

Tarif 5100.00

**Besondere Beförderungsbedingungen
mit Preisen und Konditionen für den
deutsch - niederländischen
Eisenbahngüterverkehr für Wagenladungen**

DEUTSCH - NIEDERLÄNDISCHER
EISENBAHN-GÜTERTARIF - 5100.00 –

**Bijzondere transportbepalingen
met prijzen en voorwaarden voor het
duits – nederlands goederenvervoer
per spoor voor wagenladingen**

DUIJS - NEDERLANDS
GOEDERENTARIEF - 5100.00 –

Gültig ab
Geldig vanaf

01.04.2022

Einteilung des Tarifs

Teil I - Tarifbestimmungen

Vorwort

Abschnitt 1 – Besondere Beförderungsbedingungen CIM

Abschnitt 2 – Allgemeine Tarifbestimmungen

Abschnitt 3 – Besondere Tarifbestimmungen

Teil II - Gütereinteilung

Teil III - Beförderungswege, Frachten

Abschnitt 1 – Beförderungswege

Abschnitt 2 – Frachentafeln

Abschnitt 3 – Nebengebührentarif

Abschnitt 4 – Besondere Entgelte

Abschnitt 5 – ABB CIM des CIT, Stand

Abschnitt 6 – Übersicht der nationalen Beförderer

Indeling van het tarief

Teil I - Tariefbepalingen

Voorwoord

Hoofdstuk 1 – Bijzondere transportbepalingen CIM

Hoofdstuk 2 – Algemene tariefbepalingen

Hoofdstuk 3 – Bijzondere tariefbepalingen

Teil II - Goederenclassificatie

Teil III – Vervoerswegen, Vrachttabellen

Hoofdstuk 1 – Vervoerswegen

Hoofdstuk 2 – Vrachttabellen

Hoofdstuk 3 – Bijkomende Kosten

Hoofdstuk 4 – Bijzondere vrachttoeslagen

Hoofdstuk 5 – ABB CIM tot de CIT, Stand

Hoofdstuk 6 – Overzicht van de nationale voorwaarden van de deelnemende vervoerders

Inhaltsverzeichnis

Teil I	Seite
Vorwort	5
Abschnitt 1 – Besondere Beförderungsbedingungen	6
Abschnitt 2 – Allgemeine Tarifbestimmungen	
§ 1 – Geltungsbereich des Tarifs	9
§ 2 – Beförderungswege	10
§ 3 – Tarifwährung	10
§ 4 – Grundsätze für die Berechnung der Frachten und Nebengebühren	10
Abschnitt 3 – Besondere Tarifbestimmungen	
§ 5 – Paletten	14
§ 6 – Mittelcontainer	14
§ 7 – Decken und Deckenträger	14
§ 8 – Ladegeräte	14
§ 9 – Leere Wagen, die von den Beförderern eingestellt werden	15
§ 10 – Wagen, die von Kunden eingestellt werden	15
§ 11 – Sendungen in Wagengruppen	15
§ 12 – Sendungen in geschlossenen Zügen	16
Teil II	
Gütereinteilung	29
Teil III	
Abschnitt 1 – Beförderungswege	30
Abschnitt 2 – Frachentafeln	31
Abschnitt 3 – Nebengebühren	37
Abschnitt 4 – Besondere Entgelte	38
Abschnitt 5 – ABB CIM des CIT	39
Abschnitt 6 – Übersicht der nationalen Bedingungen der beteiligten Beförderer	41

Teil I

Vorwort

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

1. An diesem Tarif sind folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen als Beförderer beteiligt:
 - DB Cargo AG
 - DB Cargo Nederland NV
2. „Beförderer“ im Sinne dieses Tarifes ist der vertragliche Beförderer und der von ihm beauftragte Beförderer.
3. Veröffentlichungen zu den Tarifen werden von jedem Beförderer nach den in den jeweiligen Ländern gültigen Bestimmungen durchgeführt.
4. Die Veröffentlichungen zu diesem Tarif erfolgen:
 - 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 wird in deutscher und niederländischer Sprache herausgegeben.
Bei etwaigen Abweichungen ist der deutsche Wortlaut maßgebend.

Der Tarif kann eingesehen werden:

- im Internet unter [www.dbcargo.com/rail-deutschland-de/products_services /tarife.html](http://www.dbcargo.com/rail-deutschland-de/products_services/tarife.html)

Abschnitt 1

Besondere Beförderungsbedingungen

Vertragsgrundlagen

1. Vertragsgrundlagen für den einzelnen Beförderungsvertrag 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.
2. Ergänzend gelten die „Allgemeine Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr – ABB CIM“ (Teil III Abschnitt 5 dieses Tarifes).
3. Sofern die in Ziffer 1 und 2 genannten Bedingungen keine Regelungen enthalten oder wenn sie auf die 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.

Die Bedingungen/Tarife/Preislisten der an diesem Tarif beteiligten Beförderer sind in der Übersicht im Teil III Abschnitt 6 des Tarifs aufgeführt.

4. 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 Tarifes, die sich auf die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel und den CUV-Wagenbrief beziehen sowie der Verweis in Ziffer 3 entsprechend.
5. Abweichende und ergänzende Vereinbarungen zu diesem Tarif und den in Ziffer 1 bis 4 genannten Bedingungen können für die Güterbeförderung und für die Beförderung von Güterwagen als Beförderungsmittel in den Kundenabkommen bzw. Sonderabmachungen getroffen werden.
6. Leere Güterwagen, die als Beförderungsmittel befördert werden sollen, sind mit einem CUV-Wagenbrief nach Muster der Anlage 3a des „Handbuch zum CUV-Wagenbrief (GLW CUV)“ aufzuliefern. Für das Ausfüllen des CUV-Wagenbriefes 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.
7. Für das Ausfüllen des CIM-Frachtbriefes mit den gemäß Vereinbarung einzutragenden Daten gelten die Bestimmungen der Anlage 2 des „Handbuch zum CIM-Frachtbrief (GLV CIM).
8. bleibt frei

9. Für ungereinigte leere Behälter, Wagen und Container ist nach dem Transport von RID-Gütern das Beförderungspapier gemäß Abschnitt 15 des GLV CIM zu erstellen.

Sprachenregelung (zu Ziff. 4, 10, 12 ABB CIM, zu Ziff. 15, Anl. 2 Ziff. 1 GLV CIM)

10. Frachtbriefeintragungen des Absenders sind in einer der amtlichen Landes-sprachen des ersten Beförderers abzufassen. Zu Nachträglichen Verfügungen und Weisungen bei Ablieferungs-/Beförderungshindernissen ist außerdem eine Übersetzung in einer der amtlichen Landessprachen des Beförderers beizugeben, der die Verfügung/Weisung ausführen soll. Es sind lateinische Schriftzeichen zu verwenden.

Nachnahme, Wertangaben, Interesse an der Lieferung (zu Ziff. 4 ABB CIM)

11. Die Angabe einer Nachnahme im CIM-Frachtbrief bzw. CUV-Wagenbrief ist nicht zulässig.
12. Die Wertangabe für das Gut (Art. 34 CIM) oder die Angabe des Interesses an der Lieferung (Art. 35 CIM) im CIM-Frachtbrief bzw. CUV-Wagenbrief sind nicht zugelassen.

Verladerichtlinien (zu Ziff. 6.3 ABB CIM)

13. Für die Beladung und Sicherung gelten die Verladerichtlinien der Beförderer, insbesondere die UIC-Verladerichtlinien.

Kosten, Zahlungsvermerke (zu Ziff. 8 ABB CIM, zu Ziff 5.2 GLV-CIM)

14. Wenn in dem Kundenabkommen keine andere Vereinbarung besteht, zählen zur Fracht nur Kosten der direkt mit der Beförderung in Zusammenhang stehenden Leistungen, die im Teil A des „Verzeichnis der Kosten“ aufgeführt sind (siehe Anlage 3 des GLV CIM für den CIM-Beförderungsvertrag bzw. Anlage 2 des GLW CUV für die Beförderung eines leeren Güterwagens als Beförderungsmittel).
15. Für die vom Absender bzw. vom Empfänger zu zahlenden Kosten sind ausschließlich die folgenden Zahlungsvermerke zugelassen:

„Franko Fracht“ – wenn der Absender nur die Fracht übernehmen will.

„Franko Fracht einschließlich ...“ - wenn der Absender außer der Fracht noch Nebentgelte oder weitere Kosten übernehmen will.

„Franko aller Kosten“ - wenn der Absender die Fracht sowie alle Nebentgelte und sonstigen Kosten übernehmen will.

„Unfrei/Exworks“ - wenn der Absender keine Kosten übernehmen will. Die Zahlung der Fracht, Nebentgelte und sonstigen Kosten übernimmt der Empfänger.

Für die Berechnung der Nebentgelte und der Kosten, für die dieser Tarif keine Angaben enthält, gelten die Bestimmungen der Binnentarife des Beförderers, in dessen Bereich die Kosten entstehen. Für Berechnungen der Nebentgelte und der Kosten in den Niederlanden gelten die Bestimmungen des Binnentarifs in

Deutschland, außer Zollgebühren (Abschnitt 2 § 4, 7) und Nachträgliche Verfügung (Abschnitt 2 § 4, 5).

Für die Leerwagenbeförderung nach CUV gelten die Bestimmungen des GLW CUV.

16. Das Fehlen eines Zahlungsvermerkes im Feld 20 des CIM-Frachtbriefes bzw. CUV-Wagenbriefes bedeutet, dass die Kosten vom Absender getragen werden (Zahlungsvermerk DDP/Franko aller Kosten).

Lieferfrist, Zuschlagfristen (Zu Ziff . 9.1 und 9.2 ABB CIM)

17. Die Lieferfrist für die Güterbeförderung beträgt 12 Stunden Abfertigungsfrist zuzüglich einer Beförderungsfrist von 24 Stunden je angefangene 400 km gemäß dem „Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr DIUM“ der UIC (Tfv 8700). Die Lieferfrist beginnt mit der Annahme des Gutes. 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 für die Ablieferstelle geltenden Bedienungszeiten des Bestimmungsbahnhofes enden, so endet sie mit der vereinbarten bzw. für die Ablieferstelle geltenden nächstfolgenden Bedienung.

Zuschlagfristen zu den Lieferfristen sind in den Binnentarifen der beteiligten Beförderer enthalten.

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

Übernahme und Ablieferung (Zu 11.1 und 11.2 ABB CIM)

18. Wenn entsprechend Ziffer 11.1 bzw. 11.2 der ABB CIM keine andere Vereinbarung besteht bzw. keine andere Vorschrift greift, werden Sendungen und Leerwagen am allgemeinen Ladegleis des Versandbahnhofes übernommen und am allgemeinen Ladegleis des Empfangsbahnhofes abgeliefert.

Abschnitt 2

Allgemeine Tarifbestimmungen

§ 1 – Geltungsbereich des Tarifs

1. Dieser Tarif gilt - vorbehaltlich der Ausnahmen unter Ziffer 2 - für Wagenladungen zwischen den im Einheitlichen Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr - DIUM Tarif-Nr. 8700.00, Heft 2 und 4 - genannten Bahnhöfen in Deutschland und in den Niederlanden, wenn die Sendungen über die im Teil III, Abschnitt 1, genannten deutsch-niederländischen Grenzübergänge befördert werden und die ausschließlichen Verwendung eines Güterwagens vom Absender beantragt worden oder nach den für den Versandbahnhof geltenden Gesetzen und Bestimmungen vorgeschrieben ist.
2. Darüber hinaus gilt dieser Tarif auch für die Beförderung von leeren Güterwagen als Beförderungsmittel gemäß den „Einheitlichen Rechtsvorschriften CUV (Anhang D der COTIF)“.
3. Der Tarif gilt **nicht** für:
 - a) Sendungen
 - in der direkten oder gebrochenen Durchfuhr durch Deutschland oder die Niederlande über Eisenbahngrenzübergänge von und nach Drittländern
 - von oder nach den auf niederländischem Staatsgebiet gelegenen Bahnhöfen Coevorden und Coevorden BE bei Leitung über den Grenzübergang Laarwald/Coevorden
 - Die Frachttabellen in diesem Tarifdokument gelten nicht für die Beförderung von/zu den Bahnhöfen Hengelo und Delden. Die Frachten für Wagen nach Hengelo und Delden sind auf Anfrage bei der Vertriebsorganisation von DB Cargo Nederland N.V. erhältlich (Zentrale: +31 (0)30 235 4004).
 - deren Beförderung wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit mit Rücksicht auf die Anlagen oder Betriebsmittel auch nur einer der beteiligten Eisenbahnen besondere Schwierigkeiten verursacht
 - die wegen ihrer Länge auf zwei oder mehr Wagen (ausgenommen Schemelwagenpaare) oder unter Verwendung von Schutzwagen verladen werden müssen
 - des Huckepackverkehrs (leere und beladene Wagen)
 - auf Tiefladewagen sowie leere private Tiefladewagen
 - in Maschinenkühlwagen sowie leere private Maschinenkühlwagen
 - die teilweise aus Gütern bestehen, die nach anderen Tarifen befördert werden müssen
 - Zirkussonderzüge
 - leere und beladene Wagen des kombinierten Ladungsverkehrs
 - b) Güter der NHM-Positionen
 - 0101 bis 0106 Lebende Tiere
 - 2402 Zigaretten
 - 3601 bis 3604 Pulver und Sprengstoffe
 - Güter des Kapitels (Abschnitts) 71

- 8601 bis 8606 Eisenbahnfahrzeuge
- 8702 bis 8704, 8706 Personenkraftwagen, Straßenfahrzeuge und leere Wagen, die zur Beförderung dieser Güter verwendet worden sind oder verwendet werden sollen (Allgemeine IGA-Bedingungen)
- 9911 Leichen
- 9923 Transportbehälter für den horizontalen Umschlag
- 9931 bis 9949 Großcontainer, Wechselbehälter

c) Stoffe und Gegenstände der Anlage I zur CIM (RID), die unter folgende Klassen fallen:

1. Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff
- 6.2 Ansteckungsgefährliche Stoffe
7. Radioaktive Stoffe
- 9.1 Asbest
- 9.2 Polychlorierte Biphenyle
- 9.3 Geräte, die polychlorierte Biphenyle (PCB) enthalten

3. Der Tarif gilt auch für Wagen

- mit mehr als 4 Achsen
- mit einer Ladelänge von mehr als 27 m

wenn der Transport zwischen den Beförderern individuell vereinbart wird.

4. Für die Abfertigungsbefugnisse der Bahnhöfe und für die Verkehrsbeschränkungen gelten die für den Binnenverkehr der beteiligten Eisenbahnen maßgebenden Bestimmungen.

§ 2 - Beförderungswege

Der Absender kann im Frachtbrief einen in diesem Tarif (vgl. Teil III, Abschnitt 1) vorgesehenen Beförderungsweg vorschreiben.

Die Eisenbahn darf einen hiervon abweichenden Beförderungsweg wählen, wenn es die betriebliche Situation erfordert.

§ 3 - Tarifwährung

Frachten, Nebengebühren und besondere Entgelte dieses Tarifs sind in Euro ausgedrückt.

§ 4 - Grundsätze für die Berechnung der Frachten, Nebengebühren und besonderen Entgelte

1. Die mit einem Frachtbrief aufgelieferten Güter bilden eine Sendung.

2. Sofern im Kundenabkommen keine andere Regelung besteht, wird für die Frachtberechnung das wirkliche Gewicht für jeden Wagen auf die volle Tonne in der Weise gerundet, dass Gewichte unter 500 kg abgerundet, Gewichte von 500 kg und mehr aufgerundet werden.

3. Die Frachten pro Wagen sind den Frachttafeln im Teil III Abschnitt 2 zu entnehmen.
4. Für leere vom Kunden gestellte Wagen gelten die in Teil III Abschnitt 2 aufgeführten Schnittfrachten. Die Gesamtfracht errechnet sich abweichend von 3. durch Addition der Strecken DB Cargo Deutschland und DB Cargo Nederland.
 - 4.1 Für das Erbringen von Nebenleistungen, wie das Ausfertigen von Zollanträgen usw. wird ein Entgelt (Zeitentgelt) nach den Binnentarifen der Bahn erhoben, in deren Bereich sie entstehen.
 - 4.2 Für Sendungen von oder nach bestimmten Bahnhöfen sind neben den Frachten nach Teil III, Abschnitt 2 noch besondere Entgelte/Hafenbahnfrachten vom Versand- bzw. Empfangsbahnhof zu berechnen und in den Frachtbriefen wie ein Nebenentgelt einzutragen.
5. Nachträgliche Verfügung:
Zur Durchführung einer nachträglichen Verfügung, wodurch die Sendung an einem anderen Bestimmungsbahnhof abgeliefert oder zum Versandbahnhof zurückgeschickt werden muss, ist ein Betrag zu entrichten von

pro Wagen:	€ 142,-
mit einem Mindestbetrag pro Sendung von:	€ 350,-
6. Wenn DB Cargo AG. im Auftrag des Kunden Zollformalitäten erledigt, werden hierfür Kosten in Rechnung gestellt. Die Preise sind aus den „Preise und Leistungen“ der DB Cargo AG zu entnehmen.
7. Wenn DB Cargo Nederland N.V. im Auftrag des Kunden Zollformalitäten erledigt, werden hierfür Kosten in Rechnung gestellt.

7.1 Anwendung der Regelung vereinfachter Zollverkehr auf der Schiene

- 7.1.1 Erledigung von Zollformalitäten bei der Abfahrt/Ankunft/Durchfuhr pro Auftrag:

- pro Wagen	€ 36,50 -
-------------	-----------

7.2 Zollerklärungen wegen Lagerung

Hierunter versteht man in den Niederlanden angekommene Sendungen, deren Beförderung auf der Grundlage der Regelung vereinfachter Zollverkehr auf der Schiene stattgefunden haben und die nicht innerhalb von 24 Stunden entladen und mit einer anschließenden Zollerklärung freigestellt werden. Der Zeitraum nach den genannten 24 Stunden nach Ankunft wird als Lagerung unter Zollaufsicht betrachtet. Der Tarifposten ist nicht auf Sendungen anwendbar, die auf der Grundlage einer anderen Zollregelung eintreffen.

- für steuerfreie Güter und/oder fälschungssichere Güter € 78,-*
- für steuerpflichtige Güter und/oder fälschungsanfällige Güter € 195,-*

* Die Dauer der Lagerung unter Zollaufsicht beträgt maximal 5 Werkzeuge.

Für jeden hinzukommenden Tag wird Folgendes berechnet:
 15,- € für steuerfreie Güter und/oder fälschungssichere Güter
 35,- € für steuerpflichtige Güter und/oder fälschungsanfällige Güter

7.3 Andere Zollarbeiten

7.3.1 Bei einer Vermittlung bei Sichtprüfungen werden die tatsächlichen Kosten in Rechnung gestellt, erhöht um einen Zuschlag pro Stunde von (Bei Inhaltskontrollen bei Ankunft, Abfahrt bzw. unterwegs, solange die Sendung unter der Zollverantwortlichkeit des Eisenbahnbeförderers steht).

€ 187,-

7.3.2 Kosten für (Zoll-)Ablieferbescheinigung pro Stunde bzw. einen Teil davon.

€ 187,-

7.3.3 Erledigung von Formalitäten seitens anderer Behörden als dem Zollbehörde, pro Stunde bzw. für einen Teil davon (z.B. Kontrollen des Grenzschutzes-, der Polizei bzw. des niederländischen Staatsschutzes AIVD).

€ 187,-

7.3.4 Kosten, die in Erwartung der seitens des Absenders bereitzustellenden Dokumente (z.B. Gesundheitsatteste), die für die Erledigung seitens des Zolls bzw. anderer Behörden verlangter Zollformalitäten benötigt werden, anfallen, und zwar pro Stunde bzw. für einen Teil davon.

€ 187,-

7.3.5 Kosten, die entstehen, weil die vom Absender auf dem Frachtbrief vermerkten Angaben falsch, ungenau bzw. unvollständig sind, pro Stunde bzw. für einen Teil davon

€ 187,-

7.3.6 Beträge, die von anderen Behörden eingezogen werden.
 Der tatsächliche Betrag, erhöht um 1% des eingezogenen Betrags.

7.4 Sonstige Zollerklärungen

(sofern DB Cargo Nederland N.V. hierzu berechtigt und/oder bereit ist)

- pro Erklärung € 78,-

7.5 Sonstige Zollarbeiten

- pro Stunde bzw. für einen Teil davon € 187,-
 - Verwaltungs-, Telefon-, Faxkosten usw. werden separat berechnet.

8. Die Frachten sind abhängig von:

- der Art des benutzten Wagens,
- der Tarifentfernung.

Für die Tarifentfernung sind die Teilentfernungen (Entfernung Deutschland und Entfernung Niederlande) den DIUM-Heften 2 und 4 zu entnehmen. Die dort ermittelten Teilentfernungen werden zusammengezählt und bilden die Gesamtentfernung für die Frachtberechnung. Abweichend wird für leere vom Kunden gestellte Wagen die Fracht durch Addition der Schnittfrachten gebildet.

9. Die in diesem Tarif nicht aufgeführten Nebengebühren und Unterwegskosten werden nach der „Preise und Leistungen“ der DB Cargo AG berechnet.
10. Coevorden liegt auf niederländischem Gebiet. Der in den deutschen Binnentarifen mit „Coevorden BE“ bezeichnete Bahnhof gehört zur Bentheimer Eisenbahn. Für Sendungen mit Versand- oder Bestimmungsbahnhof „Coevorden BE“ gelten im Verkehr über Laarwald/Coevorden Grenze die „Preise und Konditionen für den Wagenladungsverkehr“.
11. Die in diesem Tarif enthaltenen Frachten, Nebengebühren und besonderen Entgelte enthalten keine Umsatzsteuer (USt). Die Umsatzsteuer wird für den umsatzsteuerpflichtigen Gesamtbetrag berechnet.

Abschnitt 3

Besondere Tarifbestimmungen

§ 5 – Paletten

bleibt frei

§ 6 – Mittelcontainer

bleibt frei

§ 7 – Decken und Deckenträger

bleibt frei

§ 8 – Ladegeräte

1. Bahneigene Ladegeräte

1.1 Für die Benutzung bahneigener Ladegeräte wird ein Benutzungsentgelt nach den Bestimmungen des Binnentarifs der Versandbahn (außer DB Cargo Deutschland) erhoben.

1.2 Der Absender hat im Frachtbrief

- in Feld 21 das Eigentumsmerkmal und die Nummern oder die Anzahl
- in Feld 25 die Gesamtmasse der Ladegeräte anzugeben.

2. Ladegeräte, die nicht den Beförderern gehören

2.1 Als Ladegeräte, die nicht den Beförderern gehören, gelten z. B.:

Aufsätze	Balken	Böcke
Draht	Gerüste	Gestelle
Ketten	Seile	Stahlbänder
Stricke	Streben	Stützen
Teil- und Schützwände	Vorlegekeile	Vorsetzgitter
Vorsetzbretter	Vorsetzplatten	
Vorrichtungen – behelfsmäßige – zum Aufhängen von frischem Fleisch		

2.2 Der Absender hat im Frachtbrief

- in Feld 21 die Art, die Anzahl, das Eigentumsmerkmal,
- in Feld 25 die Gesamtmasse der Ladegeräte anzugeben.

2.3 Für nicht den Beförderern gehörende Ladegeräte, die ohne Gut befördert werden sollen, gelten die „Allgemeinen Tarifbestimmungen (s. Abschnitt 2)“.

§ 9 – Wagen, die von den Beförderern eingestellt sind

Für Wagen, die von den Beförderern eingestellt sind, von und nach Reinigungs- und Reparaturwerkstätten, die mit NHM 8606 aufgeliefert werden, erfolgt die Fracht-berechnung wie in § 10 – Leere Wagen 3., dritter Anstrich, genannt.

§ 10 – Wagen, die vom Kunden für die Beförderung eingestellt werden

1. Diese Bestimmungen gelten für Wagen, die bei den Beförderern nach den von ihnen festgesetzten Bedingungen eingestellt sind.

2. Beladene Wagen

Die Frachten pro Wagen sind den Frachtafeln im Teil III Abschnitt 2, zu entnehmen. Die Abschläge sind in diesen Frachten bereits berücksichtigt.

3. Leere Wagen

Leere Wagen sind die Folgenden:

- NHM 9921.00 für 2-achsige und NHM 9922.00 für 4-achsige Wagen, zu denen ein Lastlauf nach diesem Tarif vorausgegangen ist oder folgt.

- NHM 9921.10 - 9921.40 für 2-achsige und NHM 9922.10 - 9922.40 für 4-achsige Wagen, zu denen eine Beförderung durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen vorausgegangen ist oder folgt bzw. sogenannte ungedeckte Leerläufe.

4. Wagen, die vom Kunden zur Beförderung eingestellt werden im Leerlauf mit Ladungsrückständen werden wie leere Wagen befördert, sofern die Masse der Ladungsrückstände 2000 kg nicht überschreitet.

Im Frachtbrief ist anzugeben:

- im Feldr: leer mit Ladungsrückständen (Bezeichnung des Gutes)
- im Feld 25: Die Masse der Ladungsrückstände

§ 11 – Sendungen in Wagengruppen

1. Diese Bestimmungen gelten für Sendungen aus mehreren Wagenladungen, die zur gleichen Zeit von einem Absender auf einem Bahnhof aufgeliefert, über ihren gesamten Beförderungsweg gemeinsam befördert und an einen Empfänger auf einem Bahnhof gerichtet werden. Sendungen in Wagengruppen können mit einem Frachtbrief aufgeliefert werden. Ab 3 Wagen ist in diesem Frachtbrief eine von der Eisenbahn zu beschaffende „Nachweisung/Wagenliste zum Frachtbrief“ in sieben-facher Ausfertigung beizufügen.

2. Die Fracht wird für jeden Wagen gesondert nach den Bestimmungen des § 4 (Grundsätze für die Berechnung der Frachten, Nebengebühren und besonderen Entgelte) berechnet.

§ 12 – Sendungen in geschlossenen Zügen

1. Diese Bestimmungen gelten für Sendungen aus mehreren Wagenladungen, die von einem Absender zur gleichen Zeit in einem geschlossenen Zug aufgeliefert und ohne betriebliche Zwischenbehandlung an einen Empfänger befördert werden.
2. Die beteiligten Bahnen werden die Bedingungen von Fall zu Fall besonders fest-setzen. Die Versandbahn ist mindestens 10 Tage vor Durchführung der Transporte zu benachrichtigen.
3. Der geschlossene Zug wird mit nur einem Frachtbrief aufgeliefert. Diesem Fracht-brief fügt der Absender ein Verzeichnis der zugehörigen Wagen nach dem von der Eisenbahn zu beschaffenden Muster in neunfacher Ausfertigung bei.
Im Frachtbrief wird in der Spalte „Bezeichnung des Gutes“ der Vermerk eingetragen: „Sendung besteht aus ... Wagen; Verzeichnis der einzelnen Wagen ist beigelegt.“

Inhoudsopgave

Deel I	Bladzijde
Voorwoord	18
Hoofdstuk 1 – Bijzondere transportbepalingen	19
Hoofdstuk 2 – Algemene tariefbepalingen	22
§ 1 – Geldigheidsgebied van het tarief	22
§ 2 – Vervoerswegen	23
§ 3 – Munteenheid van het tarief	23
§ 4 – Grondslagen voor de vrachtberekening, bijkomende kosten en andere kosten	23
Hoofdstuk 3 – Bijzondere tariefbepalingen	26
§ 5 – Pallets	26
§ 6 – Middelgrote containers	26
§ 7 – Dekkleden en dekkleedstutten	26
§ 8 – Ladingsbenodigdheden	26
§ 9 – Wagens van de vervoerders	27
§ 10 – Wagens die niet aan de vervoerder toebehoren	27
§ 11 – Zendingen in wagentroepen	27
§ 12 – Zendingen in treinladingen	28
Deel II	
Goederenclassificatie	29
Deel III	
Hoofdstuk 1 – Vervoerswegen	30
Hoofdstuk 2 – Vrachttabellen	31
Hoofdstuk 3 – Bijkomende Kosten	37
Hoofdstuk 4 – Bijzondere Kosten	38
Hoofdstuk 5 – ABB CIM tot de CIT	39
Hoofdstuk 6 – Overzicht van de nationale voorwaarden van de deelnemende vervoerders	41

Deel I

Voorwoord

Met dit tarief waarborgen de deelnemende vervoerders dat binnen de invloedssfeer van dit tarief de technische en bedrijfsmatige voorwaarden bestaan, zodat, na het afsluiten van grensoverschrijdende vervoersovereenkomsten de zendingen door de opeenvolgende vervoerder overgenomen, en op grond van de vrachtbrief onder de voorwaarden van dit tarief verder vervoerd zullen worden.

1. Aan dit tarief nemen de volgende vervoersondernemingen deel:
 - DB Cargo AG
 - DB Cargo Nederland NV
2. De „vervoerder“ zoals bedoeld in dit tarief, is de contractuele vervoerder en de daaropvolgende vervoerder.
3. Aanvullingen op en heruitgaven van dit tarief worden in het betreffende land door de vervoerder volgens de aldaar geldende regels gepubliceerd.
4. De publicatie van aanvullingen op dit tarief vinden
 - in Duitsland, eveneens voor Nederland, plaats in „Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr der Eisenbahnen des Öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“.
5. Het tarief wordt uitgegeven in de Duitse en Nederlandse taal. Bij eventuele afwijkingen is de Duitse versie maatgevend.

Het tarief kan, eveneens door Nederlandse klanten, nagezien worden op internet onder www.dbcargo.com/rail-deutschland-de/products_services/tarife.html

Hoofdstuk 1

Bijzondere Transportbepalingen

Overeenkomst Opeenvolgend Vervoerderschap

1. Basis voor de afspraken voor de individuele vervoersovereenkomsten zijn de „Uniforme Juridische Voorschriften voor de overeenkomst voor internationaal vervoer van goederen per spoor (CIM, Aanhangsel B aan de overeenkomst voor het internationale goederenvervoer per spoor (COTIF)), evenals de bepalingen van dit tarief.
2. Aanvullend gelden de „Algemene Vervoersvoorwaarden voor het internationale vervoer van goederen per spoor – ABB CIM.
3. Voorzover de in punt 1 en 2 genoemde voorwaarden over bepaalde zaken geen bepalingen bevatten, of als deze verwijzen naar de voorwaarden of voorschriften van de vervoerder, zijn de voor het binnenlands vervoer geldende handelsvoorwaarden/tarieven/prijslijsten van de vervoerder die volgens de vervoersopdracht verantwoordelijk is voor het betreffende parcours van toepassing.

De handelsvoorwaarden/tarieven/prijslijsten van de aan dit tarief deelnemende vervoerders zijn opgenomen in het overzicht in Deel III Hoofdstuk 6 van dit tarief.

4. Voor het transport van lege goederenwagens, die niet als „spoorwegvoertuigen als goederensoort op eigen wielen“ vervoerd worden, gelden de Uniforme Voorschriften voor overeenkomsten voor het gebruik van wagens in het internationale goederenvervoer per spoor (CUV)- aanhangsel D aan de COTIF“, voor zover er geen kontraktuele afspraken (in het bijzonder van de „Uniforme Gebruiksovereenkomst voor goederenwagens-AVV)“ toegepast hoeven te worden. De voorwaarden van dit tarief, die ook betrekking hebben op het transport van goederenwagens als transportmiddel en de CUV-wagenvrachtbrief, gelden overeenkomstig de verwijzing in cijfer 3.
5. Afwijkende en aanvullende afspraken op dit tarief en de in bij cijfer 1 to 4 genoemde voorwaarden, kunnen voor het transport van goederen en voor het transport van goederenwagens als transportmiddel in overeenkomsten met klanten opgenomen worden.
6. Lege goederenwagens, die als transportmiddel vervoerd moeten worden, moeten met een CUV-wagenvrachtbrief (GLW-CUV) volgens het voorbeeld uit bijlage 3a van het „Handbuch zum CUV-Wagenbrief (GLW CUV)“ ten vervoer aangeboden worden. Voor het invullen van de CUV-wagenvrachtbrief met de volgens de overeengekomen data gelden de voorwaarden van bijlage 1 van de GLW CUV. De klant is voor deze invulling verantwoordelijk overeenkomstig artikel 8 van de CIM.
7. Voor het invullen van de CIM-wagenvrachtbrief met de volgens de overeengekomen data gelden de voorwaarden van bijlage 2 van het handboek voor de CIM-vrachtbrief (GLV-CIM)
8. Vervallen

9. Voor ongereinigde lege containers en wagens conform het RID dient het transportdocument uit Deel 15 van het GLV CIM te worden gebruikt.

Bepaling i.v.m. taal (at cijfer 4,10,12 ABB CIM, at cijfer 15, bijlage 2 cijfer 1 GLV CIM)

10. Invulling van de vrachtbrief door de afzender dient in een van de landstaal van de eerste vervoerder te zijn opgesteld. Bij Nadere Aanwijzingen en Instructies bij afleverings en vervoers-belemmeringen dient bovendien een vertaling in een van de landstalen van de vervoerders die de aanwijzing/instructie moet uitvoeren, bijgevoegd te worden. Er dienen latijnse schrifttekens te worden toegepast.

Remboursementen, Waardeaangifte, Belang bij aflevering (at cijfer 4 ABB CIM)

11. Het opgeven van een voorschot of een remboursement op de CIM-vrachtbrief c.q. CUV-wagenvrachtbrief is niet toegestaan.
12. Waardeaangifte van de goederen (Art. 34 CIM) of de aanmelding van belang bij aflevering (Art. 35 CIM) op de CIM-vrachtbrief resp. CUV-Wagenvrachtbrief, zijn niet toegestaan.

Beladingsvoorschriften (at cijfer 6.3 ABB CIM)

13. Voor de belading en de zekering hiervan gelden de richtlijnen van de vervoerder, alsmede de UIC-beladingsvoorschriften.

Kosten, Betalingskenmerken (at cijfer 8 ABB CIM, cijfer 5.2 GLV CIM)

14. Als in de vervoersovereenkomst geen andere afspraken zijn vastgelegd, gelden als vracht alleen kosten voor prestaties die direkt betrekking hebben op het transport en die zijn opgenomen in deel A van het register de kosten (zie bijlage 3 van de GKV CIM voor het CIM-vervoerskontraat c.q. bijlage 2 van de GLW CUV voor het vervoer van goederenwagens als transportmiddel).
15. Voor de door de afzender resp. de geadresseerde te betalen kosten zijn van de bij punt 5.2 van het GLV-CIM genoemde frankeringsvoorschriften alleen de volgende toegestaan:
- “Franco vracht”** – indien de afzender slechts de vrachtkosten voor zijn rekening nemen wil.
- “Franco vracht met inbegrip van ...”** – indien de afzender behalve de vracht ook nog bijkomende kosten of andere kosten voor zijn rekening nemen wil.
- “Franco alle kosten”** – indien de afzender zowel de gehele vracht als alle bijkomende kosten en andere kosten voor zijn rekening nemen wil.
- “Ongefrankeerd/ExWorks”**- indien de afzender geen kosten voor zijn rekening wil nemen. De betaling van de vracht, de bijkomende- en andere kosten worden door de geadresseerde overgenomen.

Voor de berekening van de bijkomende kosten en de kosten die niet in dit tarief worden gespecificeerd, gelden de bepalingen van de binnentarieven van de vervoerder op welk gebied de kosten ontstaan. Voor de berekening van de bijkomende kosten en kosten in Nederland gelden de bepalingen van het binnentarief in Duitsland, Douanerechten (hoofdstuk 2 § 4, 7) en Nadere Aanwijzing (hoofdstuk 2 § 4, 7) uitgezonderd.

Voor de transporten van lege wagens volgens het CUV, gelden de voorwaarden van de GLW/CUV.

16. Het ontbreken van een frankeringsvoorschrift in veld 20 van de CIM-vrachtbrief resp. CUV-wagenvrachtbrief, betekent automatisch dat de kosten door de afzender gedragen worden (Frankeringsvoorschrift DDP franko alle kosten)

Leveringstermijn, Verlengde termijnen (at cijfer 9.1, 9.2 ABB CIM)

17. De leveringstermijn voor het vervoer van de goederen is 12 uur verzend-termijn alsmede een vervoerstermijn van 24 uur voor elke begonnen 400 kilometer volgens de „Uniforme afstandswijzer voor het internationale goederenverkeer (DIUM) van de UIC (No/Nr 8700). De leveringstermijn begint met de aanname van de goederen. Deze wordt verlengd met de duur van het oponthoud dat zonder toedoen van de vervoerder wordt veroorzaakt. Zaterdagen, zondagen en wettelijke feestdagen tellen niet mee. Mocht de leveringstermijn buiten de voor de plaats van aflevering vallende bedieningstijden van het bestemmingsstation vallen, dan eindigt deze pas met de eerstvolgende bedieningsmogelijkheid van de plaats van aflevering.
- De toeslagtermijnen op de leveringstermijnen zijn opgenomen in de binnentarieven van de deelnemende vervoerders.

Deze leveringstermijn wordt in de CIM-Wagenvrachtbrief vastgelegd door middel van opgave van het nummer van dit tarief, c.q. opgave van de geldende klantenovereenkomst die op dit tarief is gebaseerd.

Overname en Aflevering (at cijfer 11.1, 11.2 ABB CIM)

18. Als er overeenkomstig Punt 11.1 resp. 11.2 van de ABB CIM geen andere afspraken bestaan, resp. geen voorschriften gelden die anders bepalen, worden zendingen en lege wagens op het algemene laad- en losspoor van het vertrekstation overgenomen en op het algemene laad- en losspoor van het aankomststation afgeleverd.

Hoofdstuk 2

Algemene tariefbepalingen

§ 1 – Geldigheidsgebied van het tarief

1. Dit tarief is van toepassing (zie voor de uitzonderingen punt 2) op wagenladingen tussen de in Deel 2 van de DIUM genoemde stations in Duitsland en de in Deel 4 genoemde stations in Nederland indien de zendingen via de in Deel II, Hoofdstuk 1 vermelde Duits/Nederlandse grensovergangen worden vervoerd en de afzender een wagen heeft aangevraagd of het gebruik ervan noodzakelijk is op grond van de wetten en reglementen die van toepassing zijn op het station van afzending.
2. Het tarief is **niet** van toepassing op:
 - a) op zendingen
 - in rechtstreekse of gebroken doorvoer door Duitsland of Nederland, indien deze van en naar andere landen via de voor het spoorvervoer geopende grensovergangen vervoerd worden
 - van en naar de op Nederlands grondgebied gelegen stations Coevorden resp. Coevorden BE en indien het vervoer over de grensovergang Laarwald/ Coevorden plaatsvindt
 - De Vrachttabellen in dit tarief zijn niet van toepassing op vervoer van/naar de stations Hengelo en Delden. De vrachten voor wagons naar Hengelo en Delden zijn op aanvraag verkrijgbaar bij de verkooporganisatie van DB Cargo Nederland N.V. (centrale: 030 235 4004).
 - waarvan het vervoer door hun afmetingen, massa of aard bijzondere moeilijkheden veroorzaakt ten aanzien van de installaties of het materieel, ook wanneer dit slechts bij één van de deelnemende spoorwegen het geval is
 - die wegens hun lengte op twee of meer wagens geladen moeten worden of waarvoor het gebruik van schutwagens noodzakelijk is
 - van het gecombineerde vervoer (lege en beladen wagens)
 - op kuilwagens en lege P-kuilwagens
 - in machinekoelwagens en lege P-machinekoelwagens
 - bestaande enerzijds uit goederen waarop het tarief van toepassing is en anderzijds uit goederen waarop andere tarieven moeten worden toegepast
 - circustreinen
 - b) op goederen met de volgende NHM codes:
 - 0101 tot en met 0106 levende dieren
 - 2402 sigaretten
 - 3601 tot en met 3604 buskruit en explosieven
 - de goederen van Hoofdstuk 71
 - 8601 tot en met 8606 spoorwegvoertuigen
 - 8702 tot en met 8704, 8706 automobielen en wegvoertuigen alsmede lege wagens waarmee deze goederen worden of zijn vervoerd (algemene CIA verkoopsvoorwaarden)

- 9911 stoffelijke overschotten
 - 9923 laadbakken (containers) met horizontale overslag
 - 9931 tot en met 9949 grote containers, verwisselbare laadbakken
- c) op stoffen en voorwerpen van de Bijlage I tot de CIM (RID) vermeld in de klassen
- 1. Ontplobbare stoffen of met ontplobbare stoffen geladen voorwerpen
 - 6.2 Walgingwekkende of gevaar voor besmetting opleverende stoffen
 - 7. Radioactieve stoffen
 - 9.1 Asbest
 - 9.2 Gepolychloreerde bifenylen
 - 9.3 Apparaten die gepolychloreerde bifenylen (PCB) bevatten
3. Het tarief geldt ook voor wagens
- met meer dan 4 assen
 - met een laadlengte van meer dan 27 meter
- als het transport tussen de vervoerders en de klant specifiek overeengekomen is.
4. Inzake de bestemming van de stations en de beperkingen bij de aanneming, gelden de bepalingen die van toepassing zijn in het binnenverkeer van de betrokken netten.

§ 2 - Vervoerswegen

De afzender kan een van de in dit tarief opgenomen vervoerswegen (Deel III, Hoofdstuk 1) in de vrachtbrief voorschrijven.

De spoorwegmaatschappij kan een hiervan afwijkende vervoersweg voorschrijven, indien dit productietechnisch wordt vereist.

§ 3 - Munteenheid van het tarief

De vrachten, bijkomende kosten en bijzondere vrachttoeslagen van dit tarief zijn in Euro aangegeven.

§ 4 - Grondslagen voor de vrachtberekening, bijkomende kosten en andere kosten

1. Goederen, die met één vrachtbrief ten vervoer worden aangeboden, vormen één zending.
2. Voor zover er in de overeenkomst met de klant geen andere regeling is opgenomen, wordt voor de vrachtberekening het werkelijke gewicht van elke wagen op hele tonnen afgerond, zodanig dat gewichten onder de 500 kg benedenwaarts en gewichten van 500 kg en meer, bovenwaarts op hele tonnen worden afgerond.
3. De vrachtprijzen per wagen zijn in de vrachttabellen, in Deel III, Hoofdstuk 2, vermeld.
4. Voor lege, door de klant beschikbaar gestelde wagens gelden de in deel III Hoofdstuk 2 opgenomen gebroken vrachten. De totaalvracht ontstaat, in tegenstelling tot hetgeen bij punt 3 genoemd, door optelling van de vrachtkosten van het Nederlandse en het Duitse parcours.
 - 4.1 Voor het verrichten van bijkomende werkzaamheden, zoals b.v. het invullen van douanepapieren worden kosten („kosten per uur“) berekend overeenkomstig de binnentarieven van de spoorweg, waar de vrachtbetaling plaatsvindt.

4.2 Voor zendingen van of naar bepaalde Duitse stations zijn behalve de vrachtprijzen (zie Deel III, Hoofdstuk 4) nog bijzondere vrachttoeslagen en havenspoortoeslagen van het verzendstation of ontvangststation op basis van de binnentarieven te berekenen en in de vrachtbrief als bijkomende kosten in te vullen.

5. Nadere aanwijzing

Voor de uitvoering van een nadere aanwijzing ten gevolge waarvan de zending op een ander station van bestemming moet worden afgeleverd of naar het station van afzending moet worden teruggezonden is verschuldigd:

per wagen	142,- €
met een minimum per zending van	350,- €

6. Indien DB Cargo AG in opdracht van de klant douaneformaliteiten verzorgt worden hiervoor kosten volgens DB Cargo AG in rekening gebracht.

7. Indien DB Cargo Nederland N.V. in opdracht van de klant douaneformaliteiten verzorgt worden hiervoor kosten in rekening gebracht.

7.1. Toepassing Regeling Vereenvoudigd Douanevervoer per spoor

7.1.1. Vervullen douaneformaliteiten bij vertrek/aankomst/doorvoer per order:

- per wagen	€ 36,50-
-------------	----------

7.2. Opslagaangiften

Hiermee wordt bedoeld zendingen gearriveerd in Nederland, waarvan het vervoer heeft plaatsgevonden op basis van de Regeling Vereenvoudigd Douanevervoer per Spoor, en die niet binnen 24 uur worden gelost en gezuiverd door een opeenvolgende douane-aangifte. De periode na de genoemde 24 uur na aankomst wordt beschouwd als opslag onder douaneverband. Deze tariefpost is niet van toepassing voor zendingen die arriveren op basis van een andere douaneregeling

- voor niet-accijnsgoederen en/of niet-fraudegevoelige goederen	€ 78,-*
- voor accijnsgoederen en/of fraudegevoelige goederen	€ 195,-*

* De duur van opslag onder douaneverband is maximaal 5 werkdagen

Voor iedere dag meer wordt berekend:

€ 15,- voor niet-accijnsgoederen en/of niet-fraudegevoelige goederen

€ 35,- voor accijnsgoederen en/of fraudegevoelige goederen

7.3. Andere douanewerkzaamheden

7.3.1. Bij bemiddeling bij fysieke controles worden de werkelijke kosten in rekening gebracht vermeerderd met een toeslag per uur van (Bij inhoudscontroles bij aankomst, vertrek of onderweg, zolang de zending onder de douaneverantwoordelijkheid van de spoorvervoerder staat).

€ 187,-

7.3.2. Kosten voor (douane)bewijs van aflevering, per uur of een gedeelte daarvan.

€ 187,-

- 7.3.3. Vervullen van formaliteiten door overheden anders dan de douane, per uur of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld controles door marechaussee, politie of AIVD). € 187,-
- 7.3.4. Kosten die ontstaan in afwachting van door de afzender te leveren documenten (bijv. gezondheidscertificaten) die voor het vervullen van douane of andere overheidsinstanties vereiste formaliteiten benodigd zijn, per uur of een gedeelte daarvan. € 187,-
- 7.3.5. Kosten die ontstaan omdat de door de afzender op de vrachtbrief vermelde aanduidingen onjuist, onnauwkeurig of onvolledig zijn, per uur of een gedeelte daarvan € 187,-
- 7.3.6. Bedragen die door andere overheidsinstanties worden geïnd. Het feitelijke bedrag, verhoogd met 1% van het geïnde bedrag.
- 7.4. Overige douaneaangiften
(voor zover DB Cargo Nederland N.V. hiertoe gerechtigd en/of bereid is)
- per aangifte € 78,-
- 7.5. Overige douanewerkzaamheden
- per uur of gedeelte daarvan € 187,-
- kosten voor administratie, telefoon, fax enz. worden separaat berekend
8. De vrachtprijzen zijn afhankelijk van:
- het type van de gebruikte wagen,
- de tariefafstand.

De afstanden per parcours (afstand in Duitsland en afstand in Nederland) moeten worden ontleend aan de Uniforme afstandswijzer voor het internationale goederenverkeer bundels 2 en 4.
9. De in dit tarief niet opgenomen bijkomende kosten en onderwegkosten worden berekend op grond van de binnentarieven van de deelnemende spoorwegen.
10. Het tot de "Bentheimer Eisenbahn" behorende traject Laarwald grens/ Coevorden ligt op Nederlands grondgebied. Het in de Duitse binnentarieven met "Coevorden BE" aangeduide station behoort tot de Bentheimer Eisenbahn. Voor zendingen met als stations van afzending of bestemming "Coevorden BE" zijn in verkeer via Laarwald/Coevorden grens de "Preise und Konditionen für den Wagenladungsverkehr" van toepassing.
11. In de in dit tarief vermelde vrachtprijzen en bijkomende kosten is nog geen BTW verwerkt. De BTW wordt over het voor BTW in aanmerking komende totaalbedrag berekend.

Hoofdstuk 3 - Bijzondere Tariefbepalingen

§ 5 - Pallets

vervallen

§ 6 - Middelgrote containers

Vervallen

§ 7 - Dekkleden en dekkleedstutten

vervallen

§ 8 - Ladingsbenodigdheden

1. Ladingsbenodigdheden, die aan een vervoerder toebehoren

1.1 Voor ladingsbenodigdheden, die aan de vervoerder toebehoren wordt een vergoeding volgens de binnentarieven van de vervoerder van afzending in rekening gebracht.

1.2. De afzender moet op de vrachtbrief

- in vak 21 de soort, het eigendomsmerk, de nummers of het aantal en
- in vak 25 de totaal massa van de ladingsbenodigdheden vermelden.

2. Ladingsbenodigdheden die niet aan de vervoerder toebehoren.

2.1. Als ladingsbenodigdheden, die niet aan een vervoerder toebehoren, worden beschouwd bijv.:

steunen	staalband
balken	schragen
bokken	stutten
draad	tussenschotten van lat- of traliewerk
stellingen	stopblokken
rekken	keggen
raamwerk	schutplaten
kettingen	vleesstellingen voor het opgehangen van vers vlees
koorden	bindtouwen

2.2. De afzender moet op de vrachtbrief

- in vak 21 de soort, het eigendomsmerk, de nummers of het aantal en
- in vak 25 de totaal massa van de ladingsbenodigdheden vermelden.

2.3. Op zendingen, uitsluitend bestaande uit ladingsbenodigdheden, die niet aan de vervoerder behoren, gelden de "Algemene Tariefbepalingen" van dit tarief.

(zie Hoofdstuk 2)

§ 9 – Wagens van de vervoerders

Voor wagens van de vervoerders, die van of naar reinigingsbedrijven en werkplaatsen verstuurd worden en met de NHM-code 8606 aangeleverd worden, worden de vrachtkosten berekend zoals § 10, punt 3, derde aandachtstreepje.

§ 10 – Wagens die niet aan de vervoerder toebehoren

1. Deze bepalingen zijn van toepassing op wagens die door de vervoerder overeenkomstig de door haar vastgelegde voorwaarden zijn aanvaard.

2. Beladen wagens

De vrachten per wagen zijn in Deel III, Hoofdstuk 2 vermeld. Bij de vaststelling van deze vrachten is reeds rekening gehouden met de korting voor het gebruik van deze wagens.

3. Ledige wagens

De zendingen van ledige wagens zijn van volgende types:

- NHM 9921.00 voor de 2 assen en 9922.00 voor de 4 assen, wanneer een beladen vervoer volgt of voorafgaat volgens de voorwaarden van dit tarief
- NHM 9921.40 voor de 2 assen en 9922.40 voor de 4 assen, wanneer een beladen vervoer door andere vervoerders dan deze die aan dit tarief deelnemen worden bevracht
- NHM 9921.10, 9921.20, 9921.30 voor de 2 assen en 9922.10, 9922.20, 9922.30 voor de 4 assen voor of na het schoonmaken of reparatie

Voor deze wagens zijn de vrachtprijzen in Deel III Hoofdstuk 2 als Gebroken vrachten vermeld.

4. Ledige wagens die niet aan de vervoerder toebehoren, waarin ladingsresten zijn achtergebleven, worden tegen de onder cijfer 3 vermelde prijzen bevracht voor zover de massa van de ladingsresten niet meer dan 2000 kg is.

In de vrachtbrief wordt vermeld:

- in vak 21: ledig, met ladingsresten ... (Omschrijving van het goed)
- in vak 25: de massa van de ladingsresten.

§ 11 - Zendingen in wagentroepen

1. Deze bepalingen gelden voor zendingen bestaande uit verschillende wagenladingen die tezelfder tijd door één afzender op één station ten vervoer worden aangeboden, gezamenlijk over dezelfde route worden vervoerd en geadresseerd zijn aan één en dezelfde ontvanger op één station van

bestemming. Zendingen in wagentrossen kunnen met één vrachtbrief ten vervoer worden aangeboden. Ingeval van verzending van 3 wagens en meer, moet aan de vrachtbrief een lijst in zeventienvoud worden bijgevoegd, overeenkomstig het door de vervoerder geleverde model.

2. De vracht wordt voor elke wagen afzonderlijk berekend overeenkomstig de bepalingen van § 4 (Grondslagen voor de berekening van de vracht, bijkomende kosten, en bijzondere kosten).

§ 12 - Zendingen in treinladingen

1. Deze bepalingen gelden voor zendingen bestaande uit verschillende wagen-ladingen, die door één en dezelfde afzender gelijktijdig als treinlading ten vervoer worden aangeboden en zonder bijzondere behandeling naar één en dezelfde ontvanger worden vervoerd.
2. De deelnemende vervoerders stellen de voorwaarden voor elk afzonderlijk geval vast. De spoorweg van afzending moet ongeveer 10 dagen voor het begin van het vervoer worden ingelicht.
3. De treinlading moet met slechts één vrachtbrief ten vervoer worden aangeboden. De afzender moet aan de vrachtbrief een lijst van de betreffende wagens in negentienvoud toevoegen overeenkomstig het door de vervoerder geleverde model. In de kolom "Omschrijving van het goed" op de vrachtbrief moet de volgende aanduiding worden opgenomen: "Zending bestaande uit ... wagens; lijst van de afzonderlijke wagens is bijgevoegd".

Teil II / Deel II

Güterteilung

Goederenclassificatie

Güter, die nach den Bestimmungen dieses Tarifs zur Beförderung angenommen werden (Ausnahmen siehe Teil I, Abschnitt 2, § 1, Ziff. 2) sind im Harmonisierten Güterverzeichnis (NHM) der UIC aufgeführt und im Feld 21 des internationalen Frachtbrief entsprechend einzutragen. Die Frachten werden unabhängig von der Klassifizierung des Gutes berechnet.

Goederen die volgens de voorwaarden van dit tarief ten vervoer aangenomen worden (zie de uitzonderingen Deel I, Sectie 2, §2, cijfer 2) zijn opgenomen in de NHM-codetabel uitgegeven door de UIC en moeten expliciet worden vermeld in vak 21 van de vrachtbrief. De vrachtkosten worden onafhankelijk van de classificatie van de goederen berekend.

Teil III / Deel III

Abschnitt 1 / Hoofdstuk 1

Kodifizierung der Grenzpunkte und der Beförderungswege Codificatie van de grenspunten en van de reiswegen

Der Absender kann im Frachtbrief einen der folgenden Grenzübergänge vorschreiben:
De afzender moet in de vrachtbrief één van de volgende grensovergangen voorschrijven:

Kaldenkirchen/Venlo	}	und Gegenrichtung en omgekeerd	Leitweg 18
Emmerich/Zevenaar			Leitweg 16
Bad Bentheim/Oldenzaal	}	und Gegenrichtung en omgekeerd	Leitweg 12

Für Verkehre zwischen Deutschland und Seeländisch Flandern (Axel, Axelse vlakte, Terneuzen, Sas van Gent, Sluiskil) muss die folgende Beförderungsrouten angewendet werden:

Voor vervoer tussen Duitsland en stations in Zeeuws Vlaanderen (Axel, Axelse vlakte, Terneuzen, Sas van Gent, Sluiskil) dient de volgende route gehanteerd te worden:

Emmerich/Zevenaar – Roosendaal/Essen – Zelzate/Sas van Gent	}	und Gegenrichtung en omgekeerd	Leitweg 30
Kaldenkirchen/Venlo – Roosendaal/Essen – Zelzate/Sas van Gent			Leitweg 31
Bad Bentheim/Oldenzaal – Roosendaal/ Essen – Zelzate/Sas van Gent	}	und Gegenrichtung en omgekeerd	Leitweg 32

Abschnitt 2 / Hoofdstuk 2

Frachten pro Wagen, die vom **Beförderer** eingestellt werden in EUR
Vrachtprijzen per wagen van de **vervoerder** in EUR

Preise analog den Allgemeinen Preis- und Beförderungsbedingungen der DB
Cargo AG

Frachten pro Wagen, die **vom Kunden eingestellt** werden in EUR
Vrachtprijzen per wagen, die door klanten beschikbaar worden gesteld, worden in
EUR berekend.

Preise analog den Allgemeinen Preis- und Beförderungsbedingungen der DB
Cargo AG

Frachten für **leere Wagen** in EUR
Prijzen voor **ledige wagens** in EUR

Preise analog den Allgemeinen Preis- und Beförderungsbedingungen der DB Cargo AG

Für die Strecken ab Kaldenkirchen/Venlo bzw. Emmerich/Zevenaar bzw. Bad Bentheim/Oldenzaal via Roosendaal/Essen und Zelzate/Sas van Gent nach Seeländisch Flandern und in Gegenrichtung werden folgende Pauschalpreise erhoben (nur gültig für Leerwagen):

Voor het traject vanaf vanaf Kaldenkirchen/Venlo resp. Emmerich/Zevenaar resp. Bad Bentheim/Oldenzaal via Roosendaal/Essen en Zelzate/Sas van Gent naar Zeeuws Vlaanderen en de tegengestelde richting geldt, een vaste toeslag (slechts geldig voor lege wagens):

Diese Preise gültig für Leerwagen zu denen ein Lastlauf nach diesem Tarif vorausgegangen ist oder folgt (NHM 9921.00 und 9922.00)

ab/bis Kaldenkirchen/Venlo:

Wagen mit 2 Achsen: 558,00 EUR/Wagen
Wagen mit mehr als 2 Achsen: 673,00 EUR/Wagen

ab/bis Emmerich – Zevenaar:

Wagen mit 2 Achsen: 577,00 EUR/Wagen
Wagen mit mehr als 2 Achsen: 698,00 EUR/Wagen

ab/bis Bad Bentheim/ Oldenzaal:

Wagen mit 2 Achsen: 592,00 EUR/Wagen
Wagen mit mehr als 2 Achsen: 718,00 EUR/Wagen

Leere Wagen, zu denen eine Beförderung durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen vorausgegangen ist oder folgt. bzw sogenannte ungedeckte Leerläufe (NHM 9921.10 - 9921.40 und 9922.10 – 9922.40)

ab/bis Kaldenkirchen/Venlo:

Wagen mit 2 Achsen: 1.007,00 EUR/Wagen
Wagen mit mehr als 2 Achsen: 1.212,00 EUR/Wagen

ab/bis Emmerich – Zevenaar:

Wagen mit 2 Achsen: 1.037,00 EUR/Wagen
Wagen mit mehr als 2 Achsen: 1.255,00 EUR/Wagen

ab/bis Bad Bentheim/ Oldenzaal:

Wagen mit 2 Achsen: 1.069,00 EUR/Wagen
Wagen mit mehr als 2 Achsen: 1.291,00 EUR/Wagen

Für die deutsche Strecke wird entsprechend der Kilometerstufe der Preis nach den APL der DB Cargo gebildet. Die obengenannte Pauschale nach Seeländisch Flandern wird auf diesen addiert.

Voor het Duitse traject in een dergelijk vervoer wordt de kilometerstaffel op pagina 30 gehanteerd, conform DIUM. De bovenstaande vaste toeslagen voor Zeeuws Vlaanderen worden daarbij opgeteld.

Erklärung der in den Frachttafeln genannten Wagengattungen:

- La = Flachwagen in Sonderbauart mit mehr als zwei Achsen, außer Lae
 - Uc = Wagen für Druckluft-Entladung in Sonderbauart, zweiachsig
 - Uac = Wagen für Druckluft-Entladung in Sonderbauart mit mehr als zwei Achsen
 - Z = Kesselwagen für den Transport von flüssigen oder gasförmigen Erzeugnissen, zweiachsig
 - Za = Kesselwagen für den Transport von flüssigen oder gasförmigen Erzeugnissen mit mehr als zwei Achsen
-

Verklaring van de in de vrachtprijstabellen vermelde wagentypes:

- La = speciale platte wagen op meer dan 2 assen, behalve Lae
- Uc = speciale wagen voor lossing onder druk, op 2 assen
- Uac = speciale wagen voor lossing onder druk, op meer dan 2 assen
- Z = ketelwagen op 2 assen, bestemd voor het vervoer van vloeistoffen of gassen met 2 assen
- Za = ketelwagen op meer dan 2 assen, bestemd voor het vervoer van vloeistoffen of gassen met meer dan 2 assen

Abschnitt 3 / Hoofdstuk 3

Nebengebührentarif Bijkomende kosten

Für das Erbringen von Nebenleistungen wird ein Entgelt („Zeitentgelt“) nach den „Preise und Leistungen“ der DB Cargo AG erhoben, in deren Bereich sie entstehen.

Die in diesem Tarif nicht vorgesehenen Nebenentgelte, örtlichen Entgelte und sonstigen Entgelte werden nach den Binnentarifen der Bahn erhoben, in deren Bereich sie entstehen.

Indien bijkomende prestaties moeten worden verricht, worden (afhankelijk van de tijd die hiervoor nodig is) kosten berekend op grond van de Preise und Leistungen DB Cargo AG.

De in dit tarief niet opgenomen bijkomende kosten, plaatselijke en andere kosten worden berekend op grond van de binnentarieven van de deelnemende vervoerder waar de betreffende kosten ontstaan.

Abschnitt 4
Besondere Entgelte
Bijzondere kosten

Abschnitt 5

ABB CIM des CIT

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 verfügungsberechtigt». 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 GLVCIM 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 Zollgebiets 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.

Abschnitt 6

Übersicht der Bedingungen/Tarife/Preislisten der am Tarif beteiligten Beförderer

Beförderer	Bezeichnung der Bedingungen	Wo zu beziehen
DB Cargo AG, Rheinstraße 2, D - 55116 Mainz	<ul style="list-style-type: none"> - Allgemeine Leistungsbedingungen (ALB) der DB Cargo AG - Preise und Leistungen der DB Cargo AG (PKL) 	www.dbcargo.com/rail-deutschland-de/products_services/tarife.html
DB Cargo Nederland NV	<ul style="list-style-type: none"> - General terms and conditions DB Cargo Nederland - Preise und Leistungen der DB Cargo Deutschland AG (PKL) 	nl.dbcargo.com/rail-niederlanden/start.html