (COTIF 1980):**  
Einstellungsverträge
- 2. Situation ab 01.07.2006 (COTIF 1999):**  
Übergangsphase; Verlagerung wesentlicher Verantwortlichkeiten von den Bahnen auf die Wagenhalter

# 1) Situation bis 30.06.2006 – COTIF 1980

---

- COTIF 1980

COTIF – Convention relative aux transports internationaux ferroviaires /  
Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980  
in der ab 1. November 1996 geltenden Fassung

- COTIF –

## völkerrechtlicher Vertrag

- Anhang B COTIF 1980: CIM

CIM - Règles uniformes concernant le Contrat de transport international ferroviaire  
des marchandises / Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die  
internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern

- Anlage II zur CIM: RIP

RIP - Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons  
de particuliers /  
Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen

# 1) Situation bis 30.06.2006 – COTIF 1980

---

- UIC Merkblatt 433 (v) einschließlich der allgemeinen einheitlichen Bedingungen (AEB)  
=> bildete die Grundlage für die Einstellungsverträge
- Haftungsabkommen  
Umfassende Deckung des Haftungsrisikos durch die Bahnen
- RIV Regolamento Internazionale dei Veicoli  
erstmalig 1922 zwischen europäischen Eisenbahnen geschlossenes Abkommen über international einsatzfähige Güterwagen

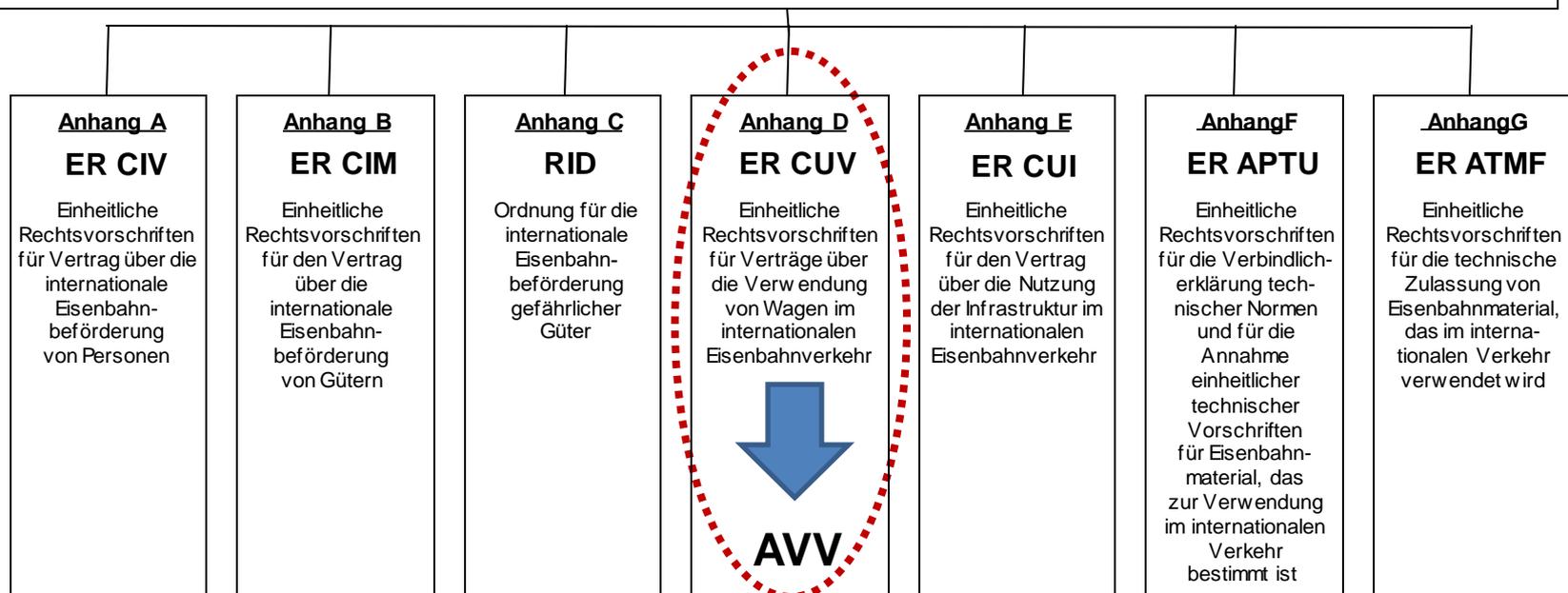
=> Folge:

- **Die Sicherheitsverantwortung wurde weitreichend von den Bahnen getragen**
- **Kaum relevante Sicherheitsverantwortung bei den Wagenhaltern / „Einstellern“**

## 2) Situation ab 01.07.2006 – COTIF 1999

### Inkrafttreten des COTIF 1999 am 1. Juli 2006

- neues Wagenverwendungsrecht – Anhang D, CUV
- setzt Vertrag zwischen EVUs und Wagenhaltern zur Wagenverwendung voraus; Art. 1 CUV
- lässt weiten Rahmen für Vertragsgestaltung zur Wagenverwendung, insb. weitgehende Abdingbarkeiten => „Haben die Parteien des Vertrages nichts anderes vereinbart,...“ (z.B. Art. 9 § 2 CUV)

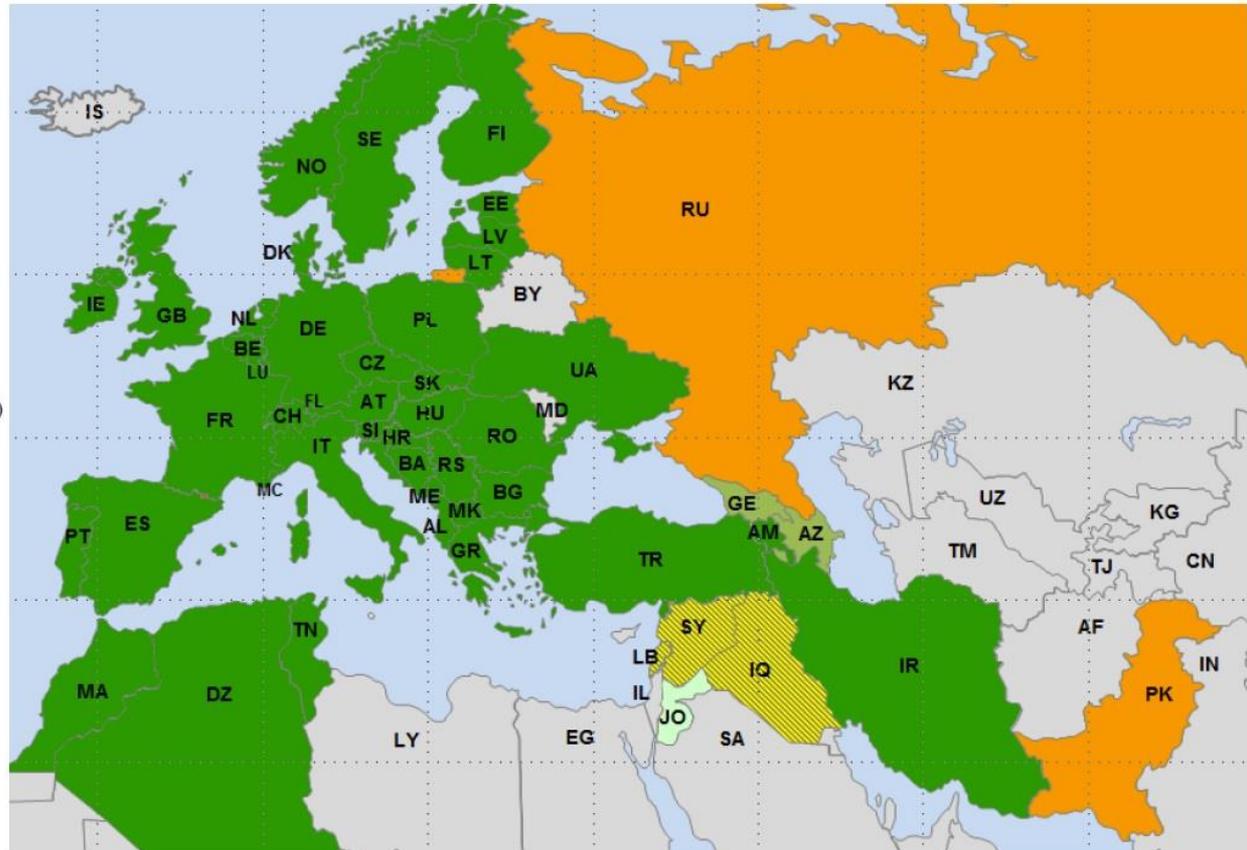


## 2) Situation ab 01.07.2006 – COTIF 1999

### COTIF 1999: Anwendungsbereich

Etat au 25 juillet 2017  
 Stand 25. Juli 2017  
 Situation 25 July 2017

- Tous les appendices de la COTIF (42)  
 Alle Anhänge des COTIF (42)  
 All COTIF appendices (42)
- Sans CUV/CUI/APTU/ATMF (2)  
 Ohne CUV/CUI/APTU/ATMF (2)  
 Without CUV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Sans CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)  
 Ohne CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)  
 Without CIV/RID/UV/CUI/APTU/ATMF (2)
- Suspension de la qualité de membre (3)  
 Ruhen der Mitgliedschaft (3)  
 Membership suspended (3)
- Membres associés (1)  
 Assoziierte Mitglieder (1)  
 Associate Members (1)



## 2) Situation ab 01.07.2006 – COTIF 1999

---

### Zentrale Folge des COTIF 1999:

Auslaufen sämtlicher Wagen-Einstellungsverträge (z.B. mit der Deutschen Bahn (damals: „Railion“) zum 30. Juni 2007)

**1. Konsequenz:**

Fortan eigene Verantwortlichkeit der Wagenhalter (/ECM) für die Instandhaltung => z.B. VPI-Instandhaltungsleitfaden

**2. Konsequenz:**

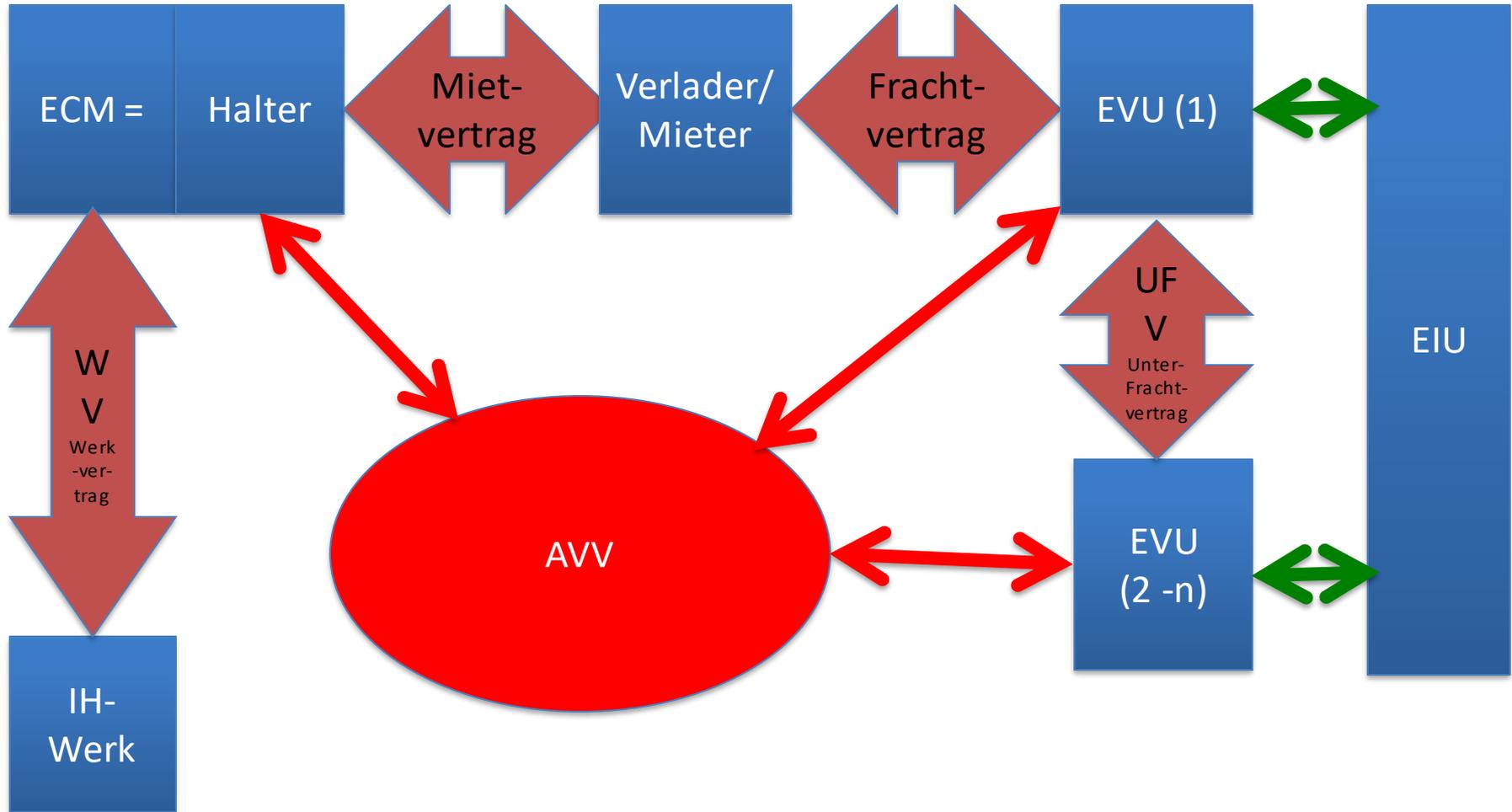
Notwendigkeit der Schaffung einer vertraglichen Bindung zwischen EVU und Wagenhalter => AVV

### Verantwortlichkeit des Wagenhalters im Zusammenwirken mit den EVUs

- Nach dem Wegfall der Einstellungsverträge musste eine Nachfolgeregelung der Rechtsbeziehungen zwischen Wagenhaltern und EVUs getroffen werden.
- Problem: Waggon-Vermieter unterhalten regelmäßig keine ausdrücklichen Vertragsbeziehungen zu EVUs
- Gleichwohl besteht Regelungsbedarf bestimmter Rechte und Pflichten

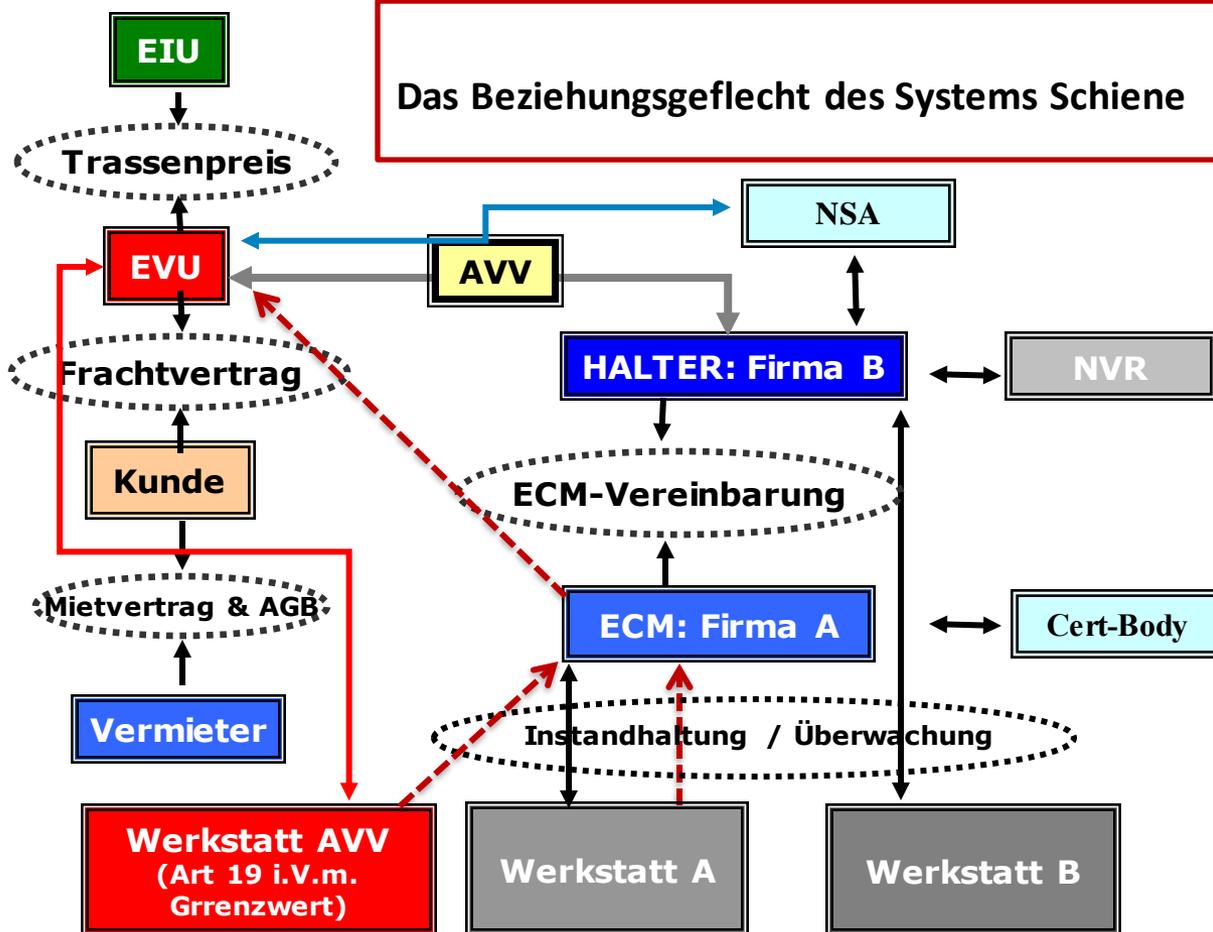
## 2) Situation ab 01.07.2006 – COTIF 1999

### Wichtige Rechtsbeziehungen im Schienengüterverkehr



## 2) Situation ab 01.07.2006 – COTIF 1999

### Das Beziehungsgeflecht des Systems Schiene



### Rollen und Aufgaben

- Die „für die Instandhaltung zuständige Stelle (**ECM**) ist für den betriebs-sicheren Zustand der von ihr übernommenen Fahrzeuge verantwortlich; sie hat Informationspflichten gegenüber dem Halter (Intermediär) / EVU.
- Die **Werkstatt** ist für die ordnungsgemäße Durchführung der Instandhaltung auf Basis der von der ECM vorgegebenen Anweisungen und im Rahmen ihres eigenen QM-Systems verantwortlich.
- Der **Halter** ist dafür verantwortlich, dass die von ihm dem EVU zur Verfügung gestellten Fahrzeuge den angegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen (inkl. Zulassung und Zuordnung zu einer ECM).
- Das **EVU** ist für den sicheren Transport verantwortlich; es hat Informationspflichten gegenüber der ECM (Art 5 (4) ECM-VO).

-----> **Release to Service (Betriebsfreigabe): Wkst an ECM**  
-----> **Release to Operation (Wiederinbetriebnahme): ECM (Halter) an EVU**

## 2) Situation ab 01.07.2006 – COTIF 1999

---

### Fazit:

- AVV schließt die Lücke der vertraglichen Beziehungen zwischen Haltern und EVUs
- AVV ist in der Regel die einzige vertragliche Beziehung zwischen Haltern und EVUs
- AVV schafft einheitliche Regelungen für den gesamten Schienengüterverkehr

---

# **Teil 2: Überblick über die Inhalte des AVV – Artikel 1 - 17**

## KAPITEL I

- GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH, KÜNDIGUNG, WEITERENTWICKLUNG DES VERTRAGES, AUSSCHEIDEN ALS VERTRAGSPARTEI

Artikel 1 Gegenstand

Artikel 2 Anwendungsbereich

Artikel 3 Kündigung .

Artikel 4 Weiterentwicklung des Vertrages

Artikel 5 Ausscheiden als Vertragspartei

Artikel 6 bleibt frei

## KAPITEL II

- PFLICHTEN UND RECHTE DES HALTERS

Artikel 7 Technische Zulassung und Instandhaltung der Wagen .

Artikel 8 Wagenanschriften. Identifizierung der Wagen

Artikel 9 Zugriffsrecht des Halters

## KAPITEL III

- PFLICHTEN UND RECHTE DES EVU

Artikel 10 Übernahme der Wagen .

Artikel 11 Zurückweisung der Wagen

Artikel 12 Behandlung der Wagen

Artikel 13 Beförderungsfrist der Wagen und Haftung

Artikel 14 Disposition leerer Wagen

Artikel 15 Informationen an den Halter

Artikel 16 Übergabe eines Wagens an Dritte

Artikel 17 Übernahme von Wagen dritter Halter

---

# **KAPITEL I - GEGENSTAND, ANWENDUNGSBEREICH, KÜNDIGUNG, WEITERENTWICKLUNG DES VERTRAGES, AUSSCHEIDEN ALS VERTRAGSPARTEI**

# AVV – Artikel 1.1 und 1.2: 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**.

**Für „Wagen als Gut auf eigenen Rädern“ gilt die CIM; sie sind NICHT Beförderungsmittel im Sinne des AVV.**

1.2 - Die Bestimmungen dieses Vertrages gelten zwischen Haltern von Wagen und EVU als Wagenverwendern.



**EVU A übergibt  
Wagen an EVU B**



**EVU A übernimmt  
Wagen von  
Wagenhalter C**



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

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.

**Die Definition („Zeitraum ab Übernahme (...) bis Übergabe (...)“) beinhaltet:**

- **Bereitstellung zur Be- und Entladung auf Anlagen des EVU im Rahmen der kommerziellen Vereinbarung**
- **Zeitdauer für Be- und Entladung**
- **Umladungen wegen eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses**
- **Instandsetzung zwischen Übernahme und Übergabe ohne Auflösung des Beförderungsvertrags (kommerzielle Vereinbarung)**
- **Weiterabfertigung, wenn Verwender Verfügung erhalten hat**
- **Schadensereignisse (unabhängig von der Haftung des EVU)**
- **Verwendung von Wagen außerhalb eines Beförderungsvertrags (Last/Leerlauf), z.B. Abstellung beim Vertrags- EVU auf Grundlage einer Vereinbarung**
- **Übernahme von NICHT-AVV-Wagen durch ein AVV-EVU**

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.

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

**Verfahren des „opting-in“; Beitritt ist NICHT an Mitgliedschaft in einem der Verbände (ERFA, UIC, UIP) geknüpft.**

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

- **Mietvertrag Wagenhalter C / EVU A**
- **AGB des EVU B (wenn Wagenhalter C dem zugestimmt hat)**

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

**Jeder Vertragspartner ist für die Richtigkeit und Aktualität seiner Daten selbst verantwortlich!**

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.

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.

**Exkurs, Anlage 8, Ziffer 11, Absatz 3:**

*„Nicht einstimmig angenommene Änderungen treten frühestens am ersten Tag des Monats in Kraft, der einem Zeitraum von sechs Monaten nach ihrer Annahme folgt.“*

**Ziel dieser Regelung: Einer Vertragspartei, die gegen eine mit Mehrheit angenommene Änderung gestimmt hat, soll ausreichend Zeit haben, den AVV zu verlassen.**

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

## Anlage 8

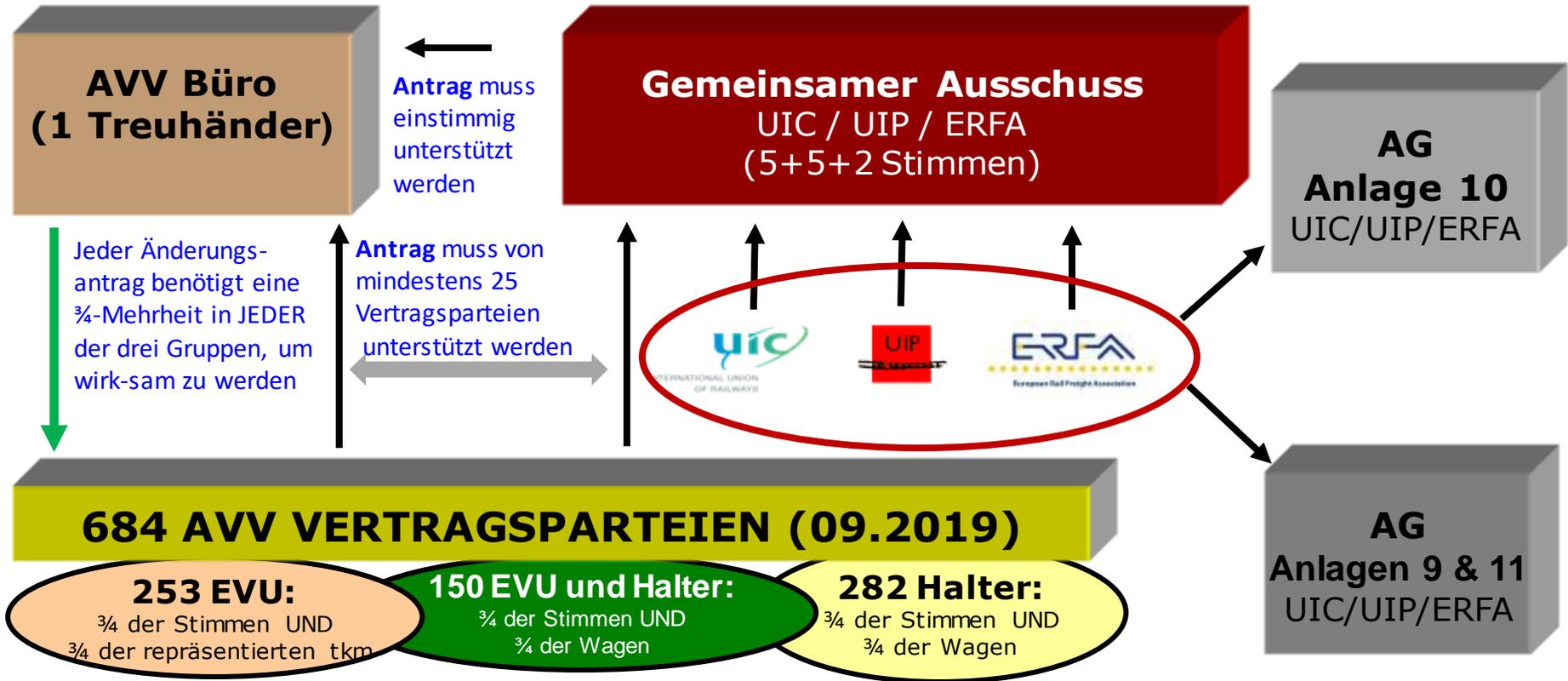
### Teil I – AVV-Büro

- I., Ziffern 1 – 6: **Aufgaben AVV-Büro / Trustee**
- I., Ziffern 7 – 11: **Änderungsanträge**
- I., Ziffern 12 & 13: **Kosten AVV-Büro und buchhalterische Revision**

### Teil II – Gemeinsames Komitee

Aktuell in Überarbeitung (Zieldatum 01.01.2020)

- Redaktionelle Anpassungen
- Klarstellungen
- Geschäftsordnung „Gemeinsamer Ausschuss“



**Einstimmige Annahme durch Vertragsparteien:**

treten in Kraft gemäss Antragsdatum  
oder 3 Monate nach Annahme

**Annahme durch Mehrheit:** treten in Kraft 6 Monate nach Annahme

## 679 AVV VERTRAGSPARTEIEN & ca. 560'000 Wagen (09.2019)

LAND	HALTER	EVU	EVU & HALTER	GESAMT
Austria	16	16	4	36
Belgium	1	3	3	7
Bosnia and Herzegovina			2	2
Bulgaria		3	5	8
Croatia	1	3	1	5
Czech Republic	34	11	18	63
Denmark		2		2
Finland		1		1
France	43	12	4	59
Germany	64	98	44	206
Greece		1		1
Hungary	7	7	9	23
Italy	9	18	2	29
Lithuania			1	1
Luxembourg	1		1	2
Macedonia			1	1
Montenegro			1	1
Netherlands	5	14	1	20
Norway	1		2	3
Poland	16	17	19	52
Romania	4	6	9	19
Serbia	1	1	2	4
Slovakia	24	11	5	40
Slovenia	2	1	1	4
Spain	6	2	1	9
Sweden	15	5	4	24
Switzerland	35	8	5	48
Turkey	2		1	3
United Kingdom	2	3	1	6
<b>GESAMT</b>	<b>289</b>	<b>243</b>	<b>147</b>	<b>679</b>

# AVV – Artikel 5: Ausscheiden als Vertragspartei

Wenn eine Vertragspartei mit der **Bezahlung** der nach Anlage 8, Abschnitt I Ziffer 12, auf sie entfallenden Vorauszahlungen und Kosten des AVV-Büros **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.

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.

**Der AVV sanktioniert NICHT die teilweise und/oder falsche Anwendung des Vertrages; in diesem Sinne notwendige (rechtliche) Schritte können nur individuell gegenüber einem solchen Vertragspartner ergriffen werden.**

- ➔ **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.“
- ➔ **Artikel 9.4 gibt dem Halter die Möglichkeit, die Verwendung seiner Wagen bestimmten AVV-Vertrags-EVU zu untersagen.**

Artikel 6 - bleibt frei

# KAPITEL II – PFLICHTEN DES HALTERS

# AVV – Artikel 7: Technische Zulassung und Instandhaltung der Wagen

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.

## RIV

**KOMMISSIONSBESCHLUSS 2006/861/EC** vom 28. Juli 2006 bezüglich der technischen Interoperabilitätspezifikationen für das Subsystem „Rollendes Material – Güterwagen“ des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystems  
**KOMMISSIONSBESCHLUSS 2009/107/EC** vom 23. Januar 2009 zur **Änderung der Beschlüsse 2006/861/EC** und 2006/920/EC bezüglich der technischen Interoperabilitäts-spezifikationen für das Subsystem „Rollendes Material – Güterwagen“ des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystems  
**KOMMISSIONSBESCHLUSS 2012/464/EC** vom 23. Juli 2012 zur **Änderung der Beschlüsse 2006/861/EC**, 2008/163/EC, 2008/164/EC, 2008/217/EC, 2008/231/EC, 2008/232/EC, 2008/284/EC, 2011/229/EU, 2011/274/EU, 2011/275/EU, 2011/291/EU und 2011/314/EU bezüglich der technischen Interoperabilitätspezifikationen  
**Artikel 3c der KOMMISSIONSVERORDNUNG (EU) 2015/924** vom 8. Juni 2015 zur **Änderung der Verordnung (EU) Nr. 321/2013** bezüglich der technischen Interoperabilitäts-spezifikationen für das Subsystem „Rollendes Material – Güterwagen“ des Eisenbahnsystems der Europäischen Union

## Anlage F. COTIF 1999:

**APTU** - Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmateriale, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist.

## Artikel 4 Sicherheitsrichtlinie (EU) 2016/798 (so auch bereits in 2004/49 und 2008/110)

Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber (...) müssen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen und alle anderen Akteure, die den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems (...) potenziell beeinflussen, einschließlich Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, **Halter**, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer,

- a) (...)
- b) **dafür sorgen, dass die von ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile und Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen entsprechen, sodass sie vom Eisenbahnunternehmen (...) sicher betrieben werden können.**

# AVV – Artikel 7: Technische Zulassung und Instandhaltung der Wagen

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 Vertrages und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter als die ECM für seine Wagen angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten.

**COTIF 1999, Anhang G, ATMF (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird), Artikel 15, § 3, Abs 2:**

Die ECM hat daher entweder selbst oder über den Halter sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltung und Betriebsbeschränkungen, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind, zur Verfügung stehen.

**Artikel 4 (6) der neuen Sicherheitsrichtlinie (EU) 2016/798:**

Im Falle eines Austauschs von Fahrzeugen zwischen Eisenbahnunternehmen übermitteln alle betroffenen Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb relevanten Informationen; hierzu zählen unter anderem Informationen zum Zustand und zur Vorgeschichte des betreffenden Fahrzeugs, Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere.

# AVV – Artikel 7: Technische Zulassung und Instandhaltung der Wagen

---

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

**Für diese Kontrollen soll das EVU dem Halter grundsätzlich keine Kosten in Rechnung stellen (→ Artikel 12).**

## **Gültig ab 01.01.2019:**

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.

# AVV – Anlage 16, Leitfaden zur Anwendung der technischen Wagendaten (ab 01.01.2019)

## Beschreibung der Elemente der technischen Fahrzeugdaten

Element	Status	Definition
WagonNumber-Freight	Obligatorisch	Eindeutige Identifizierung des Güterwagens durch seine Nummer.
PreviousWagon-Number-Freight	Fakultativ	Vorhergehende Wagennummer nach Neunummerierung
Registration-Country	Obligatorisch	ISO-Code des Landes, in dem der Wagen eingetragen ist.
DatePutIntoService	Obligatorisch	Datum des ersten Betriebs.
AuthorisationValid Until	Konditional	Ablaufdatum der eingeschränkten Zulassung (nur in Sonderfällen anwendbar).
SuspensionOf-Authorisation	Konditional	Information über die Aussetzung einer Zulassung durch die Behörde.
DateSuspensionOf Authorisation	Konditional	Aussetzungsdatum der Zulassung. In der Aussetzung verbindlich anzugeben.
Multilateral-Authorisation-Countries	Konditional	Liste der Buchstaben-Codes der Länder, in denen ein Wagen nur eine beschränkte Interoperabilität besitzt (Vereinbarungsraster); der erste Eintrag entspricht dem Land/EVU, die folgenden den übernehmenden Ländern.
ChannelTunnel-Permitted	Fakultativ	Angabe, ob der Wagen in den Ärmelkanaltunnel fahren darf - wenn der Vertrag zwischen dem Vereinigten Königreich und Frankreich stattfindet und die Tunnelinfrastruktur genutzt werden soll.
KeeperShortName VKM	Obligatorisch	Angabe des Kurznamens ((VKM) aus dem VKM-Register (http://www.raa.raa.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx, Spalte "ShortName") oder des Sonderzeichens).
ECM	Obligatorisch	Angabe des ausgeschriebener Name der für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM).
PlannedChangeOf ECM	Konditional	Datum, bis zu dem die aktuelle für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) für den Wagen zuständig ist und ausgeschriebener Name der darauffolgenden ECM.
ECMCertificate	Obligatorisch	Information über die ECM-Bescheinigung.
InteropCapability	Obligatorisch	Identifizierung der allgemeinen Interoperabilitätsfähigkeit des Wagens. Es wird vorgeschlagen, die nachstehenden Werte/Codes (aus dem InteropCapabilityCode) zu verwenden: 01 = National 02 = Bi-/Multilateral (mit Vereinbarung oder Vereinbarungsraster) 03 = RIV 05 = TEN 06 = TEN-GE 07 = TEN-CW 08 = TEN RIV
GCUWagon	Obligatorisch	Angabe, ob der Wagen im Rahmen des AVV betrieben wird.
LetterMarking	Obligatorisch	Vollständiger Buchstabencode der Wagenkategorie. Die Kennzeichnung von Güterwagen (Wagenbauart) ist in UIC-Merkblatt 438-2 beschrieben.
TankCode	Konditional	Nur für Kesselwagen. Diese Codes sind in den Ziffern 4.3.3 und 4.3.1.1 des RID definiert.
WagonNumberOf-Axles	Obligatorisch	Anzahl der Radsätze des Wagens.
WheelSetType	Fakultativ	Name des Radsatztyps (herstellerabhängig).
WheelDiameter	Fakultativ	Raddurchmesser in mm. Maximal der Referenzraddurchmesser.

**Auszug Anlage 16**

- Anlage 16 präzisiert die Informationspflichten des Halters
- Die Datenfelder entsprechen den Vorgaben der TAF TSI, RSRD (Rolling Stock Reference Database)
- Kategorien:
  - Obligatorisch
  - Fakultativ
  - Konditional (obligatorisch, wenn für Wagen zutreffend; z.B. Datum nächste Tankprüfung)
- Weitere Informationen, wie z.B. Kurzbeschreibung von Handlungsanweisungen für den technischen Wagendienst und den Betrieb müssen vom Halter bilateral zur Verfügung gestellt werden

# AVV – Artikel 8: Wagenanschriften, Identifizierung der Wagen

Unbeschadet der geltenden Vorschriften tragen die Wagen folgende Anschriften:  
 - die **Angabe des Halters**



Issue/Number/Edition/Выпуск: **103/2018**    Date/Datum/Date/Дата: **03.10.2018**

**Vehicle Keeper Marking Register - VKM**  
**Fahrzeughaltercode Register - VKM**  
**Registre des codes de détenteur de véhicule – VKM**  
**Регистр маркировки владельцев транспортных средств**



	VKM	UNIQUE	Status
Explanation:	Code shown on vehicles	Combination for uniqueness check	in use / blocked / revoked
Erklärung:	Code an den Fahrzeugen	Kombination für Kontrolle der Einmaligkeit	verwendet / blockiert / storniert
Explication:	Code marqué sur les véhicules	Combinaison pour vérification du caractère unique	Utilisé / bloqué / annulé
Пояснения:	Код как он указан на транспортном средстве	Комбинация для проверки однозначности	Применен / блокирован / сторнирован

Link to [VKM in country order – Reihenfolge nach Staaten – par ordre des Etats - Порядок по странам](#)

**VKM in alphabetical order – alphabetischer Reihenfolge – par ordre alphabétique – Альфавитный порядок**

VKM	UNIQUE	Keeper Name / Halter Name / Nom du détenteur / Название владельца	Country Страна	Status Статус	www.	OTIF
AACH	AACH	Zakłady Azotowe Chorzów S.A.	PL	Revoked	<a href="http://azoty-adipol.pl">azoty-adipol.pl</a>	
AAE	AAE	AAE GmbH	DE	in use	<a href="http://aae.ch">aae.ch</a>	
AAEC	AAEC	VTG Schweiz GmbH	CH	in use	<a href="http://aae.ch">aae.ch</a>	OTIF
AAPSL	AAPSL	Amicale des Agents de Paris St Lazare	FR	in use		
AB	AB	Appenzeller Bahnen	CH	in use	<a href="http://appenzellerbahnen.ch">appenzellerbahnen.ch</a>	OTIF
ABB	ABB	ABB AB	SE	in use	<a href="http://abb.se">abb.se</a>	
ABCAR	ABCAR	AB Prijevoz d.o.o.	HR	in use		OTIF
ABE	ABE	Ankum-Bersenbrücker Eisenbahn GmbH	DE	in use	<a href="http://abe-gmbh.net">abe-gmbh.net</a>	
ABEG	ABEG	Anhaltinisch-Brandenburgische Eisenbahngesellschaft mbH	DE	in use	<a href="http://abeg-bahn.de">abeg-bahn.de</a>	
ABFC	ABFC	Autorails de Bourgogne Franche-Comté	FR	in use	<a href="http://x4039.free.fr">x4039.free.fr</a>	

[https://www.era.europa.eu/sites/default/files/registers/docs/iu\\_vkm\\_publiclist\\_103\\_en.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/registers/docs/iu_vkm_publiclist_103_en.pdf)

**Diese Liste wird i.d.R. monatlich aktualisiert**

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

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.

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

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

### **Artikel 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.**

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

**Siehe auch Artikel 16**

# **KAPITEL III**

## **PFLICHTEN UND RECHTE DES EVU**

COTIF 1999, Anhang G (ATMF), Artikel 15a, § 1:

**Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die mit seiner Tätigkeit und insbesondere mit dem Betrieb von Zügen in Verbindung stehenden Risiken zu kontrollieren. Zu diesem Zweck hat es sicherzustellen, dass diese Züge den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Es hat insbesondere:**

**a) die sichere und korrekte Zugbildung und Vorbereitung u.a. anhand von Prüfungen vor Abfahrt des Zuges sicherzustellen;**

**b) für den sicheren Betrieb jedes Fahrzeugs notwendige Informationen, einschließlich möglicher Betriebsbeschränkungen, zu berücksichtigen;**

c) Fahrzeuge nur innerhalb deren Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu betreiben;

d) (...)

**e) sicherzustellen, dass jedem beförderten Fahrzeug eine ECM zugewiesen ist und diese ECM, wenn nötig, über ein gültiges Zertifikat verfügt.**

z.B. Anlage 9, AVV s. auch Art. 7.3 AVV

s. auch ATMF, Art. 15a, § 3: Der Halter stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem das Fahrzeug betreibenden EVU die Informationen zu den Nutzungsbedingungen und -beschränkungen und zu Wartungen und kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungen zur Verfügung.

**s. auch Art 7.4 AVV und Anlage 16**

s. auch Art. 7.4 AVV

s. auch Art. 7.2 AVV

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

**Merke:** Die bis Mitte 2006 geltende Beförderungspflicht existiert NICHT mehr. Einhaltung des Kapitels II UND ein kommerzielles Angebot des EVU sind Grundvoraussetzung für die Übernahme des Wagens.

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 Verloaderichtlinien 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.

Jedes EVU hat die Wagen **sorgfältig** und **pfleglich** 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**.

**Siehe auch Artikel 7.3 : „Der Halter gestattet den EVU, alle erforderlichen Kontrollen, insbesondere die in Anlage 9 vorgesehenen, an seinen Wagen vorzunehmen.“**

# AVV – 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.

## **CIM, Artikel 16 (Gilt nur für INTERNATIONALE Beförderungen)**

*§ 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) (...)*

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

**Diese Fristen können im Fall „aufeinander folgender Beförderer“ nicht verlängert werden (CIM, Artikel 26).**

**Für nationale Verkehre gelten nationale (ggf. abweichende) Vorgaben.**

# AVV – Artikel 13: Beförderungsfrist der Wagen und Haftung

---

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**

## **CIM, Artikel 13, § 2:**

**Wird das Gut vom Absender verladen, so haftet er für alle Folgen der mangelhaften Verladung und hat dem Beförderer insbesondere den ihm daraus entstandenen Schaden zu ersetzen. Der Beförderer hat die mangelhafte Verladung nachzuweisen.**

- Umstände, welche das verwendende EVU nicht vermeiden und deren Folgen es nicht abwenden konnte
- eine berechnigte Zurückweisung des Wagens oder der Sendung gemäß Artikel 11.

# AVV – Artikel 13: Beförderungsfrist der Wagen und Haftung

13.3 - Werden diese 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 Falle des Verlustes zu tragen wäre.

Die Entschädigung wird auf eine nach Art. 20.3 oder Art. 23.1 gewährte Verlustentschädigung angerechnet.

## 1.1 Pauschalierte Entschädigung

Die Höhe der Entschädigung in EUR je Kalendertag berechnet sich wie folgt:  
 Faktor (in EUR) der entsprechenden Wagengattung multipliziert mit der Wagenlänge über Puffer (in Meter).

	Faktor	Wagengattung	Faktor
E – Offene Wagen	1.0	L – Flachwagen	1.3
F – Offene Wagen	1.3	O – Gemischte offene Flachwagen	1.3
G – Gedeckte Wagen	1.0	B – Drehgestell-Flachwagen	1.0
H – Gedeckte Wagen	1.3	S – Drehgestell-Flachwagen	1.3
I – Wagen mit Temperaturbeeinflussung	1.3	T – Wagen mit öffnungsfähigem Dach	1.3
K – Zweiachsige Flachwagen	1.0	U – Sonderwagen	1.6
		Z – Kesselwagen	1.6

## 1.2 Entschädigung mit Einzelnachweis

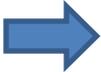
Anstelle der pauschalierten Entschädigung nach Punkt 1.1 kann der Halter seinen konkreten Schaden als Nutzungsausfall gelten machen.

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

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 vom Internationalen Eisenbahntransportkomitee (CIT) herausgegebenen Handbuch CUV-Wagenbrief (GLW-CUV) enthalten. 

<http://www.cit-rail.org/de/wagenverwendung/>

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 .**

# AVV – Artikel 15: Informationen an den Halter [& Anlage 15 (neu ab 01.01.2019)]

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

**COTIF 1999, Anhang G, ATMF (Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird), Artikel 15, § 3, Absatz 3:**

**„Das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen 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 Anlage 15 dient zur Präzisierung der in Artikel 15 festgelegten Informationspflichten.
- Die Laufleistungsmeldung ist elektronisch an den Halter, getrennt für jeden Gewahrsam seines Wagens, zu übermitteln.  
 → Der Wagen muss in der AVV-Wagendatenbank vorhanden sein!
- Das AVV-Büro stellt den Vertragsparteien eine Kommunikationsplattform (GCU Message Broker) zur Übermittlung der Laufleistungsmeldung zur Verfügung.

Beschreibung der Elemente der Laufleistungsmeldung (WPM) im CSV-Format

Element	Status	Definition
WagonNumber-Freight	Obligatorisch	Komplette 12-stellige Wagenummer inklusive Selbstkontrollziffer, ohne Leerzeichen und Bindestrich. Beispiel: 338078605601
UserRU	Obligatorisch	4-stelliger numerischer Organisationscode (Company Code) des verwendenden EVU.
PeriodStart	Obligatorisch	Startdatum und -zeit der Laufleistungsmeldung (Beginn des Gewahrsams). Format: dd.mm.yyyy
PeriodEnd	Obligatorisch	Enddatum der Laufleistungsmeldung (Ende des Gewahrsams). Format: dd.mm.yyyy
Country	Konditional <sup>3</sup>	Landescode des Landes, in der die Laufleistung erbracht wurde. Format: 2-stelligen alphanumerischen Landescodes nach ISO 3166-1
Kilometers	Obligatorisch	Tatsächliche Laufleistung des Wagens für die spezifizierte Periode (Startdatum bis Enddatum) in km. Kilometerlaufleistungen innerhalb eines Bahnhofs aufgrund z.B. von Rangierbewegungen zum Zwecke der Be- und Entladung sowie Zugbildungsprozesse können vernachlässigt werden. Tarifkilometer, Schätzwerte oder Fahrplan-Kilometer erfüllen nicht die Anforderungen. Beispiel: 423 (ohne Nachkommastelle)
TotalLoadWeight	Obligatorisch	Ladungsgewicht (Netto-Tonnage) inkl. Transportbehälter in kg. Leer = 0 kg Beispiel: 55400 (ohne Nachkommastelle)

Anlage 15

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.

**Siehe auch Artikel 9.4 und 31**

# AVV – 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.

**Werden Schäden durch den „Nicht-AVV-Wagen“ an einem „AVV-Wagen“ verursacht, haftet das befördernde EVU gegenüber dem „AVV-Halter“; es kann sich NICHT auf Artikel 22.2, zweiter Anstrich berufen:**

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

- (...)
  - *Verschulden eines Dritten*
- (...)“

---

# **Teil 3:**

## **Überblick über die Inhalte des AVV –**

### **Artikel 18 - 35**

## KAPITEL IV

- FESTSTELLUNG UND BEHANDLUNG DER SCHÄDEN AM WAGEN IM GEWAHRSAM EINES EVU

Artikel 18 Schadensfeststellung

Artikel 19 Behandlung der Schäden

Artikel 20 Behandlung verlorener Wagen und verlorener loser Bestandteile

Artikel 21 Behandlung der Drehgestelle

## KAPITEL V

- HAFTUNG BEI VERLUST ODER BESCHÄDIGUNG EINES WAGENS

Artikel 22 Haftung des Verwenders des EVU

Artikel 23 Höhe der Entschädigung

Artikel 24 Haftung von Vorverwendern

Artikel 25 Schadensminderungspflicht

Artikel 26 Schadensregulierung.

## KAPITEL VI

- HAFTUNG FÜR SCHÄDEN, DIE DURCH EINEN WAGEN VERURSACHT WERDEN

Artikel 27 Haftungsprinzip

## KAPITEL VII

- HAFTUNG FÜR BEDIENSTETETE UND ANDERE PERSONEN

Artikel 28 Haftungsprinzip

## KAPITEL VIII

- SONSTIGE BESTIMMUNGEN

Artikel 29 Verladerichtlinien

Artikel 30 Abrechnungen und Zahlungen

Artikel 31 Schadensersatzpflicht

Artikel 32 Gerichtsstand

Artikel 33 Verjährung

Artikel 34 Sprachen

Artikel 35 Inkrafttreten

---

# **KAPITEL IV – FESTSTELLUNG UND BEHANDLUNG DER SCHÄDEN AM WAGEN IM GEWAHRSAM EINES EVU**

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.

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.

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

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.

**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
- Angabe der bearbeitenden Stelle
- voraussichtliche Dauer der Nichtverfügbarkeit des Wagens (bis zu sechs Werktagen; mehr als sechs Werktage).

- **Art. 18 verankert den essentiell wichtigen Informationsfluss vom EVU zum Halter im AVV**  
**→ Kernelement zur Erfüllung der ECM-Pflichten**
- **Standardisiertes Verfahren zum Informationsfluss durch Verweis auf Anlage 4 AVV, neu seit 1.4.2016: verpflichtende Anwendung! →**  
**„Die Verwendung eigener Formulare sowie Veränderungen am Schadensprotokollmuster sind nicht zulässig.“**
- **Schwerpunkt im Praxisteil der Veranstaltung**

„Schadensprotokoll“ für Güterwagen (Version Gültig ab 1/4/2016)

SCHADENSPROTOKOLL FÜR GÜTERWAGEN			
<b>1. Allgemeine Informationen</b>			
Name des verwendenden EVU	Unternehmenscode	Schadensprotokoll Nr.	
Sendungs Nr.		Zug Nr.	
Ort der Schadensfeststellung		Schaden festgestellt am	
Versandbahnhof		Bestimmungsbahnhof	
Versanddatum		Ladezustand	<input type="checkbox"/> beladen <input type="checkbox"/> leer
Wagen Nr.	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Name des Halters/VKM			
Halter Adresse/E-Mail			
<b>2. Beschreibung des Schadens</b>			
Schadcodes gemäss AVV Anlage 9	<input type="text"/>	Mangelbezeichnung	<input type="checkbox"/> Neuschaden <input type="checkbox"/> Altschaden
	<input type="text"/>	Mangelbezeichnung	<input type="checkbox"/> Neuschaden <input type="checkbox"/> Altschaden
	<input type="text"/>	Mangelbezeichnung	<input type="checkbox"/> Neuschaden <input type="checkbox"/> Altschaden
Zusätzliche Bemerkungen			
Die genaue Beschreibung der Schäden erfolgt bei der Reparatur und wird dem Halter übermittelt			
<b>3. Vorgefundene Bezeichnung</b>			
Muster	<input type="checkbox"/> K <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> R1 <input type="checkbox"/> U	Datum	
Name des EVU's, der vorgefundene Bezeichnung			
<b>4. Erfolgte Bezeichnung</b>			
Muster	<input type="checkbox"/> K <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> R1 <input type="checkbox"/> U <input type="checkbox"/> Aussetzen		
Zuführung in die Werkstatt	<input type="checkbox"/> Vor Entladung <input type="checkbox"/> Nach Entladung		
<b>5. Schadensfeststellung erfolgte bei der Übernahme von</b>			
<input type="checkbox"/> AVV-EVU	<input type="checkbox"/> Nicht AVV-EVU	<input type="checkbox"/> Anschlussbahn	
Name			
<b>6. Angaben zum Verursacher</b>			
<input type="checkbox"/> Verschleiss			
<input type="checkbox"/> Gewaltschaden im Eisenbahnbetrieb			
<input type="checkbox"/> Dritter Name und Anschrift			
Unterschrift des Dritten			
<input type="checkbox"/> Verursacher nicht ermittelbar			
Ort/Datum	Kontakt bei Rückfragen		
<input type="checkbox"/> Anlagen vorhanden			

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.

- **Wichtige Unterscheidung zwischen Lauffähigkeit und Verwendungsfähigkeit**
- **Verpflichtung des EVU, Wagen lauffähig zu machen**
  - ➔ **Wie? Verweis auf Anlage 10 AVV**
- **Ohne Zustimmung des Halter, so lange Reparaturkosten 850 € nicht übersteigen;**
  - **Ausnahme: Bremssohlentausch und**
  - **(freiwillige) Anwendung Anlage 13**
- **Übersteigen die Reparaturkosten 850 €, ist die Zustimmung des Halters erforderlich**
- **Der Begriff „Reparaturkosten“ wird unterschiedlich interpretiert**
  - **„was zählt zu den 850 €? (Reine Reparaturkosten oder auch Transportkosten etc.)?**
- **Bleibt die Zustimmung des Halters nach Aufforderung mehr als 2 Werktage aus, führt das EVU die Reparatur ohne Zustimmung durch (= Verpflichtung!)**

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

**„Kostendeckel“ durch Verweis auf Anlage 5 AVV (siehe unten zu Art. 23.1)**  
**➔ wenn Reparaturkosten den Restwert des Wagens überschreiten, gilt der Wagen als nicht reparabel – vergleichbar mit dem „wirtschaftlichen Totalschaden“ beim PKW**

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.

- **EVU kann auch Reparaturen durchführen, die die Verwendungsfähigkeit wieder herstellen**
- **Keine Verpflichtung des EVU, Wagen verwendungsfähig zu machen**
- **Ohne Zustimmung des Halter, so lange Reparaturkosten 850 € nicht übersteigen;**
  - **Ausnahmen: keine**
- **Übersteigen die Reparaturkosten 850 €, ist die Zustimmung des Halters erforderlich**  
**Weitergehende Arbeiten können mit Halter vereinbart werden.**

19.4 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.

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

**Pflicht des EVU zur Weiterbeförderung des Wagens**

**→ Wagen bleibt im Gewahrsam des EVU während der „Unterwegsreparatur“!**

19.5 (seit 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.

- **Problemfeld ECM und AVV**
- **Neu: Aufnahme der ECM in Art. 15 ATMF**
- **In Folge: Diskussion über Notwendigkeit einer weiteren Regelung von ECM-Verantwortlichkeiten im AVV**
- **Heute: Art. 7 Abs. 2 AVV:** „Für Zwecke dieses Vertrages und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter eines Wagens als die für die Instandhaltung des Wagens zuständige Stelle angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten.“
- **Kritisch: AVV regelt ausschließlich die Rechtsbeziehungen zwischen Halter und EVU**
  - ➔ **Gefahr des Entstehens von „Unschärfen“ im Informationsfluss**
- **Tendenz: keine weitere ECM-Regelung in den AVV**
  - ➔ **Betrachtung der ECM als Erfüllungsgehilfe des Halters erscheint ausreichend**
  - ➔ **Interpretationsnote der AVV Joint Committee auf der GCU Website zu Art. 19.5 (<http://www.gcubureau.org/recommendations>)**

19.6 Das Ersatzteilmanagement ist in Anlage 7 geregelt.

19.7 Die Kostentragung richtet sich nach Kapitel V.

**Selbsterklärende Verweise**

# AVV – 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 Beschädigungen entstanden ist.

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

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.

20.4 Der Halter kann bei Empfang der Entschädigung schriftlich verlangen, dass er unverzüglich benachrichtigt wird, wenn der Wagen (oder das Bauteil) wieder aufgefunden wird. In diesem Fall kann der Halter innerhalb von sechs Monaten nach seiner Benachrichtigung verlangen, dass ihm der Wagen (oder das Bauteil) 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 Recht auf Zahlung einer Entschädigung für Nutzungsausfall.

**- Wagen (oder Teile) können verloren gehen!  
- Regelung des Verfahrens bei Verlust  
- Im Wesentlichen gleiche Entschädigungsrechte  
- des Halter wie bei einem Totalschaden  
- Analoge Anwendung der Vorschriften des Artikels  
- 20 auf Drehgestelle => Artikel 21 Behandlung der  
- Drehgestelle**

---

# **KAPITEL V – HAFTUNG BEI VERLUST ODER BESCHÄDIGUNG EINES WAGENS**

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.**

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.

22.3 Das EVU haftet nicht

- für Verlust und Beschädigung **loser Bestandteile**, die an den Wagenlängsseiten nicht angeschrieben sind
- für Verlust und Beschädigung von **Zubehör** (Abfüllschläuche, Werkzeuge etc.)

sofern ihm nicht Verschulden nachgewiesen wird.

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:

- 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.

## Auszug Anlage 12, AVV:

Baugruppe	Bauteil	Schadensbild	Zusätzliche Informationen	Zu Lasten des	
				Halters	Verw. EVU
Laufwerk	Aufgezogener Radreifen	Lose, seitlich verschoben, Risse	Thermische Überbeanspruchung nicht erkennbar	X	
			Thermische Überbeanspruchung sichtbar (Bremsenrichtung schadhaft)	X	
			Thermische Überbeanspruchung sichtbar (Bremsenrichtung in Ordnung)		X
	Radreifen / Radscheibe / Vollrad / Laufflächen	Thermische Überbeanspruchung Risse in der Scheibe	Thermische Überbeanspruchung nicht erkennbar	X	
			Bremsenrichtung in Ordnung		X
			Thermische Überbeanspruchung sichtbar (Bremsenrichtung schadhaft)	X	
		Thermische Überbeanspruchung sichtbar (Bremsenrichtung in Ordnung)		X	

### Art. 22:

- **Zentrale Vorschrift zur Regelung der Haftung des EVU für Schäden am Wagen**

**➔ Eingehende Behandlung in separatem Vortrag**

23.1 Im Falle des Verlustes des Wagens oder seiner Bestandteile wird er Entschädigungsbetrag gemäß **Anlage 5** berechnet.

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 Entschädigung (für Nutzungsausfall und für Reprofilierung eines Radsatzes) kann nicht höher sein als der Betrag, der im Falle des Verlustes des Wagens zu zahlen wäre.

## **Anlage 6:**

### II. ENTSCHÄDIGUNG FÜR DIE REPROFILIERUNG VON RADSÄTZEN

Für die Reprofilierung eines durch Verschulden des EVU beschädigten Radsatzes ist dem Halter, gegen Vorlage einer Rechnung mit entsprechenden Belegen, **eine pauschale Entschädigung in Höhe von 350 EUR** zu zahlen, welche den durch die Reprofilierung entstandenen Betriebswertverlust (Reduzierung des Laufkreisdurchmessers) berücksichtigt.

## Art. 23.1:

Bei Verlust: Verweis in die Anlage 5 AVV, dort:

- Regelung des Verfahrens zur Feststellung des Entschädigungsbetrages
- Bei Havarie: Alleiniges Entscheidungsrecht des Halters, ob er das Eigentum am (Schrott)-Wagen behalten möchte, oder es dem EVU überträgt (s. Artikel 19.2 „Wenn die Reparaturkosten die nach Anlage 5 berechnete Entschädigung überschreiten, gilt der Wagen als wirtschaftlich nicht reparabel“).
- Im Falle des Behaltens: monetäre Anrechnung des Schrottpreises auf die Entschädigungssumme => Reduzierung der Entschädigungssumme um 10 %
- Service des AVV-Büros: Kalkulationstool auf der AVV-Website

<http://www.gcubureau.org/calculations>

GCU Calculation Sheet Portlet

## Berechnung des pauschalisierten Zeitwerts

Gemäß GCU, Anlage 5, I.B

de\_Export to PDF

### INPUT

Eigentumsübertragung	YES
Wiederbeschaffungswert in EUR	€ 100000
Schadens- oder Verlustjahr	2013
Baujahr	1990
Realisierte Transportkosten	€ 5000

### ERGEBNIS

'=> Zu berücksichtigende Jahre (Schadens-/Verlustjahr und Baujahr zählen als ein Jahr)	23
B) 2.2: Abzug (4 % pro Jahr (Maximum 80 % = 20 Jahre))	4 %
Wertminderung (%)	80 %
'=> Wertminderung €	80,000 €
'=> Erstattung € (Zwischensumme I)	20,000 €
B) 2.3, Abs. 1: 10 % Abzug (auf Zwischensumme basierend I), wenn der Halter beschließt, das Eigentum am Wagen NICHT zu übertragen	0 €
'=> Erstattung € (Zwischensumme II)	20,000 €
B) 2.3, Abs. 2: Erstattung der nachgewiesenen Transportkosten, wenn der Halter beschließt, das Eigentum am Wagen NICHT zu übertragen (begrenzt auf 10 % der Zwischensumme II)	0 €
'=> Erstattung € (Zwischensumme III)	20,000 €
B) 2.4: Erstattung der Kosten für die Schadensdiagnose / dem Halter entstandenen Verluste (Pauschal 2.000 €)	2,000 €
'=> Erstattung € (Gesamt)	22,000 €

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 Art. 22, wenn die ihm in der Verwendungskette nachgefolgten EVU sich nach Art. 22 entlasten konnten.

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 Art. 22 entlasten kann.

## **Art. 24.1:**

**Sofern sich das Gewahrsams-EVU nach Art. 22.1 und 22.2 entlasten kann, haftet das vorverwendende EVU.**

**Kann sich dieses ebenfalls entlasten, haftet dessen vorverwendendes EVU; allerdings nur innerhalb einer noch nicht abgeschlossenen Verwendungskette (Lastlauf oder Leerlauf).**

**Bei längeren Verwendungsketten mit mehreren Beteiligten wird die Anspruchsverfolgung in der Praxis zunehmend schwieriger.**

## **Art. 24.2:**

**Gelingt allen EVU, die an einer Verwendungskette beteiligt sind, die Entlastung, trägt der Halter die volle Beweislast für den Ersatz der Schäden, die vor der letzten Verwendungskette entstanden sind.**

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

**Allgemeiner Grundsatz der Schadensminderungspflicht.**

**Klarstellende Funktion, da ohnehin in den meisten Rechtsordnungen zwingend zu beachten.**

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 Art. 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.

**Allgemeine Regelung der formalen Abwicklung der Schadensregulierung**

---

# **KAPITEL VI – HAFTUNG FÜR SCHÄDEN, DIE DURCH EINEN WAGEN VERURSACHT WERDEN**

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.

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

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

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.

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

Art. 27, Art. 7 – Haftungsprinzip (für Schäden durch den Wagen)

Vorstoß einiger Bahnen der UIC, das Haftungsregime im AVV grundsätzlich zu verändern

Vorher: Grundsatz der verschuldensbasierten Haftung

**Verschulden ist dem Halter nachzuweisen**

Vorstoß (verworfen): verschuldensunabhängige unbegrenzte Gefährdungshaftung zu Lasten der Halter

**mit (praxisferner) Entlastungsmöglichkeit**

Kompromiss, seit 01.01.2017 (einstimmig angenommen): Haftung des Halters, wenn:

**Verstoß gegen die ECM-Pflichten nachgewiesen wird und eine Kausalität zwischen diesem Verstoß und dem Schaden besteht**

**Bewertung:**

- **Ausgewogener Interessensausgleich**
- **Klare Verteilung der Verantwortlichkeiten**
- **Nach bisherigen Rückmeldungen: Es wird kein erhöhter Bedarf an Versicherungsdeckung gesehen – weder bei Haltern noch bei EVUs**

---

# **KAPITEL VII – HAFTUNBG FÜR BEDIENSTETE UND ANDERE PERSONEN**

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.

## Der Begriff des Erfüllungsgehilfen im AVV

**Art 28 AVV:** „Die Vertragsparteien haften für ... andere Personen, deren sie sich zur Erfüllung des Vertrages bedienen, soweit diese ... in Ausübung ihrer Verrichtung handeln.“

**§ 278 BGB:** „Der Schuldner hat ein Verschulden ... der Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit bedient, in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden.“

### ➔ **Infrastrukturbetreiber als Erfüllungsgehilfe des EVU?**

**Art. 9 § 2 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.“

### ➔ **Problem: CUV ist nur im internationalen Recht zwingend anzuwenden**

**Aber: kein sachlicher Grund für eine Ungleichbehandlung von nationalen und internationalen Verkehren ersichtlich**

**Parallele: ECM = wird einhellig als Erfüllungsgehilfe des Halters gesehen**

# KAPITEL VIII

## SONSTIGE BESTIMMUNGEN

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

**Betrifft in erster Linie betriebliche Belange der EVU.**

**Link zu UIC-Verladerichtlinien auf der AVV-Website:**

**→ <http://www.gcubureau.org/recommendations>**

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

30.2 Die Zahlungsfrist beträgt längstens sechzig (60) Kalendertage nach Erhalt der Rechnung einschließlich der entsprechenden Belege. Eine Rechnung gilt vom Schuldner als bezahlt an dem Tage der Gutschrift des vollständigen geschuldeten Betrages auf dem angegebenen Konto des Gläubigers.

30.3 Bei Überschreitung der Zahlungsfrist wird dem Gläubiger das Recht eingeräumt, dem säumigen Schuldner Verzugszinsen ab dem einundsechzigsten (61.) Tag für den nicht bezahlten Betrag zu berechnen.

30.4 Der Zinssatz per annum berechnet sich wie folgt: von der Europäischen Zentralbank auf ihre jüngsten Hauptrefinanzierungsoperationen angewendeter Zinssatz (MRO) zuzüglich acht Prozentpunkte. Als Berechnungsgrundlage gilt der jeweils am 1. Januar des Kalenderjahres, in dem die Rechnungsstellung erfolgte, gültige Zinssatz.

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

**Inhalt des Artikel 30 Abs. 1 ist selbsterklärend.**

**Art. 30. 2. bis 30.4 resultieren aus einer Initiative der UIP zur Ergänzung des Art. 30. Seit 1. Januar 2020 verankern diese Absätze einen Anspruch auf Verzugszinsen bei Zahlungsverzug.**

**Grundlage ist EU Richtlinie 2011/7 EU vom 16. Februar 2011 zur „Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr“.**

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

**Eher wenig bekannte Vorschrift.**

**Bildet allgemein verankerten Zivilrechtsgrundsatz ab.**

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

**Zulässige vertragliche Gerichtsstandvereinbarung.**

**Bildet den in der deutschen ZPO (Zivilprozessordnung) verankerten allgemeinen Gerichtsstand ab.**

**Ist dispositiv, d.h. die Parteien können andere Gerichtsstände vereinbaren.**

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

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.

**Vertragliche Regelung der Verjährung.**

**Abweichung zur Regelverjährung im deutschen Recht, die grundsätzlich 3 Jahre vorsieht.**

Der vorliegende 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.**

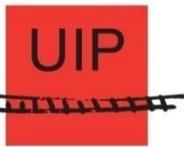
**Neuregelung aus dem Jahr 2014 zur Erleichterung der Kommunikation.**

Dieser Vertrag tritt am 01.07.2006 in Kraft.

**Die jeweils gültige Fassung des AVV inkl. aller Anlagen steht in allen drei Vertragssprachen (deutsch, englisch, französisch) auf der Homepage des AVV zum download zur Verfügung.**

**→ [www.gcubureau.org](http://www.gcubureau.org)**

**Achtung: Für die Abwicklung von z.B. Schäden, Haftung ist die zum Eintritt des Ereignisses gültige Fassung verbindlich. Frühere Versionen des AVV sind ebenfalls auf der o.g. Homepage vorhanden.**



# VPI - UIP GCU Schooling

**Grundprinzipien des AVV:  
Gewahrsam und Beweislastregelung**

Die **Definition** („Zeitraum ab Übernahme (...) bis Übergabe (...)“) beinhaltet:

- Bereitstellung zur Be- und Entladung auf Anlagen des EVU im Rahmen der kommerziellen Vereinbarung
- Zeitdauer für Be- und Entladung
- Umladungen wegen eines Beförderungs- oder Ablieferungshindernisses
- Instandsetzung zwischen Übernahme und Übergabe ohne Auflösung des Beförderungsvertrags (kommerzielle Vereinbarung)
- Weiterabfertigung, wenn Verwender Verfügung erhalten hat
- Schadensereignisse (unabhängig von der Haftung des EVU)
- Verwendung von Wagen außerhalb eines Beförderungsvertrags (Last/Leerlauf), z.B. Abstellung beim Vertrags- EVU auf Grundlage einer Vereinbarung
- Übernahme von NICHT-AVV-Wagen durch ein AVV-EVU

- Gewahrsam ist wichtige Anknüpfungspunkt im AVV insbesondere für Haftungsfragen, z. B. 22.1
- Gewahrsam ist an objektiven Kriterien festzumachen (s.u.)
- Der Begriff knüpft an die tatsächliche Sachherrschaft an
- Juristisch verwandt mit dem Besitz ( ≠ Eigentum!)

## => Zentraler Begriff in der Anwendung des AVV

- Auftretende Problemlagen: Beauftragung eines anderen EVU (als Subunternehmer) durch das Gewahrsams-EVU
- Entscheidendes Kriterium hier: Ist übernehmendes EVU AVV-Vertragspartner?
  - Ja: Gewahrsam liegt bei übernehmendem EVU
  - Nein Gewahrsam liegt bei übergebendem (beauftragenden) EVU

- Wer muss was beweisen?
- **Grundsatz im Zivilrecht: der Anspruchsteller hat alle den Anspruch begründendem Tatbestandsmerkmale zu beweisen!**
- Aber: besondere Regelungen im AVV zur sachgerechten Verteilung der Beweislast:
  - *Art. 22.1 AVV:*  
*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.*
- Zur Geltendmachung dieses Anspruches muss der Halter (lediglich) beweisen,
  - dass er einen Schaden an seinem Wagen erlitten hat,
  - dass das EVU, das er in Anspruch nimmt, Gewahrsam am Wagen hatte
- Der Halter muss nicht beweisen, dass das EVU ein Verschulden trifft
- => Vertragliche Umkehr der Beweislast zu Gunsten des Halters (ohne diese Regelung müsste der Halter das Verschulden des EVU diesem nachweisen, s.o.)

- Entlastungsmöglichkeit des EVU:

Art. 22.1 letzter Halbsatz: „...**sofern es nicht beweist**, dass der Schaden nicht durch sein Verschulden verursacht worden ist.“

- Das Nicht-Vorliegen eines Verschuldens muss das EVU beweisen (= relativ schwer zu erbringender Negativbeweis)

- Regelbeispiele für Nicht-Verschulden im Art. 22.2 (zu beweisen durch das EVU):

Art. 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  
(=> höhere Gewalt)
- Verschulden eines Dritten  
(Dritter ist nicht der Erfüllungsgehilfe!)
- Mangelnde Instandhaltung durch den Halter, wenn das EVU nachweist, dass es den Wagen fehlerlos betrieben und überwacht hat  
(hier sind 2 Dinge durch das EVU zu beweisen!)
- Verschulden des Halters.  
(Dieses Verschulden muss kausal für den Schaden sein!)

- Haftungsausschluss des EVU in den Sonderfällen des Art. 22.3:

Art. 22.3 :

„Das EVU haftet nicht

- für Verlust und Beschädigung loser Bestandteile, die an den Wagenlängsseiten nicht angebracht sind
- für Verlust und Beschädigung von Zubehör (Abfüllschläuche, Werkzeuge etc.)

**sofern ihm nicht Verschulden nachgewiesen wird.** „

- Hinter Art. 22.3 verbirgt sich die „Ausnahme der Ausnahme“, also die Rückkehr zum Grundsatz, dass der Anspruchsteller alles zu bewiesen hat – einschließlich des Verschuldens des Anspruchsgegners –, was den Anspruch begründet.
- => der Halter hat also in diesen (Ausnahme-) Fällen die volle Beweislast zu tragen.

- Artikel 22.4 in Verbindung mit Anlage 12 AVV:

Art. 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:

- 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 verwenden EVU getragen,
  - Schäden, die den EVU zugeordnet sind und den Betrag von 850 EUR übersteigen, werden nach Artikel 22.1 [Anm.: und 22.2] abgewickelt.“
- Anlage 12: Schadenskatalog für Güterwagen
    - Klare Zuordnung der Kostentragung anhand (relativ) klarer Merkmale
    - Beweislast für Vorhandensein der Merkmale: gemäß den zuvor Geschilderten
    - Keine eigene Beweisregeln in Anlage 12