

TARIF 9857.00

SCHWEDISCH – TSCHECHISCH/SLOWAKISCHER EISENBAHN-GÜTERTARIF (STSG)

**Besondere Beförderungsbedingungen
für den schwedisch – tschechisch/slowakischen
Eisenbahngüterverkehr
mit Preisen und Konditionen**

**Neuausgabe
Gültig ab 2010-01-01**

NACHTRÄGE UND VERFÜGUNGEN

Nachtrag Nr	Gültig ab	Bemerkungen
Neuauflage	2010-01-01	

Inhaltsverzeichnis	Seite
Vorwort	4
1 Besondere Beförderungsbedingungen zur COTIF	5
<input type="checkbox"/> Vertragsgrundlagen, Aufeinanderfolgende Frachtführerschaft	5
<input type="checkbox"/> Sprachenregelung (zu Ziff. 4, 10 und 12 ABB-CIM; zu Ziff. 16 und Anl. 2 Ziff. 1 GLV-CIM)	6
<input type="checkbox"/> Nachnahme, Wertangaben, Interesse an der Lieferung (zu Ziff. 4 ABB CIM)	6
<input type="checkbox"/> Verladerichtlinien (zu Ziff. 6.3 ABB CIM)	6
<input type="checkbox"/> Kosten, Zahlungsvermerke (zu Ziff. 8 ABB CIM, zu Ziff 5.2 GLV-CIM)	6
<input type="checkbox"/> Lieferfrist, Zuschlagfristen (Zu Ziff. 9.1 und 9.2 ABB CIM)	6
<input type="checkbox"/> Übernahme und Ablieferung (Zu Ziff. 11.1 und 11.2 ABB CIM)	7
<input type="checkbox"/> Be- und Entladefristen (zu Ziff. 6.5 ABB CIM)	7
<input type="checkbox"/> Beförderung von Gütern laut RID (Anhang C der COTIF) auf den Fährstrecken Trelleborg – Sassnitz bzw. Ystad – Swinoujcie	7
2 Tarifbestimmungen	8
2.1 Geltungsbereich des Tarifs	8
2.2 Beförderungswege	9
2.3 Tarifwährung	9
2.4 Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren	9
2.5 Stoffe und Gegenstände laut RID (Anhang C der COTIF)	10
2.6 Güterwagen besonderer Bauart, die von dem Beförderer gestellt werden	10
Bei CDC und ZSSK CARGO werden bei Benutzung von gewissen Wagengattungen besondere Frachtzuschläge berechnet, siehe Abschnitt „Frachten“ des jeweiligen Unternehmens.	10
2.7 Wagen, die durch den Kunden gestellt werden	10
3 Verzeichnisse	12
3.1 Gütereinteilung	12
3.2 Beförderungswege	13
Schweden - Tschechien	13
Schweden - Slowakei	14
4 Frachten	15
4.1 GC Wagenfrachten für beladene Wagen	15
4.2 Transitfrachten für beladene Wagen	19
4.3 Transitfrachten für leere Wagen	20
4.4 – CDC Frachten (Einfuhr/Ausfuhr)	21
4.5 – ZSSK CARGO Frachten	23

Vorwort

Mit diesem Tarif stellen die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher, dass im Geltungsbereich dieses Tarifes nach Abschluss von grenzüberschreitenden Beförderungsverträgen die Sendungen/leere Wagen durch aufeinanderfolgende Beförderer übernommen und aufgrund des Frachtbriefes/Wagenbriefes nach den Bedingungen dieses Tarifs weiterbefördert werden.

1. An diesem Tarif sind folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer beteiligt.

Green Cargo AB (GC) - 2174

DB Schenker Rail Deutschland AG (DB Schenker) - 2180

PKP Cargo SA (PKP Cargo)- 2151

ČD Cargo a.s. (CDC) - 2154

Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO) - 2156

Sie vertreten zugleich die in ihren nationalen Tarifen einbezogenen Eisenbahnverkehrsunternehmen.

2. „Beförderer“ im Sinne dieses Tarifs ist der vertragliche Beförderer und der aufeinanderfolgende Beförderer.
3. Dieser Tarif wird von jedem Beförderer nach den in den jeweiligen Ländern gültigen Bestimmungen veröffentlicht.
4. Die Veröffentlichungen zu diesem Tarif erfolgen
 - in Schweden über die öffentliche Website der Green Cargo (www.greencargo.com)
 - in Tschechien im „Převavní a tarifní věstník (PTV)“.....
 - in der Slowakei im „Prepravný a tarifný vestník (PTV)“
 - in Deutschland im „Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr der Eisenbahnen des Öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“
5. Der Tarif ist wie folgt verfügbar:
 - In Schweden über die öffentliche Website der Green Cargo: www.greencargo.com.
 - In Tschechien über die öffentliche Website der ČD: www.cdcargo.cz
 - In der Slowakei über die öffentliche Website der ZSSK CARGO: www.zscargo.sk.
 - In Deutschland kann der Tarif im Internet eingesehen werden unter:**
dbschenker.com/de/rail/tarife
6. Der Tarif ist in deutscher und slowakischer Sprache erstellt.
7. Änderungen der in diesem Tarif enthaltenen Frachten und Frachtsätze durch Kursschwankungen sowie die Berichtigung offensichtlicher Fehler gelten nicht als Tariferhöhung.

1 Besondere Beförderungsbedingungen zur COTIF

- **Vertragsgrundlagen, Aufeinanderfolgende Frachtführerschaft**
- 1.1 Vertragsgrundlagen für den einzelnen Güterbeförderungsvertrag sind die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM) – Anhang B zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“, sowie die Bestimmungen dieses Tarifs.
- 1.2 Ergänzend gelten die „Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr – ABB CIM“ (siehe Anhang dieses Tarifs).
- 1.3 Sofern die in Ziffer 1.1 und 1.2 genannten Bedingungen keine Regelungen enthalten oder wenn sie auf den Bedingungen oder Vorschriften des Beförderers verweisen, gelten die für den Inlandsverkehr gültigen Geschäftsbedingungen/Tarife/Preislisten des Beförderers, der nach dem Beförderungsvertrag für den jeweiligen Streckenabschnitt zuständig ist.
- 1.4 Für die Beförderung leerer Güterwagen, die nicht als „Schienenfahrzeuge als Beförderungsgut auf eigenen Rädern“ aufgeliefert werden, gelten die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV) – Anhang D zum COTIF“ sofern keine abweichenden vertraglichen Vereinbarungen (insbesondere der „Allgemeine Verwendungsvertrag für Güterwagen (AVV“) anzuwenden sind. Es gelten die Bestimmungen dieses Tarifs, die sich auf die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel und den CUV-Wagenbrief beziehen sowie der Verweis in Ziffer 1.3 oben entsprechend.
- 1.5 Abweichende und ergänzende Vereinbarungen zu diesem Tarif können für die Güterbeförderung und für die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel insbesondere in den Kundenabkommen getroffen werden.
- 1.6 Soweit nichts anderes vereinbart ist, sind leere Güterwagen, die als Beförderungsmittel befördert werden sollen, mit einem CUV-Wagenbrief nach Muster der Anlage 3a des „Handbuch zum CUV-Wagenbrief (GLW-CUV)“ aufzuliefern. Für das ausfüllen des CUV-Wagenbriefs mit den gemäss Vereinbarung einzutragenden Daten gelten die Bestimmungen der Anlage 1 des GLW-CUV. Für seine Eintragungen haftet der Kunde entsprechend Art. 8 CIM.
- 1.7 Für das Ausfüllen des CIM-Frachtbriefs mit den gemäss Vereinbarung einzutragenden Daten gelten die Bestimmungen der Anlage 2 des „Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)“.
- 1.8 Die Beförderung der Güter und leeren Güterwagen erfolgt in aufeinanderfolgender Frachtführerschaft (gemeinsame Beförderung). Vertraglicher Beförderer im Sinne des Art. 3 CIM ist der erste Beförderer, sofern im Kundenabkommen nicht anders geregelt wurde. Der Ort der Übernahme durch die jeweiligen aufeinanderfolgenden Beförderer ergibt sich aus den Angaben zum jeweils vereinbarten Beförderungsweg (siehe Abschnitt 3.2 des Tarifs).
- 1.9 Für die Rückgabe ungereinigter, leerer Umschliessungsmittel, wie insbesondere Kesselwagen und Tankcontainer, die Rückstände gefährlicher Güter enthalten, sind die Bestimmungen gemäss Ziffer 15 GLV-CIM zu beachten.

- **Sprachenregelung (zu Ziff. 4, 10 und 12 ABB-CIM; zu Ziff. 16 und Anl. 2 Ziff. 1 GLV-CIM)**
 - 1.10 Eintragungen des Absenders im CIM-Frachtbrief bzw. im CUV-Wagenbrief sind in deutscher Sprache abzufassen. Die zusätzliche Verwendung einer amtlichen Landessprache des ersten Beförderers kann vereinbart werden. Zu nachträglichen Verfügungen und Weisungen bei Ablieferungs- oder Beförderungshindernissen ist ausserdem eine Übersetzung in einer der amtlichen Landessprachen des Beförderers beizugeben, der die Verfügung/Weisung ausführen soll.
- **Nachnahme, Wertangaben, Interesse an der Lieferung (zu Ziff. 4 ABB CIM)**
 - 1.11 Die Angabe einer Nachnahme im CIM-Frachtbrief bzw. im CUV-Wagenbrief ist nicht zugelassen.
 - 1.12 Die Wertangabe für das Gut (Art. 34 CIM) oder die Angabe des Interesses an der Lieferung (Art. 35 CIM) im CIM-Frachtbrief bzw. im CUV-Wagenbrief ist nicht zugelassen.
- **Verladerichtlinien (zu Ziff. 6.3 ABB CIM)**
 - 1.13 Bei der Beladung und Sicherung des Gutes gelten die Vorschriften des Beförderers, insbesondere die UIC-Verladerichtlinien.
- **Kosten, Zahlungsvermerke (zu Ziff. 8 ABB CIM, zu Ziff 5.2 GLV-CIM)**
 - 1.14 Wenn in dem Kundenabkommen keine andere Vereinbarung besteht, zählen zur Fracht nur die Kosten der direkt mit der Beförderung im Zusammenhang stehenden Leistungen, die im Teil A der Anlage 3 des GLV-CIM („Verzeichnis der Kosten“) bzw. in der Anlage 2 des GLW-CUV für die Beförderung eines leeren Güterwagens als Beförderungsmittel aufgeführt sind.
 - 1.15 Für die vom Absender bzw. vom Empfänger im CIM-Beförderungsvertrag zu zahlenden Kosten sind ausschliesslich die folgenden Zahlungsvermerke zugelassen: Franco Fracht, ggf. bis X, Franco Fracht einschliesslich ... (Bezeichnung der Nebengebühren, Zölle und sonstigen Kosten), ggf. bis X (X bezeichnet einen Tarifschnittpunkt gemäss Ziffer 1.16 unten), EXW, DAF, DDP. Zur Bedeutung der Zahlungsvermerke siehe Ziffer 5.2 GLV-CIM.
 - 1.16 Frachtüberweisung (EXW) im CIM-Frachtbrief bzw. CUV-Wagenbrief ist nur zulässig, wenn im Kundenabkommen vereinbart. Die Übernahme der Kosten für eine Teilstrecke (Zahlungsvermerk DAF) ist nur bis zu einem Tarifschnittpunkt im Rahmen der in den Frachtsatzzeigern bzw. Frachtentafeln vorgesehenen Schnittrachtsätze bzw. Schnittrachten zugelassen.
 - 1.17 Das Fehlen eines Zahlungsvermerkes im Feld 20 des CIM-Frachtbriefs bzw. CUV-Wagenbriefs bedeutet, dass die Kosten vom Absender getragen werden (Zahlungsvermerk DDP).
- **Lieferfrist, Zuschlagfristen (Zu Ziff. 9.1 und 9.2 ABB CIM)**
 - 1.18 Für die Güterbeförderung gelten die Lieferfristregelungen laut Art. 16 § 2a CIM, wobei für die Berechnung der Beförderungsfrist Entfernungen gemäss dem „Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr (DIUM)“ massgebend ist. Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes bzw. des leeren Güterwagens. Sie verlängert sich um die Dauer des Aufenthaltes, der ohne Verschulden des Beförderers verursacht wird. Sie ruht an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen. Würde die Lieferfrist zu einem Zeitpunkt außerhalb der Bedienungszeiten des Empfangsbahnhofs enden, so endet sie mit der vereinbarten bzw. für den Empfangsbahnhof geltenden nächstfolgenden Bedienung.

Die Zuschlagfrist für die Fährstrecken Trelleborg – Saßnitz bzw. Ystad – Swinoujcie beträgt 24 Stunden. Die übrigen Zuschlagfristen sind in den Bedingungen/Tarifen/Preislisten der beteiligten Beförderer enthalten.

Diese Lieferfristregelung wird im CIM-Frachtbrief bzw. im CUV-Wagenbrief dokumentiert durch Angabe der Nummer dieses Tarifes bzw. der Angabe des Kundenabkommens, das sich auf diesen Tarif bezieht.

- **Übernahme und Ablieferung (Zu Ziff. 11.1 und 11.2 ABB CIM)**

1.19 Wenn nach Ziffer 11.1 bzw. 11.2 der ABB CIM keine andere Vereinbarung besteht, werden Sendungen am allgemeinen Ladegleis des Versandbahnhofes übernommen und am allgemeinen Ladegleis des Empfangsbahnhofes abgeliefert.

- **Be- und Entladefristen (zu Ziff. 6.5 ABB CIM)**

1.20 Wenn **schriftlich** nichts anderes vereinbart wird, gilt Ziff. 6.5 ABB CIM. Die Be- und Entladefristen ruhen, wenn nicht schriftlich anderes vereinbart worden ist, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen.

- **Beförderung von Gütern laut RID (Anhang C der COTIF) auf den Fährstrecken Trelleborg – Sassnitz bzw. Ystad – Swinoujcie**

1.21 Zusätzlich zu den Vorschriften des RID gelten für die Beförderung dieser Sendungen folgende Bestimmungen:

- 1 Zur Beförderung zugelassen sind vorbehaltlich der Ausnahmen unter nachstehender Ziffer 2
 - gefährliche Güter in Eisenbahnkesselwagen und Tankcontainern sowie
 - verpackte gefährliche Güter in Eisenbahngüterwagen und Frachtcontainern.
- 2 Von der Beförderung ausgeschlossen sind Eisenbahnkesselwagen mit Tanks sowie Tankcontainer gemäß Absatz 6.8.2.1.14a) in Verbindung mit Absatz 6.8.2.2.6 des Kapitels 6.8 RID.
- 3 Die Güterwagen müssen mit den erforderlichen Befestigungspunkten, Ösen usw. zum seesicheren Laschen ausgerüstet sein. Die Container müssen gegenüber den Beanspruchungen des Seeverkehrs ausreichend sicher auf den Güterwagen befestigt sein.
- 4 Die entsprechenden Angaben des RID müssen in deutscher Sprache im Frachtbrief eingetragen sein.
- 5 Für jede Ladeeinheit (CTU) mit gefährlichen Gütern muss ein Container/Fahrzeug-Packzertifikat ausgestellt werden. Das CTU-Packzertifikat muss den Richtlinien der IMO/LO/UN ECE entsprechen.
- 6 Der Absender hat im Frachtbrief neben den nach dem RID vorgeschriebenen Angaben zusätzlich die EmS-Nummer und – sofern zutreffend – die Eigenschaft des Gutes „MARINE POLLUTANT“ anzugeben.
- 7 Bei Ausfall von Fährfahrten, die für die Trajektierung von gefährlichen Gütern zugelassen sind, sowie bei Ausfall der erforderlichen Sicherheitseinrichtungen der Fährschiffe, besteht kein Anspruch auf Trajektierung.

2 Tarifbestimmungen

2.1 Geltungsbereich des Tarifs

- 1 Abgesehen von den Ausnahmen in nachstehender Ziffer 3 gilt dieser Tarif für Sendungen von Gütern, aufgeführt im „**Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC**“, die in den internationalen Verbindungen zwischen in Schweden und in Tschechien bzw. der Slowakei gelegenen Bahnhöfen, enthalten in den DIUM SE, CZ bzw. SK, als Wagenladung aufgeliefert werden und für welche die ausschließliche Verwendung eines Güterwagens vom Absender beantragt worden oder nach den für den Versandbahnhof geltenden Gesetzen und Vorschriften vorgeschrieben ist.
- 2 Darüber hinaus gilt dieser Tarif auch für die Beförderung von leeren Güterwagen als Beförderungsmittel gemäss den CUV und den Bestimmungen des Abschnitts 2.8, Ziffer 2.
- 3 Dieser Tarif **gilt nicht** für
 - Sendungen, für die der Absender im Frachtbrief einen anderen als in diesem Tarif vorgesehenen Leitungsweg oder die Anwendung eines anderen Tarifes vorgeschrieben hat;
 - **Sendungen in geschlossenen Zügen (Ganzzügen);**
 - nur eine Teilstrecke des tarifmässigen Beförderungsweges;
 - die im RID (Anhang C zur COTIF) unter den Klassen 1. und 7 aufgeführten Stoffe und Gegenstände;
 - Voll- und Leertransporte von Intermodalen Transporteinheiten;
 - Leichen;
 - lebende Tiere;
 - Zigarren (einschließlich Stumpen), Zigarillos und Zigaretten (NHM 2402).
- 4 Der Tarif kann **speziell im Kundenabkommen** mit den beteiligten Beförderern vereinbart werden und gilt mit besonderen Bedingungen, entsprechend den Geschäftsbedingungen/Tarifen/ Preislisten der jeweiligen Beförderer, **auf Anfrage** für:
 - Sendungen mit Stoffen und Gegenständen die der RID (Anhang C der COTIF) unterstehen (Ausnahmen siehe vorstehender Ziffer 3)
 - Sendungen, die wegen ihrer Länge auf zwei oder mehr Wagen verladen sind;
 - Güter, deren Beförderung wegen ihres Umfangs, ihrer Masse oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder die Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Beförderer besondere Schwierigkeiten verursacht;
 - Sendungen mit Überschreitung des internationalen Lademaßes;
 - Sendungen auf Tiefladewagen, Doppelstockwagen und Wagen mit mehr als 4 Achsen;
 - Sendungen, bei denen die Verwendung eines Schutz- oder Zwischenwagens notwendig ist;
 - Möbelwagen und Möbelbehälter; Schaustellerwagen;
 - leere Doppelstockwagen;
 - leere Eisenbahnwagen als Beförderungsmittel NHM-Code 992110 – 992140 und 992210 – 992240;
 - Schienenfahrzeuge auf eigenen Rädern gemäss NHM 8601 – 8606.

2.2 Beförderungswege

Die Sendungen werden über die in diesem Tarif vorgesehenen Beförderungswege (Abschnitt 3.2) geleitet.

2.3 Tarifwährung

Die in diesem Tarif vorgesehenen Frachten und Nebengebühren sind in Euro (EUR) ausgedrückt.

2.4 Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren

- 1 Die Fracht wird für jede Wagenladung gesondert berechnet. Die mit einem Frachtbrief aufgelieferten Güter bilden dabei eine Sendung.
Für Sendungen in Ganzzügen und Wagengruppen gelten die nationalen Bestimmungen des jeweiligen Beförderers.
- 2 Die Fracht wird für jeden Frachtberechnungsabschnitt getrennt berechnet.
- 3 Die Frachtberechnung ist abhängig von:
 - der Art des gestellten Wagens
 - dem vom Absender vorgeschriebenen Beförderungsweg
 - der Masse der Sendung
 - der Tarifentfernung
 - Wagenhalter
- 4 Die Fracht wird für jede Strecke getrennt mathematisch auf volle Cent (1/100 EUR) so gerundet, dass Beträge bis 0,005 EUR abgerundet, ab 0,005 EUR (einschliesslich) aufgerundet werden. Zutreffendenfalls wird diese Rundung erst nach den in diesem Tarif vorgesehenen Frachterhöhungen oder Frachtverminderungen durchgeführt.
- 5 Bestimmungen für GC, **DB Schenker** und PKP Cargo sowie CDC Transit.
 - 5.1 Berechnungseinheit zur Bildung der Wagenfracht ist der Wagen.
 - 5.2 Für Sendungen in 2-achsigen Wagen, die durch den Beförderer gestellt werden, sind die Wagenfrachten in den Frachtafeln (Abschnitt 4) dargestellt.
 - 5.3 Wagenfrachten für Sendungen in 3- und 4-achsigen Wagen ergeben sich durch Multiplikation der Wagenfrachten nach Ziffer 5.2 mit dem Koeffizient **2**. Bei PKP Cargo gilt der Koeffizient **1,9**.
- 6 Bestimmungen für CDC (Ex-/Import) und ZSSK CARGO:
 - 6.1 Die der Frachtberechnung zugrunde zu legende Masse wird auf volle 1000 kg so gerundet, dass die Masse unter 500 kg nicht berücksichtigt wird und die Masse ab (einschliesslich) 500 kg aufgerundet wird (frachtpflichtige Masse).
 - 6.2 Für die Frachtberechnung gelten folgende Mindestmassen der jeweiligen Massenstufen:

auf den Strecken	Massenstufen
Č D C	
2-achsige Wagen	Mindestens 10.000 kg/Wagen
mehr als 2-achsige Wagen	Mindestens 20.000 kg/Wagen
ZSSK CARGO	
2-achsige Wagen	Mindestens 10.000 kg/Wagen
mehr als 2-achsige Wagen	mindestens 25.000 kg/Wagen

- 6.3 Liegt die frachtpflichtige Masse der Sendung zwischen zwei Mindestmassen so wird die Fracht nach dem Frachtsatz der Massenstufen mit der niedrigeren Mindestmasse berechnet, sofern nicht die Berechnung für die höhere Mindestmasse nach dem hierfür vorgesehenen Frachtsatz eine niedrigere Fracht ergibt.
- 6.4 Die Fracht für Sendungen in Wagen, die durch den Beförderer gestellt werden, wird nach den in Frachtsatzzeigern (Abschnitt 4.4 bzw. 4.5) angegebenen Schnittfrachtsätzen berechnet.
7. Nebengebühren.
Die Nebengebühren werden nach den jeweiligen Preislisten/ Binnentarifen der beteiligten Beförderer berechnet.
8. Bei der Beförderung von Rohholz (NHM 4403) gelten auf polnischen Strecken folgende Frachtberechnungsmindestmassen:
- 20 t – für Sendungen in Wagen mit 2 Achsen
- 25 t – für Sendungen in Wagen mit mehr als 2 Achsen und einer Ladelänge bis einschließlich 11 m;
- 30 t – für Sendungen in Wagen mit mehr als 2 Achsen (Ladelänge des Wagens über 11 m bis einschließlich 14 m);
- 35 t – für Sendungen in Wagen mit mehr als 2 Achsen (Ladelänge des Wagens über 14 m) ausgenommen Drehgestell-Flachwagen der Gattung Roos (Wagen in Regelbauart), L (Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Radsätzen) und Drehgestellwagen der Gattung S (Wagen in Sonderbauart);
- 45 t – für Sendungen auf Drehgestell-Flachwagen der Gattung Roos (Wagen in Regelbauart), L (Flachwagen in Sonderbauart mit unabhängigen Radsätzen) und Drehgestellwagen der Gattung S (Wagen in Sonderbauart);

2.5 Stoffe und Gegenstände laut RID (Anhang C der COTIF)

Die Bestimmungen dieses Tarifs sind, mit Ausnahme der Ausschlüsse und sonstigen Bedingungen des Abschnitts 2.1 Ziffer 3 und 4, für die Beförderung von Stoffen und Gegenständen laut RID **auf Anfrage** anwendbar.

Für gewisse gefährliche Güter gelten bei PKP Cargo, ZSSK CARGO und CDC besondere Frachterhöhungen, die den jeweiligen Transit- bzw. Export/Import-Tarifen zu entnehmen sind.

2.6 Güterwagen besonderer Bauart, die von dem Beförderer gestellt werden

Bei CDC und ZSSK CARGO werden bei Benutzung von gewissen Wagengattungen besondere Frachtzuschläge berechnet, siehe Abschnitt „Frachten“ des jeweiligen Unternehmens.

2.7 Wagen, die durch den Kunden gestellt werden

Diese Bestimmungen gelten für **Wagen, die durch den Kunden gestellt werden** und nach den geltenden Vorschriften für den internationalen Verkehr zugelassen sind.

1. Frachten für die Beförderung beladener Wagen:

Für Sendungen in oben genannten Wagen wird die Fracht bei

- GC, **DB Schenker**, PKP Cargo und CDC wie bei Beförderung in von dem Beförderer gestellten Wagen berechnet und um 15% gekürzt,
- ZSSK CARGO gemäss der Frachtsatztafel für Wagenladungen in durch den Kunden gestellten Wagen berechnet.

2. Frachten für die Beförderung leerer Wagen laut CUV:

2.1 Leere Wagen der NHM-Code 992100 bzw. 992200 werden gegen eine ermässigte Fracht befördert, wenn der Leerwagenbeförderung nachweisbar einem Lastlauf im Geltungsbereich dieses Tarifs folgt oder vorangegangen ist. Diese Bedingung gilt nicht für die Leerlauffrachten der GC, ZSSK CARGO, **DB Schenker und PKP CARGO S.A.** Wenn keine andere Vereinbarung besteht, werden die Wagen unter Verwendung eines CUV-Wagenbriefs aufgegeben.

2.2 Die Leerlauffrachten werden wie folgt berechnet:

Für GC

- bei Ein- oder Ausfuhr gemäß der Green Cargo Frachttafeln für leere Wagen (Abschnitt 4.1.1)

Für sämtlichen Transit.

gemäss den Frachttafeln (Transit) für leere Wagen, durch den Kunden gestellt (Abschnitt 4.3)

Für CDC - Ex-/Import

–gemäss der Frachttafel für leere Wagen, durch den Kunden gestellt (Abschnitt 4.4)

Für ZSSK CARGO

–gemäss der Frachttafel für leere Wagen, durch den Kunden gestellt (Abschnitt 4.5)

3 Verzeichnisse

3.1 Gütereinteilung

Die Bezeichnung der Güter ergibt sich aus dem Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM).

Auf die Ausschlüsse gemäss Abschnitt 2.1 Ziffer 3 wird hingewiesen.

Für Frachtberechnung für die Güter der nachstehenden NHM-Positionen wird für den tschechischen Streckenabschnitt der Erhöhungskoeffizient von 1,1 angewendet.

2711 11	2811 29	2903 15	2920 10
2711 12	2812 10	2903 21	2920 90
2711 13	2812 90	2903 29	2921 11
2711 14	2813 10	2903 30	2921 12
2711 19	2814 10	2903 59	2921 19
2711 21	2815 30	2904 20	2921 44
2711 29	2825 10	2904 90	2925 20
2801 10	2837 11	2905 29	2926 10
2801 30	2837 19	2909 11	2926 90
2804 10	2847 00	2909 19	2928 00
2804 40	2848 00	2909 60	2929 10
2804 70	2850 00	2910 10	2930 20
2805 11	2851 00	2910 20	2930 90
2805 19	2901 10	2910 30	2931 00
2806 10	2901 21	2910 90	3402 90
2806 20	2901 22	2912 12	3604 10
2807 00	2901 23	2912 19	3604 90
2808 00	2901 24	2915 13	3606 10
2811 11	2901 29	2915 90	2903 11
2811 19	2902 19	2916 32	2916 39

Für Frachtberechnung für die Güter der nachstehenden NHM-Positionen 8703 und 870710 wird für den tschechischen Streckenabschnitt der Erhöhungskoeffizient von 1,4 angewendet.

3.2 Beförderungswege

Der Absender hat im Feld 13 des Frachtbriefes einen der nachstehend genannten Beförderungswege vorzuschreiben.

Eine Leitungscode allein gilt nicht als Wegevorschrift.

Schweden - Tschechien

WEG	Code
Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)– Bad Brambach/Vojtanov (646)	111*)
Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)– Bad Brambach/Vojtanov (646)	114*)
Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)– Bad Schandau/Děčín (649)	121
Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt GR (021)– Bad Schandau/Děčín (649)	122
Ystad gränsen/Świnoujście Środek Morza (011)– Zawidów/Frýdlant v Čechach (820)	211
Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)– Mieroszow/Mezimestí (822)	221
Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)– Miedzylesie/Lichkov (823)	231
Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)– Chalupki/Bohumín (825)	241

*) Nur für Ganzzüge

Schweden - Slowakei

WEG	Code
Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)– Bad Schandau/ Děčín (649)–Horní Lideč/ Lúky pod Makytou (895)	112
Trelleborg gränsen/Sassnitz Mitte See (022)– Bad Schandau/ Děčín (649)– Lanžhot/Kúty (890)	113
Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)– Bad Schandau/ Děčín (649)–Horní Lideč/ Lúky pod Makytou (895)	115
Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr (021)– Bad Schandau/ Děčín (649)– Lanžhot/Kúty (890)	116
Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)– Zawidów/ Frýdlant v Čechach (820)– Horní Lideč /Lúky pod Makytou (895)	212
Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)– Zawidów/ Frýdlant v Čechach (820)– Lanžhot /Kúty (890)	213
Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)– Mieroszow/Meziměstí (822) Horní Lideč /Lúky pod Makytou (895)	222
Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)– Mieroszow/Meziměstí (822)– Lanžhot /Kúty (890)	223
Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)– Muszyna/Plaveč (835)	232
Ystad gränsen/ Świnoujście Środek Morza (011)– Zwardon/Skalité (834)	233

4 Frachten

4.1 GC Wagenfrachten für beladene Wagen

Frachttabelle GC-1

Wagenfrachten Im Verkehr mit GC über Trelleborg Gr/ Sassnitz Mitte See und Malmö Stora Bält gr/Flensburg Grosser Belt Gr.

in EUR für 2-achsige Wagen durch den Beförderer gestellt, beladen

GC Zone	Von/nach Trelleborg gränsen	Von/nach Malmö Stora Bält gränsen	GC Zone	Von/nach Trelleborg gränsen	Von/nach Malmö Stora Bält gränsen
			34	1743	1588
10	867	712	35	1795	1639
11	978	823	36	1717	1562
12	1033	878	37	1821	1665
13	1111	955	38	1821	1665
14	1229	1073	39	1847	1692
15	1229	1073	40	1977	1822
16	1304	1149	41	1951	1796
17	1130	975	42	1873	1718
18	1267	1112	43	1977	1822
19	1362	1207	44	2104	1949
20	1462	1307	45	2130	1975
21	1379	1223	46	2416	2260
22	1396	1241	47	2283	2128
23	1477	1322	48	2283	2128
24	1578	1423	49	2477	2322
25	1607	1452	50	2598	2443
26	1549	1394	51	2717	2562
27	1578	1423	52	2717	2562
28	1495	1339	53	2838	2683
29	1578	1423	54	2956	2801
30	1633	1478	55	3135	2980
31	1662	1507	56	3135	2980
32	1717	1562	57	3312	3157
33	1769	1614	58	3254	3099

Wagenfrachten für 3- und 4-achsige Wagen durch den Beförderer gestellt, beladen:

Oben angegebene Wagenfrachten werden multipliziert mit dem Koeffizient 2.

Frachentafel GC-2

**Wagenfrachten Im Verkehr mit GC über Ystad gr/
Swinoujscie Srodek Morza**

in EUR für 2-achsige Wagen durch den Beförderer gestellt, beladen

GC Zone	Von/nach Ystad gränsen	GC Zone	Von/nach Ystad gränsen
		34	1740
10	901	35	1792
11	1003	36	1687
12	1032	37	1817
13	1003	38	1817
14	1130	39	1843
15	1258	40	1974
16	1312	41	1922
17	1119	42	1869
18	1258	43	1974
19	1332	44	2101
20	1482	45	2101
21	1398	46	2387
22	1382	47	2253
23	1482	48	2280
24	1577	49	2448
25	1632	50	2629
26	1548	51	2687
27	1604	52	2687
28	1482	53	2808
29	1577	54	2927
30	1632	55	3106
31	1632	56	3106
32	1714	57	3343
33	1792	58	3282

Wagenfrachten für 3- und 4-achsige Wagen durch den Beförderer gestellt, beladen:

Oben angegebene Wagenfrachten werden multipliziert mit Koeffizient 2.

4.1.1 GC Wagenfrachten für leere Wagen
Frachten in EUR für leere Wagen, durch den Kunden gestellt

Green Cargo Leerfrachten, ausgenommen Fähre		
Entfernung km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
50	67	72
60	69	75
70	73	80
80	75	83
90	78	86
100	81	89
110	83	92
120	85	95
130	88	101
140	90	104
150	92	107
160	95	110
170	99	113
180	101	116
190	104	120
200	106	123
220	110	129
240	115	135
260	121	142
280	125	148
300	131	155
320	136	162
340	140	169
360	146	174
380	151	181
400	156	188
450	169	203
500	180	220
550	194	236
600	207	254
650	219	270
700	232	286
750	244	304
800	257	321
850	270	339
900	282	356
950	296	373
1000	308	391
1050	321	408
1100	333	425
1150	346	442
1200	358	458
1250	371	475
1300	385	492
1350	396	507
1400	410	522
1450	421	535
1500	433	548
1550	447	564
1600	458	581
1650	472	596
1700	483	613
1750	497	629
1800	509	646
1850	522	662
1900	535	679
1950	546	696
2000	560	712

Überfahrkosten für die Fähre Trelleborg Gr/ Sassnitz Mitte See oder v.v.

Wagen mit 2 Achsen **246,- EUR/Wagen**

Wagen mit mehr als 2 Achsen **350,- EUR/Wagen**

4.1.1 GC Leerfrachten in EUR für leere Wagen, durch den Kunden gestellt

Für Grenzüberschreiten Verkehr via Ystad-Swinoujście inkl Green Cargo Teil von der Fähre		
Entfernung km	Wagen mit 2 Achsen	Wagen mit mehr als 2 Achsen
50	285	413
60	287	416
70	291	421
80	293	424
90	296	427
100	299	430
110	301	433
120	303	436
130	306	442
140	308	445
150	310	448
160	313	451
170	317	454
180	319	457
190	322	461
200	324	464
220	328	470
240	333	476
260	339	483
280	343	489
300	349	496
320	354	503
340	358	510
360	364	515
380	369	522
400	374	529
450	387	544
500	398	561
550	412	577
600	425	595
650	437	611
700	450	627
750	462	645
800	475	662
850	488	680
900	500	697
950	514	714
1000	526	732
1050	539	749
1100	551	766
1150	564	783
1200	576	799
1250	589	816
1300	603	833
1350	614	848
1400	628	863
1450	639	876
1500	651	889
1550	665	905
1600	676	922
1650	690	937
1700	701	954
1750	715	970
1800	727	987
1850	740	1003
1900	753	1020
1950	764	1037
2000	778	1053

4.2 Transitfrachten für beladene Wagen

Verkehr GC – CDC/ZSSK CARGO

EUR für 2-achsige Wagen, beladen, durch den Beförderer gestellt

Beförderungswege über Trelleborg				
TRANSITBAHNEN	111*)	121	112	113
DB Schenker	1328	1215	1215	1215
CDC	-	-	1053	967
Summe:	1328	1215	2268	2182

Beförderungswege über Malmö				
TRANSITBAHNEN	114*)	122	115	116
DB Schenker	1483	1370	1370	1370
CDC	-	-	1053	967
Summe:	1483	1370	2423	2337

Beförderungswege über Ystad										
TRANSITBAHNEN	211	221	231	241	212	213	222	223	232	233
PKP Cargo S.A.	1696	1768	1841	1913	1696	1696	1768	1768	2224	2045
CDC	-	-	-	-	1025	939	853	797	-	-
Summe:	1696	1768	1841	1913	2721	2635	2621	2565	2224	2045

Wagenfrachten für 3- und 4-achsige Wagen, beladen, durch den Beförderer gestellt:

Oben angegebene Wagenfrachten werden multipliziert mit Koeffizient 2.

Für PKP Cargo gilt der Koeffizient 1,9

*) Nur für Ganzzüge

4.3 Transitfrachten für leere Wagen

VERKEHR GC – CD/ZSSK CARGO

Transitfrachten in EUR für 2-achsige Wagen, leer, durch den Kunden gestellt

Beförderungswege über Trelleborg				
TRANSITBAHNEN	111*)	121	112	113
DB Schenker	322	226	226	226
CDC	-	-	190	169
Summe:	322	226	416	395

Beförderungswege über Malmö				
TRANSITBAHNEN	114*)	122	115	116
DB Schenker	322	226	226	226
CDC	-	-	190	169
Summe:	322	226	416	395

Beförderungswege über Ystad										
TRANSITBAHNEN	211	221	231	241	212	213	222	223	232	233
PKP Cargo S.A.	832	893	955	1016	832	832	893	893	1285	1130
CDC	-	-	-	-	183	161	139	123	-	-
Summe:	832	893	955	1016	1015	993	1032	1016	1285	1130

Leerlauffrachten für 3- und 4-achsige Wagen:

	Beförderungswege	Frachten in EUR für leere Wagen mit mehr als 2 Achsen
DB Schenker:	112, 113, 115, 116, 121, 122	318
	111, 114	444
PKP CARGO:	Die oben genannten Beträge werden mit dem Koeffizient 1,47 multipliziert.	
CDC:	Die oben genannten Beträge werden mit dem Koeffizient 1,053 multipliziert.	

4.4 – CDC Frachten (Einfuhr/Ausfuhr)

Frachtsatztafel CDC Export/Import

tarifní vzdálenost v km	Frachtsätze in EUR für 1 000 kg	
	2-achsige Wagen	Mehrachsige Wagen
1 – 10	15,66	16,94
11 – 20	16,21	17,40
21 – 30	16,77	17,91
31 – 40	17,36	18,43
41 – 50	17,91	18,94
51 – 60	18,51	19,40
61 – 70	19,06	19,96
71 – 80	19,62	20,43
81 – 90	20,21	20,94
91 – 100	20,77	21,45
101 – 110	21,36	21,96
111 – 120	21,91	22,43
121 – 130	22,47	22,98
131 – 140	23,06	23,45
141 – 150	23,62	23,96
151 – 160	24,21	24,47
161 – 180	25,02	25,23
181 – 200	26,17	26,26
201 – 220	27,32	27,28
221 – 240	28,43	28,26
241 – 260	29,57	29,28
261 – 280	30,72	30,30
281 – 300	31,87	31,28
301 – 320	33,02	32,30
321 – 340	34,13	33,32
341 – 360	35,28	34,30
361 – 380	36,43	35,32
381 – 400	37,57	36,34
401 – 420	38,68	37,36
421 – 440	39,83	38,34
441 – 460	40,98	39,36
461 – 480	42,13	40,38
481 – 500	43,28	41,36
501 – 520	44,38	42,38
521 – 540	45,53	43,40
541 – 560	46,68	44,38
561 – 580	47,83	45,40
581 – 600	48,98	46,43
601 – 620	50,09	47,40
621 – 640	51,23	48,43
641 – 660	52,38	49,45
661 – 680	53,49	50,47
681 – 700	54,55	51,45

Frachtzuschläge CDC für Wagen besonderer Bauart:

Auf den ČD-Strecken bei der Ausfuhr aus der Tschechische Republik:

– Wird die berechnete Fracht bei Benutzung vonausgewählten CD-Wagengattungen Ibhps (826 1) und Ibhps (826 2) (Kühlwagen) vereinbart.

– Bei Benutzung vonausgewählten CD-Wagengattungen **Rnoos (352 3) und Rnoos-uz (352 2)** gilt die Mindestmasse 53 t, für die Wagengattungen **Roos (352 5, 352 6), Ros (392 5) und Laaps (430 8, 430 9)** gilt die Mindestmasse 47 Tonnen.

Frachtentafel CDC für leere Wagen, durch den Kunden gestellt (Ex- und Import)

Entfernung km	FRACHTEN in EUR pro Wagen	
	2 – achsige Wagen	mehr als 2-achsige Wagen
1 - 40	20	21
41 - 50	23	24
51 - 60	26	27
61 - 70	30	32
71 - 80	34	36
81 - 90	39	41
91 - 100	43	45
101 - 110	47	49
111 - 120	51	54
121 - 130	55	58
131 - 140	59	62
141 - 150	63	67
151 - 160	67	71
161 - 180	76	80
181 - 200	83	88
201 - 220	91	96
221 - 240	99	105
241 - 260	107	113
261 - 280	115	122
281 - 300	123	130
301 - 320	131	138
321 - 340	139	146
341 - 360	147	154
361 - 380	154	162
381 - 400	161	170
401 - 420	169	177
421 - 440	176	185
441 - 460	183	192
461 - 480	190	200
481 - 500	197	207
501 - 520	203	214
521 - 540	210	221
541 - 560	216	228
561 - 580	223	235
581 - 600	229	242
601 - 620	236	249
621 - 640	243	255
641 - 660	249	262
661 - 680	256	269
681 - 700	262	276

4.5 – ZSSK CARGO Frachten

ZSSK CARGO – Frachtsatztafel für Wagenladungen in vom Beförderer gestellten Wagen EXPORT/IMPORT

Tarifentfernung in km			Frachtsätze in EUR für 1 Tonne
1	—	10	7,66
11	—	20	8,58
21	—	30	9,51
31	—	40	10,22
41	—	50	10,94
51	—	60	11,63
61	—	70	12,34
71	—	80	13,03
81	—	90	13,71
91	—	100	14,39
101	—	110	15,05
111	—	120	15,73
121	—	130	16,38
131	—	140	17,03
141	—	150	17,67
151	—	160	18,32
161	—	180	19,46
181	—	200	20,68
201	—	220	21,92
221	—	240	23,08
241	—	260	24,24
261	—	280	25,37
281	—	300	26,50
301	—	320	27,55
321	—	340	28,65
341	—	360	29,67
361	—	380	30,70
381	—	400	31,66
401	—	420	32,62
421	—	440	33,58
441	—	460	34,46
461	—	480	35,35
481	—	500	36,20
501	—	520	37,06
521	—	540	37,88
541	—	560	38,67
561	—	580	39,42
581	—	600	40,14
601	und	mehr	40,86

ZSSK CARGO – Frachtsatztafel für Wagenladungen in vom Kunden gestellten Wagen (EXPORT/IMPORT)

Tarifentfernung in km			Frachtsätze in EUR für 1 Tonne
1	—	10	6,13
11	—	20	6,86
21	—	30	7,61
31	—	40	8,18
41	—	50	8,75
51	—	60	9,30
61	—	70	9,87
71	—	80	10,42
81	—	90	10,97
91	—	100	11,51
101	—	110	12,04
111	—	120	12,58
121	—	130	13,10
131	—	140	13,62
141	—	150	14,14
151	—	160	14,66
161	—	180	15,57
181	—	200	16,54
201	—	220	17,54
221	—	240	18,46
241	—	260	19,39
261	—	280	20,30
281	—	300	21,20
301	—	320	22,04
321	—	340	22,92
341	—	360	23,74
361	—	380	24,56
381	—	400	25,33
401	—	420	26,10
421	—	440	26,86
441	—	460	27,57
461	—	480	28,28
481	—	500	28,96
501	—	520	29,65
521	—	540	30,30
541	—	560	30,94
561	—	580	31,54
581	—	600	32,11
601	und	mehr	32,69

Frachtzuschläge ZSSK CARGO für Wagen besonderer Bauart

Auf den ZSSK CARGO Strecken wird die berechnete Fracht für die Benutzung von ausgewählten ZSSK CARGO-Wagengattungen im Export aus der Slowakischen Republik erhöht, wie folgt:

- Habbins (277 0), Habbilns(s) (278 0), Heirrs (291 8)	um	25,75 EUR
- Shimmns(s) (466 8 - 467 6), Shimm(n)s (476 8 – 477 7).....	um	17,50 EUR
- Hbbilns (245 7), Hbbins (246 9), Habis (275 2), Hirrs (292 0), Roos (352 6), Rils (353 6 - 353 8, 354 0, 354 2), Rilns (355 2), Laas(430 5), Sps (471 7 - 472 0), Snps (472 3 - 472 5).....	um	10,50 EUR

Es ist nicht möglich, den Betrag, um den die Fracht erhöht wurde, zu kürzen.

**ZSSK CARGO – Frachentafel für die Beförderung von leeren,
vom Kunden gestellten Wagen
(NHM 992100 und 992200) (EXPORT/IMPORT)**

Tarifentfernung in km	Frachten in EUR für Wagen	
	mit 2 Achsen	mit mehr als 2 Achsen
1 — 10	56,88	85,33
11 — 20	63,91	95,85
21 — 30	70,93	106,39
31 — 40	76,27	114,41
41 — 50	81,63	122,45
51 — 60	86,66	129,98
61 — 70	92,02	138,01
71 — 80	97,02	145,55
81 — 90	102,37	153,57
91 — 100	107,41	161,07
101 — 110	112,09	168,12
111 — 120	117,09	175,66
121 — 130	122,13	183,15
131 — 140	126,81	190,20
141 — 150	131,81	197,74
151 — 160	136,50	204,74
161 — 180	145,19	217,80
181 — 200	154,24	231,33
201 — 220	163,26	244,89
221 — 240	171,96	257,95
241 — 260	180,65	270,98
261 — 280	189,36	284,04
281 — 300	197,38	296,09
301 — 320	205,41	308,13
321 — 340	213,44	320,18
341 — 360	221,47	332,23
361 — 380	228,82	343,25
381 — 400	236,19	354,30
401 — 420	243,23	364,84
421 — 440	250,24	375,36
441 — 460	256,93	385,40
461 — 480	263,62	395,44
481 — 500	269,99	404,98
501 — 520	276,34	414,52
521 — 540	282,35	423,54
541 — 560	288,38	432,59
561 — 580	293,74	440,61
581 — 600	299,08	448,65
601 und mehr	304,44	456,67

Anhang

– Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB-CIM)

1 Definitionen

Für Zwecke dieser Allgemeinen Beförderungsbedingungen (ABB-CIM) bezeichnet der Begriff:

- a) "CIM" – die Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern, Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF 1999),
- b) "Beförderer" – den vertraglichen oder den aufeinander folgenden Beförderer,
- c) „ausführender Beförderer“ – einen Beförderer, der mit dem Absender den Beförderungsvertrag nicht abgeschlossen hat, dem aber der Beförderer gemäss Buchstabe b) die Durchführung der Beförderung auf der Schiene ganz oder teilweise übertragen hat,
- d) "Kunde" – den Absender und/oder den Empfänger gemäss Frachtbrief,
- e) "Kundenabkommen" – den Vertrag, der zwischen dem Kunden oder einem Dritten einerseits und dem Beförderer andererseits abgeschlossen wird und der eine oder mehrere den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehende Beförderungen regelt,
- f) "CIT" – das Internationale Eisenbahntransportkomitee, ein Verein nach Schweizerischem Recht mit Rechtspersönlichkeit und Sitz in Bern, dessen Ziel insbesondere die einheitliche Anwendung und Umsetzung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts nach Maßgabe des COTIF ist,
- g) "Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)" – das Dokument des CIT, das Anleitungen zur Verwendung des Frachtbriefs enthält; es steht ebenfalls auf der Webseite www.cit-rail.org zur Verfügung.
- h) "Kombinierter Verkehr" – den intermodalen Verkehr von intermodalen Transporteinheiten, bei dem der überwiegende Teil der Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- oder Nachlauf mit einem anderen Verkehrsträger durchgeführt wird.

2 Geltungsbereich

2.1 Die ABB-CIM regeln das Rechtsverhältnis zwischen Beförderer und Kunde bei Beförderungen, die den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehen; sie finden ebenfalls im Fall der Erweiterung des Anwendungsbereiches von Artikel 1 CIM und in allen von den Vertragsparteien vereinbarten Fällen Anwendung.

2.2 Mit Abschluss des Beförderungsvertrages werden die ABB-CIM dessen Bestandteil.

2.3 Abweichende Vereinbarungen zwischen den Vertragsparteien gehen den ABB-CIM vor.

2.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen des Kunden gelten nur insoweit, als die Vertragsparteien das ausdrücklich vereinbart haben.

3 Durchführung der Beförderung

3.1 Der Beförderer kann die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise einem oder mehreren ausführenden Beförderern übertragen. Vor der Beförderung muss der Beförderer nur auf ausdrücklichen Wunsch des Kunden Angaben zum ausführenden Beförderer machen.

3.2 Im Fall von Verkehrsbeschränkungen kann die Durchführung der Beförderung ganz oder teilweise eingestellt werden. Diese Verkehrsbeschränkungen werden dem betroffenen Kunden unverzüglich in angemessener schriftlicher Form mitgeteilt.

4 Frachtbrief

4.1 Sofern nichts anderes vereinbart ist, obliegt das Ausfüllen des Frachtbriefes dem Absender.

4.2 Angaben zur Verwendung des Frachtbriefes enthält das GLV-CIM.

4.3 Gemäss Artikel 6 § 9 CIM kann der Frachtbrief in elektronischen Datenaufzeichnungen bestehen. Die Einzelheiten der Verwendung eines elektronischen Frachtbriefes werden zwischen den Vertragsparteien in einer besonderen Vereinbarung geregelt. Die dem GLV-CIM entsprechenden Ausdrücke des elektronischen Frachtbriefes werden durch die Vertragsparteien als dem Frachtbrief auf Papier gleichwertig anerkannt.

5 Wagenstellung durch den Beförderer

5.1 Bestellt der Kunde beim Beförderer die Stellung von Wagen, intermodalen Transporteinheiten und Lademitteln, haftet er für die Richtigkeit, die Genauigkeit und die Vollständigkeit seiner Angaben, insbesondere was die Übereinstimmung seiner Bestellung mit der vorgesehenen Beförderung betrifft.

5.2 Der Beförderer stellt die Wagen, intermodalen Transporteinheiten oder geeigneten Lademittel im Rahmen der vertraglichen Bestimmungen und der verfügbaren Kapazitäten. Das gestellte Material befindet sich in einem technischen Zustand und einem Grad der Sauberkeit, der die vorgesehene Verwendung erlaubt. Der Kunde hat das gestellte Material auf erkennbare Mängel zu überprüfen. Er teilt dem Beförderer alle Mängel unverzüglich mit.

5.3 Der Kunde verwendet das gestellte Material nur im Rahmen der vorgesehenen Beförderungen.

5.4 Der Kunde haftet für alle Schäden (Verlust und Beschädigung) am gestellten Material, die durch ihn selbst oder einen durch ihn beauftragten Dritten verursacht wurden.

6 Verladen und Entladen

6.1 Sofern nicht etwas anderes vereinbart ist, obliegt das Verladen des Gutes dem Absender und das Entladen dem Empfänger.

6.2 Sofern nicht etwas anderes vereinbart ist, umfasst im kombinierten Verkehr die Verlade- und Entladepflicht des Kunden gemäss Punkt 6.1 auch den Umschlag der intermodalen Transporteinheit auf den bzw. vom Wagen.

6.3 Unter Vorbehalt zwingender gesetzlicher Bestimmungen oder abweichender Vereinbarung gelten für die Wahl des Wagentyps, das Beladen, das Entladen des Gutes und die Rückgabe des Wagens bzw. der intermodalen Transporteinheit die Vorschriften des Beförderers. Der Kunde ist insbesondere verpflichtet, die Wagen bzw. die intermodalen Transporteinheiten in angemessen sauberem Zustand zurückzugeben.

6.4 Der Absender bringt an gedeckten Wagen die Verschlüsse an, sofern dies im Landesrecht vorgesehen oder zwischen Beförderer und Absender vereinbart wurde.

Der Absender hat an Grosscontainern, Wechselbehältern, Sattelauflegern oder sonstigen dem kombinierten Verkehr dienenden intermodale Transporteinheiten geschlossener Bauart, die beladen zur Beförderung übergeben werden, die Verschlüsse anzubringen. Für bestimmte Verkehre kann durch eine Vereinbarung zwischen Beförderer und Absender auf den Verschluss verzichtet werden.

6.5 Sofern hinsichtlich Be- und Entladefristen nichts anderes vereinbart ist, gelten die Vorschriften des Beförderers.

6.6 Die Ladestelle und die Zufahrtswege sind, soweit diese durch den Kunden verunreinigt wurden, von ihm unverzüglich auf eigene Kosten zu reinigen.

7 Verpackung

Der Absender hat das Gut, soweit dessen Natur eine Verpackung erfordert, so zu verpacken, dass es gegen gänzlichen oder teilweisen Verlust und gegen Beschädigung während der Beförderung geschützt ist und weder Personen verletzen noch Betriebsmittel oder andere Güter beschädigen kann. Im Übrigen muss die Verpackung den eventuellen besonderen Verpackungsbestimmungen des Beförderers entsprechen.

8 Kosten

8.1 Die vom Kunden zu zahlenden Kosten umfassen:

- a) die Fracht, d.h. alle Kosten, mit denen eine Beförderungsleistung oder eine beförderungsnahe Leistung zwischen dem Ort der Übernahme und dem Ort der Ablieferung abgegolten wird;
- b) die Nebengebühren, d.h. die Kosten für eine vom Beförderer erbrachte Zusatzleistung;
- c) die Zölle, d.h. die Zölle, die Steuern sowie die übrigen von den Zoll- und Verwaltungsbehörden erhobenen Beträge;
- d) die sonstigen Kosten, die vom Beförderer aufgrund entsprechender Belege abgerechnet werden.

Das Verzeichnis der gängigen Kosten und deren Codes sind aufgeführt im GLV-CIM.

8.2 Sofern für die Berechnung der Kosten keine Vereinbarungen bestehen, gelten die Preislisten, Tarife und Bedingungen des Beförderers, der gemäss Beförderungsvertrag die jeweilige Leistung erbringt.

8.3 Wer welche Kosten übernimmt, wird durch einen Vermerk im Frachtbrief gemäss GLV-CIM bestimmt. Das Kundenabkommen kann die ausschliessliche Verwendung dieser Vermerke oder andere Vermerke vorsehen. Der Beförderer kann vom Kunden Vorauszahlung der Kosten oder sonstige Sicherheiten verlangen.

8.4 Falls die Frachtberechnung eine Währungsumrechnung erfordert, ist folgender Umrechnungskurs anzuwenden:

-derjenige des Tages der Übernahme des Gutes für Kosten zu Lasten des Absenders

-derjenige des Tages der Bereitstellung des Gutes für Kosten zu Lasten des Empfängers.

9 Lieferfristen

9.1 Falls die Lieferfrist zwischen dem Absender und dem Beförderer vereinbart wurde, gelten die Zuschlagsfristen unter Punkt 9.2 nicht.

9.2 Für Sendungen, die

- a) über Linien mit unterschiedlicher Spurweite,
- b) zur See oder auf Binnengewässern,
- c) auf einer Strasse, wenn keine Schienenverbindung besteht,

befördert werden, wird die Dauer der Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen gemäss Artikel 16 CIM nach den vor Ort geltenden, ordnungsgemäss veröffentlichten Vorschriften festgelegt.

9.3 Im Fall von aussergewöhnlichen Umständen, die eine ungewöhnliche Verkehrszunahme oder ungewöhnliche Betriebsschwierigkeiten zur Folge haben, regelt sich die Dauer der Zuschlagsfristen nach den ordnungsgemäss veröffentlichten Mitteilungen des Beförderers oder dessen zuständigen Behörden.

10 Nachträgliche Verfügungen und Anweisungen

10.1 Verfügungen des Absenders zur nachträglichen Änderung des Beförderungsvertrages sind nur zulässig, wenn er im Frachtbrief vermerkt hat: "Empfänger nicht verfügungs-berechtigt". Andere Frachtbriefvermerke können insbesondere im Kundenabkommen besonders vereinbart werden.

10.2 Verfügungen des Kunden (Artikel 18 und 19 CIM) und Anweisungen bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen (Artikel 20, 21 und 22 CIM) sind gemäss GLV-CIM abzufassen sowie in angemessener schriftlicher Form (Brief, Telefax, E-Mail, usw.) zu übermitteln.

Der Kunde muss seinen nachträglichen Verfügungen oder nachträglichen Anweisungen das Frachtbriefdoppel beilegen. Bei Beförderungshindernissen ist das Frachtbriefdoppel nur beizulegen, falls der Kunde den Empfänger oder den Ablieferungsort ändert.

10.3 Um Zeit zu gewinnen kann der Kunde gleichzeitig den Beförderer und den ausführenden Beförderer benachrichtigen.

10.4 Im Fall einer Änderung des Beförderungsvertrages, die zur Folge hat, dass eine Beförderung, die ausserhalb eines bestimmten Zollgebietes (z.B. Europäische Union) enden sollte, innerhalb dieses Zollgebietes endet oder umgekehrt, kann die Änderung nur mit der vorhergehenden Zustimmung der Zollabgangsstelle ausgeführt werden.

11 Übernahme zur Beförderung und Ablieferung

11.1 Massgebend für die Übernahme des Gutes zur Beförderung und für die Bedienung des Terminals bzw. der Ladestelle oder des Gleisanschlusses im Versand sind die zwischen dem Absender und dem Beförderer, der gemäss Beförderungsvertrag das Gut zur Beförderung übernimmt, geschlossenen Vereinbarungen. Im Übrigen erfolgt die Übernahme nach den am Übernahmeort geltenden Vorschriften.

11.2 Massgebend für die Ablieferung des Gutes und für die Bedienung des Terminals bzw. der Ladestelle oder des Gleisanschlusses im Empfang sind die zwischen dem Empfänger und dem Beförderer, der gemäss Beförderungsvertrag das Gut abgeliefert, geschlossenen Vereinbarungen. Im übrigen erfolgt die Ablieferung nach den am Ablieferort geltenden Vorschriften.

12 Reklamationen

Reklamationen (Artikel 43 CIM) sind zu begründen. Es sind ihnen alle Belege beizugeben, die nötig sind, um den Anspruch zu beweisen, insbesondere was den Wert des Gutes betrifft.

13 Streitfälle

Im Streitfall streben die Vertragsparteien eine gütliche Lösung an; dazu können sie ein Schlichtungs-, Mediations- oder Schiedsverfahren, insbesondere dasjenige, das unter Titel V des COTIF vorgesehen ist, vereinbaren.

14 Vertraulichkeit

Wenn im Verlauf der Verhandlungen von einer Partei eine Information als vertraulich gegeben wurde, ist die andere Partei verpflichtet, diese Information nicht offen zu legen oder sie nicht zu anderen Zwecken als denen, zu denen sie gegeben wurde, zu benutzen, unabhängig davon, ob ein Vertrag in der Folge geschlossen wird oder nicht.

* * * * *