

DVZ-Symposium: Neues Recht für die Schiene, Berlin, 21. September 2005

Der allgemeine Wagenverwendungsvertrag

von Dr. Frank Furrer

1. Liberalisierung: Vertragsfreiheit versus Harmonisierung

Um Bahnprodukte im internationalen Güterverkehrsmarkt konkurrenzfähig anbieten zu können, müssen betriebliche, technische und rechtliche Rahmenbedingungen auf einem Mindestniveau harmonisiert werden. Dies ist eine triviale Erkenntnis der spurgebundenen aus-sengesteuerten Bahnbeförderung. In derart harmonisierten Marktstrukturen wird Wettbewerb der Anbieter erst möglich.

In der Vergangenheit erfolgte diese Harmonisierung durch Absprache zwischen Staatsbahnen im Schutz des Beförderungsrechts der OTIF (Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr). Das RIV und das UIC Merkblatt 433 haben die notwendige Interoperabilität in betrieblicher und technischer Hinsicht auf rechtlich verlässlicher Basis geschaffen. Die Güterwagen waren international frei einsetzbar, die Regeln für Wagenübergabe von Einsteller zu Bahnunternehmen unter Bahnunternehmen ebenso vorgegeben wie die durchgehende Haftung innerhalb der Transportkette. Das RIP (Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Privatwagen) hat den Einsatz des privaten Rollmaterials verbindlich festgelegt und zum Teil des Staatsbahnsystems erhoben.

Mit der Revision des internationalen Beförderungsrechts wird das RIP durch die CUV (Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr) ersetzt. Letztere ist im Unterschied zum RIP weitgehend dispositiver Natur, d.h. die Parteien des Verwendungsvertrags geniessen grosse Vertragsfreiheit. Gleichzeitig wird die betriebliche und technische Regelung von RIV und UIC Merkblättern aufgehoben und durch staatliche Vorschriften (Interop-Richtlinie, TSI usw.) ersetzt.

Die betriebliche, technische und rechtliche Harmonisierung gilt es unter veränderten Marktverhältnissen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen, EVU zu erhalten. Vorab gegen eine falsch verstandene Vertragsfreiheit des COTIF richtet sich die Kritik der Verlager an der Revision des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts. Diese wird derzeit von den oligarchisch organisierten Staatsbahnen dazu missbraucht, europaweit harmonisierte Verwendungsbedingungen zu verhindern oder durch bilaterale Abweichungen zu unterlaufen. Dies führt zu Rechtsunsicherheit und verunsichert Investoren. Der heute vorgestellte allgemeine Wagenverwendungsvertrag ist unter diesen Prämissen entstanden. Zudem fürchten die interessierten Verlager, Halter und Spediteure, dass trotz Bemühungen um die Interoperabilität des Rollmaterials aufgrund nationaler Zulassungsverfahren und schlimmstenfalls nationaler Sonderbauvorschriften das Rollmaterial letztlich nicht frei in Europa verkehren kann. Hier sind die Verkehrsministerien aufgefordert, im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene von nationalen Einzelgängen abzusehen und die Interoperabilität im Rahmen der EU und der OTIF bestmöglich zu fördern.

Als Fazit darf dem neuen Beförderungsrecht COTIF und den Interoperabilitätsbestrebungen attestiert werden, die richtigen Probleme geortet, diese aber noch ungenügend gelöst zu haben. EU, OTIF und die Staaten haben in einem weiteren Schritt sowohl im technisch-betrieblichen als auch im rechtlichen Bereich die Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr international zu harmonisieren. Aufgrund solchermaßen harmonisierter Rahmen-

bedingungen kann sich der für die dringend erwünschte erhöhte Leistungsfähigkeit der Schiene notwendige Wettbewerb etablieren.

2. Vom Einstellungsvertrag zum Wagenverwendungsvertrag

Ersatz der Einstellung durch staatliche Zulassung/Registrierung

Das internationale Beförderungsrecht der OTIF setzte im RIP einen Einstellungsvertrag für Privatgüterwagen voraus, ohne ihn näher zu spezifizieren. Die Verwendung und Beförderung von Privatgüterwagen hingegen wurden im RIP geregelt. Die Einstellung selbst wurde im Merkblatt 433 der UIC geregelt, das verbindlichen Charakter für die Mitglieder der UIC besaß, jedoch für Nicht-Mitglieder ohne Bedeutung war. Die Einstellung umfasste einen technisch-betrieblichen Teil, der sich mit Bau- und Instandhaltungsvorschriften, Zulassung und Wagennumerierung befasste sowie einen kommerziell-betrieblichen Teil, der die Verwendung und Beförderung des Privatgüterwagens regelte.

Der technische Teil des Merkblatts 433 verschwindet aus dem Verwendungsvertrag vollständig, da Bau- und Instandhaltungsvorschriften sowie Zulassung öffentlich-rechtlich geregelt sind. Eine Einstellung von Wagen bei einem EVU ist nicht mehr vorgesehen, sie wird ersetzt durch die staatliche Zulassung und Registrierung des Wagens.

Gleichstellung von bahneigenen und P-Wagen

Als Kern bleibt die Regelung der Verwendung eines fremden Güterwagens durch ein EVU. Dabei spielt es nun keine Rolle, ob es sich um einen bahneigenen oder einen Privatgüterwagen handelt; in diesem Punkt erfolgte im Wechsel von RIP zu CUV eine Gleichstellung aller Güterwagen.

Diese gesetzliche Regelung der OTIF ist im Gegensatz zum RIP weitgehend dispositiver Natur, die Parteien können somit den Vertrag frei gestalten. Dies erfolgte im Allgemeinen Wagenverwendungsvertrag, AVV, der zwischen UIC/Erfa und UIP in langwierigen Verhandlungen entwickelt wurde und nun kurz vor seinem Abschluss steht.

3. Konzept des Allgemeinen Wagenverwendungsvertrags

Multilaterale Ausgestaltung

Die CUV definieren den Vertrag zwischen einem Wagenhalter und einem EVU, das den fremden Wagen verwendet. Um eine internationale Harmonisierung der Wagenverwendung zu erreichen und den involvierten Partnern den Abschluss einer Vielzahl von Einzelverträgen zu ersparen, ist der AVV als multilaterales Vertragsgebilde ausgestaltet worden. Wagenhalter und EVU können dem AVV durch entsprechende Optierung beitreten (Art. 2.2 AVV). Damit sind sie den jeweiligen Vertragspartnern gegenüber im Falle der Verwendung eines fremden Wagens durch ein EVU vertraglich gebunden. Wird ein Wagen ausserhalb dieses multilateralen Vertragsrahmens verwendet, greifen Art. 16 und 17 AVV.

Weiterentwicklung des Vertrags

Während im Vorwort des Merkblatts 433 die Fortschreibung des Merkblatts durch die UIC nach Beratung mit der UIP vorgesehen war, wird in Art. 4 AVV auf eine Geschäftsordnung (Anlage 8) verwiesen, welche diesen Prozess regeln soll. Der angekündigte Entwurf von UIC/Erfa steht noch aus. Die UIP hat die ihr wichtig erscheinenden Punkte insbesondere die Plazierung des AVV-Büros bei einer neutralen Instanz wie dem OCTI der UIC mitgeteilt, eine Verabschiedung durch UIC/Erfa und UIP steht noch aus. Aufgrund der multilateralen Vertragsstruktur wäre für jede Anpassung wiederum die Zustimmung sämtlicher Vertragsparteien notwendig. Dies ist jedoch aufgrund der Vielzahl der Parteien nicht möglich. Der Einbezug der Verbände als Vertreter von Haltern und EVU scheint daher auch in Zukunft nahe liegend. Wie die Vertretungsbefugnis beziehungsweise die Ratifizierung von beschlossenen Ände-

rungen durch die Vertragsparteien erfolgen soll, bleibt dabei vorderhand offen. Die bis anhin jährlich stattfindende Gemeinsame Sitzung von UIC/Erfa und UIP scheint aufgrund der breit abgestützten Vertretung von Haltern und EVU ein zur Weiterentwicklung des Vertrags legitimes Gremium zu sein. Dass dabei Fachkommissionen vorbereitende Arbeit leisten müssen, ist selbstverständlich und hat sich auch in der Vergangenheit bewährt.

Vertragsgegenstand

Unter Wagenverwendung wird der Last- und der Leerlauf des Wagens verstanden. Ebenso dazu gezählt werden Fälle, in denen sich der Wagen im Gewahrsam eines EVU befindet (Art. 1.3 AVV). Dieser beginnt mit der Übernahme des Wagens und endet mit der Übergabe des Wagens an den Halter, an den Empfänger oder einen zur Entgegennahme berechtigten Gleisanschiesser. Da der AVV den Halterbegriff einigermaßen weit definiert (Art. 1.2), indem jeder Verfügungsberechtigte an seine Stelle treten kann, und da die Übergabe an ein anderes EVU in der Beförderungskette ebenfalls den Verwendungsvertrag beenden, sind bei langläufigen Verkehren in Beförderungsketten mehrere Verwendungsverträge nötig. Dieser Nachteil wird jedoch durch die multilaterale Ausgestaltung des AVV weitgehend korrigiert. Dennoch ist der Halter einer Vielzahl von Verwendungsverträgen und damit Vertragspartnern gegenüber gestellt. Dies im Unterschied zum Beförderungsvertrag, in dem sich der Absender stets an die Versandbahn halten kann, auch wenn weitere EVU an der Beförderung beteiligt sind.

Keine kommerziellen Bedingungen

Die kommerziellen Bedingungen der Wagenverwendung bilden nicht Gegenstand des AVV (Art. 1.2). Sie sind vielmehr im Rahmen der Beförderungsverträge zu regeln.

Einführung eines Wagenbriefs

Erfolgte die Leerbeförderung von P-Wagen bisher mit Frachtbrief (P-Wagen leer) und diejenige von bahneigenen Wagen ohne besonderes Dokument, wird mit dem Wagenbrief ein einheitliches Dokument für die Beförderung sämtlicher leerer Wagen geschaffen.

4. Pflichten und Rechte des Halters

Zustand des Wagens und Anschriften

Der Halter hat für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften betreffend Bau, Instandhaltung, Zulassung und Registrierung von Güterwagen zu sorgen, d.h. im wesentlichen für die wiederkehrenden Prüfungen und Instandhaltung zu sorgen (Art. 7.1 AVV). Davon unberührt bleibt die aus dem täglichen Bahnbetrieb herrührende Verantwortung der EVU für Kontrolle und Zustand der Wagen. Neben diesen Vorschriften sind überdies die vertraglichen Vorschriften betreffend Anschrift von Halter, Heimatbahnhof oder geografische Zone sowie Wagenkennzeichnung einzuhalten (Art. 8 AVV). Die EVU können vom Halter darüber den entsprechenden Nachweis verlangen. Mit dieser Regelung wurden die gesamten Passagen des Merkblatts 433 betreffend technische Zulassung/Änderung, Unterhalt und Einstellung entbehrlich. Kein EVU kann weitere Bedingungen einfordern als die staatlichen Behörden unter Anwendung der einschlägigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften.

Zugriffsrecht des Halters

Wie schon Art. 5 RIP weist auch der AVV das Zugriffsrecht über den Wagen abschliessend dem Halter zu (Art. 9.1). Jede andere Verfügungsberechtigung leitet sich vom Halter ab. Dieser kann sie jederzeit widerrufen und diesen Widerruf dem AVV-Büro oder einzelnen EVU mitteilen, worauf er mit einer Halterverfügung den Wagen frei disponieren kann (Art. 9.2.).

Einfache Verschuldenshaftung des Wagenhalters

Im Gegensatz zur komplizierten Haftungsregelung der Merkblatts 433 (Art. 3.6), welche eine Kausalhaftung vorsah, sehen CUV (Art. 7) und AVV (Art. 27) eine einfache Verschuldenshaftung des Wagenhalters für Schäden vor, welche durch seine Wagen verursacht wurden. Die

Beseitigung der Kausalhaftung und vor allem die klare Formulierung der Haftung stellen einen massgebenden Fortschritt des neuen Wagenrechts dar.

Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast des verwendenden EVU

CUV (Art. 4) und AVV (Art. 22) übernehmen die bewährte Haftungsregelung des Art. 12 RIP. Sie wird ergänzt um einen Schadenskatalog (Art. 22.4 sowie Anlage 12 AVV), der eine Übersicht über klassische Schadensbilder im täglichen Betrieb gibt, deren Verursachung entweder dem Halter oder dem EVU zugeordnet werden. Bis zum Betrag von 750 Euro haftet sodann das EVU bei ihm zugeordneten Schäden, bei Schäden über 750 Euro ist es zur Beweisführung gemäss Art. 22.1 AVV zugelassen.

Aufhebung des Haftungsübereinkommens

Die Kausalhaftung des Einstellers wurde durch Übernahme der Haftung des Einstellers durch das einstellende EVU gegen Leistung einer Haftungspauschale im Merkblatt (Art. 3.6.2) gemildert. Mit dem Haftungsabkommen waren die Privatgüterwagen gleichzeitig weitgehend für die Betriebshaft "versichert". Der entscheidende Vorteil des Haftungsabkommens war jedoch die damit verbundene Entbehrlichkeit der Abklärung der genauen Schadensursache und damit die Beschleunigung des Bahnverkehrs.

Das Haftungsabkommen wird aufgelöst, da sich einerseits nicht alle EVU an ihm beteiligen konnten und andererseits die einstellende Bahn als Empfänger der Haftungspauschale verschwand. Deshalb ist es erforderlich, eine echte Versicherungsdeckung für die neue verringerte Haftung der Halter zu gestalten.

Der AVV sieht gleichzeitig die Möglichkeit der Mitversicherung von Wagen durch das verwendende EVU vor (Art. 27.5). Dabei ist allerdings nur das Betriebsrisiko der Verwendung beim betroffenen EVU gedeckt, entsprechend niedrig muss eine allfällige Prämie ausfallen. Zudem geht der AVV von der Anwendung einer Kleinschadenregelung durch das EVU aus (Art. 27.4).

Kanalisation der Haftungsansprüche des Halters

Durch das Haftungsabkommen erfolgte überdies eine Kanalisation der Haftungsansprüche durch Vermittlung des einstellenden EVU, da die Geltendmachung aller Ansprüche, sei es derjenigen des Einstellers, sei es derjenigen gegen den Einsteller, stets durch Vermittlung der Einstellerbahn zu erfolgen hatte. In den Verhandlungen der Revisionskonferenzen der OTIF wurde diesem Umstand Rechnung getragen, indem in den Art. 4 § 5 und 7 § 2 CUV abweichende Regelungen der Vertragsparteien ermöglicht und in Art. 8 die Subrogation vorgesehen wurden. Wenngleich der AVV keine Subrogation vorsieht, erfolgt dennoch zur Vereinfachung der Schadensabwicklung eine gewisse Kanalisation, indem der Schadenskatalog angewendet wird (Art. 22.4) unabhängig davon, ob dasjenige EVU, das Gewahrsam am Wagen hat, den Schaden verursacht hat. Vor allem aber die Haftung für Vorverwender sorgt für eine gewisse Kanalisation der Ansprüche des Halters innerhalb einer Beförderungskette (Art. 24.1). So hat dasjenige EVU, das Gewahrsam am Wagen hat, sowie allenfalls jeder Vorverwender den Nachweis gemäss Art. 22.1 zu erbringen, ohne dass der Halter ihnen die Verursachung des Schadens nachzuweisen hätte.

5. Pflichten und Rechte des EVU

Übernahme und Zurückweisung der Wagen

Die Revision des COTIF beseitigt die Beförderungspflicht der EVU. Daraus wurde anfänglich gefolgert, dass EVU zukünftig völlig frei über die Verwendung fremder Wagen entscheiden könnten, was von den Haltern von Privatgüterwagen verneint wurde. Unter Vorbehalt objektiver Unmöglichkeit (Art. 11 zweiter und dritter Beistrich AVV) und öffentlich-rechtlicher Vorschriften, welche die Übernahme von Wagen verbieten (Art. 11 erster und vierter Beistrich AVV), muss jedes EVU Wagen im Rahmen seines kommerziellen Angebots übernehmen.

Da sich auch das kommerzielle Angebot an das geltende Wettbewerbsrecht zu halten hat, besteht für das normale Leistungsangebot der EVU eine Verwendungspflicht fremder Güterwagen; prophylaktisch übersetzte Preise oder kurzfristig gestrichene Leistungsangebote für gewisse Güterwagen oder Halter wären mit dem Wettbewerbsrecht nicht vereinbar.

Dieselben Voraussetzungen gelten für die Übernahme leerer Wagen. Dazu ist wie schon erwähnt neu ein Wagenbrief nötig (Art. 14.2 AVV). In Ermangelung einer anderweitigen Anweisung des Halters ist das EVU wie schon unter geltendem RIP verpflichtet, leere Wagen an den Heimatbahnhof/geografische Zone zurückzusenden (Art. 14.3 AVV).

Behandlung der Wagen

Die zur Verfügung gestellten Wagen sind vom verwendenden EVU pfleglich zu behandeln und denselben Kontrollen zu unterstellen wie eigene Wagen des EVUs (Art. 12 AVV; Art. 3.3.1.4 Merkblatt). Die festzustellende Tendenz, Wagen nur noch einmal zu kontrollieren und danach im Rahmen von Vertrauensübergaben weiterzugeben, führt zu einer Erschwerung des Nachweises des durchgängig betriebstauglichen Zustands der verwendeten Wagens beziehungsweise allfälliger Beschädigungen. Dies darf nicht zulasten des Halters gehen, der im Beförderungsprozess keine Rolle spielt. Daher wurde in durchgängigen Verwendungsketten auf den Nachweis der Schadensverursachung durch den Halter verzichtet (Art. 24.2 i.V.m. Art. 24.1 AVV).

Beförderungsfrist der Wagen und Haftung

Die Lieferfristen leiten sich von denjenigen des beförderten Guts ab, d.h. entsprechend einer besonderen Vereinbarung oder mangels einer solchen gestützt auf Art. 16 CIM. Bei Fristüberschreitung ist wie schon gemäss Art. 14 RIP grundsätzlich eine Nutzungsausfallentschädigung geschuldet. Die Gründe, welche zu einer Haftungsbefreiung für die Lieferfristüberschreitung führen, entsprechen dem allgemeinen Haftungsrecht. Immerhin gilt es zu Art. 13.2 Beistrich 3 AVV zu ergänzen, dass hierbei der Mangel am Wagen oder an der Ladung vom Halter verschuldet sein muss. Die kumulierte Entschädigung im Falle des Verlusts oder der Beschädigung des Wagens ist ausgeschlossen.

Informationen an den Halter

Da die Wagen beim Einsatz vielfach nicht im Einflussbereich des Halters stehen, ist dieser auf die entsprechenden Betriebsinformationen des verwendenden EVU angewiesen. Art. 15 AVV verpflichtet das verwendende EVU, dem Halter insbesondere die Informationen über die Laufleistung und andere, für Betrieb und Instandhaltung erforderliche Informationen zugänglich zu machen.

6. Feststellung und Behandlung von Schäden an Wagen im Gewahrsam eines EVU

Schadensprotokoll

Das Kapitel IV des AVV übernimmt weitgehend die Regelung der Artikel 10 und 11 RIP sowie des Artikels 3.4 des Merkblatts 433. Neu und im Unterschied zu Art. 42 der revidierten CIM wird statt von einer Tatbestandsaufnahme von einem Schadensprotokoll (Anlage 4) gesprochen (Art. 18.1 AVV). Dieses wird ebenfalls im Gegensatz zu Art. 42 § 2 rev. CIM dem Berechtigten nicht explizit unentgeltlich ausgehändigt, was wohl kaum etwas an der Unentgeltlichkeit dieses selbstverständlichen Vorgangs ändern wird.

Wiederherstellung der Lauffähigkeit

Weiterhin ist das verwendende EVU zur Wiederherstellung der Lauffähigkeit des Wagens verpflichtet; dazu steht ihm neu ein Betrag von 750 Euro zur Verfügung (Art. 19.1 AVV). Bei Schäden über dieser Limite ist für die Ausführung von Arbeiten die vorgängige Zustimmung des Halters einzuholen. Für die Kostentragung verweist Art. 19.7 AVV auf Kapitel V. Die Vorfinanzierung der Instandsetzungskosten durch den Halter bei Haftung des Vorverwenders gemäss Art. 26 AVV führt im Gegensatz zur direkten Fakturierung an den haftpflichtigen

Vorverwender in einer geschlossenen Verwendungskette (Art. 24.1 AVV) zu zusätzlichen administrativen Aufwendungen, die vermieden werden sollten.

Explizit wird bei der Ausführung von Instandsetzungsarbeiten durch das verwendende EVU auf die Anwendung der gebotenen Sorgfalt sowie die Verwendung zugelassener Materialien beziehungsweise die Beauftragung zugelassener Werkstätten hingewiesen. Über die ausgeführten Arbeiten muss das verwendende EVU dem Halter Rechenschaft ablegen (Art. 19.5 AVV). Dadurch wird sichergestellt, dass die laufende Instandhaltung und lückenlose Dokumentation darüber durch den Halter durch solche Eingriffe Dritter nicht beeinträchtigt werden.

7. Haftung für Bedienstete und andere Personen

Art. 28.1 AVV wiederholt Art. 9 § 1 CUV. Ursprünglich sah Art. 28.2 AVV vor, dass das verwendende EVU nicht für den Infrastrukturbetreiber als Erfüllungsgehilfe haftet. Diese Ziffer wurde jedoch aufgrund des Widerstands der UIP gestrichen, womit die vom Gesetzgeber vorgesehene Formulierung greift.

8. Sonstige Bestimmungen

Verladerichtlinien

Artikel 29 AVV erklärt die Verladerichtlinien der UIC für anwendbar. Diese werden weiterhin von der UIC alleine redigiert statt in einer Anlage zum AVV geregelt wie zum Beispiel Anlage 9. Damit übernimmt die UIC alleine die Verantwortung für deren Inhalt.

Schadenersatzpflicht für positive Vertragsverletzung

Die Haftpflicht der Kapitel V, VI und VII wird in Art. 31 ergänzt für alle Verletzungen vertraglicher Pflichten der Parteien. Die Ersatzpflicht ist auf den unmittelbaren Schaden begrenzt.

Gerichtsstand und Verjährung

Alle Klagen aus dem AVV sind am Sitz des Beklagten einzureichen. Insbesondere die Halter von Privatgüterwagen sehen sich damit neuen Erschwernissen gegenüber, da die bisherige Kanalisierung ihrer Ansprüche über die einstellende Bahn entsprechend Art. 3.5.5 des Merkbatts entfällt.

Die Verjährungsvorschriften erfahren keine Änderung.

Sprachen

Der AVV ist in den Sprachen Deutsch, Englisch und Französisch abgefasst und in jeder Sprache gleichermassen verbindlich.

Cargo Rail Europe
Frank Furrer, Geschäftsführer
Postfach 31
CH 8142 Uitikon/Zürich

Tel. +41 44 491 15 95
contact@cargoraileurope.com