

**Transportordnung der Express Group, a.s.****gültig ab 1.7.2014**

**Inhaltsverzeichnis**

Inhaltsverzeichnis .....	2
Abkürzungsverzeichnis.....	3
Begriffsbestimmungen.....	3
1 ZWECK DER HERAUSGABE UND GELTUNGSBEREICH.....	7
1.1 Zweck der Herausgabe .....	7
1.2 Geltungsbereich .....	7
2 TRANSPORTORDNUNG.....	8
2.1 Umfang des Frachtverkehrs.....	8
2.2 Vertragsbeziehungen .....	8
<b>2.2.1 Beförderungsanfrage</b> .....	8
<b>2.2.2 Preisangebot</b> .....	8
<b>2.2.3 Vertragsabschluss</b> .....	8
2.3 Ladung von Sendungen auf die Wagen und Ausladung von Sendungen aus den Wagen.....	9
2.4 Ermittlung des Sendungsgewichts .....	10
2.5 Verplombung und Markierung der Wagen .....	10
2.6 Kennzeichnung der Wagenladung und des Wagens.....	11
2.7 Einhaltung der Rechtsvorschriften der Staatsverwaltung .....	12
2.8 Frachtbrief und Übergabe der Sendung zur Beförderung .....	13
2.9 Rechnungsstellung.....	14
2.10 Vertragsänderung.....	15
2.11 Beförderungshindernis .....	15
2.12 Ablieferungshindernisse .....	16
2.13 Aus Beförderung ausgeschlossene Sachen .....	16
2.14 Gefährliche Güter .....	17
2.15 Aufenthalt des Wagens auf dem Anschlussgleis .....	17
3 Haftung.....	18
3.1 Allgemein.....	18
3.2 Reklamationsverfahren .....	19
3.3 Ersatz des Schadens aus Beförderung .....	21
3.4 Haftung des Beförderers für Schäden an der Sendung.....	21
3.5 Sendungsbeseitigung.....	22
4 Beförderung unter besonderen Bedingungen .....	22
4.1 Beförderung einer außerordentlichen Wagenladung .....	22
4.2 Beförderung von Schienenfahrzeugen auf eigenen Rädern.....	23
4.3 Beförderung in Behälterwagen .....	23

## Abkürzungsverzeichnis

ŽSR	- die Gesellschaft Železnice Slovenskej republiky
GD	- Generaldirektor
RID	- Regelung zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
CIM	- Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr
UIC	- Internationaler Eisenbahnverband
COTIF	- Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
AVV	- Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen
MwSt.	- Mehrwertsteuer
FN	- Firmennummer
FB	- Frachtbrief
NHM	- Harmonisiertes Güterverzeichnis
ABEG	- allgemeine Belade- und Entladegleise
O-VM,1- VM	- Wagenprofil für Eisenbahnstrecken mit einer Spurbreite von 1520 mm

## Begriffsbestimmungen

**Lieferfrist** – eine festgelegte oder vereinbarte Frist, innerhalb von welcher der Beförderer verpflichtet ist, eine Wagenladung zu transportieren und sie dem Empfänger oder dem Nachbarbeförderer zur Abnahme beizustellen

**Wagenhalter** – eine Person, die permanent und wirtschaftlich einen Wagen als Verkehrsmittel benutzt und deren Firmenbezeichnung auf dem Wagen gekennzeichnet ist oder sich im Eigentümerregister befindet.

**Doppelte Handhabung** – Entladung und gleichzeitige Beladung desselben Wagens durch denselben Frachtführer

**Unfall bei der Ladung vom gefährlichen Abfall und bei dessen Beförderung** – ein außerordentliches Ereignis, das durch menschliche Tätigkeit, technische Pannen oder Naturkatastrophen verursacht wurde und den Umweltzustand verschlechtert

**Intermodale Transporteinheit** – UTI – ein Container, ein Auflieger, ein Wechselaufbau geeignet für intermodalen Verkehr

**Intermodaler Verkehr** – Verkehr mit Hilfe von mehreren Verkehrsarten, einer und derselben Frachteinheit des kombinierten Verkehrs ohne Manipulationen mit deren Inhalt während Beförderung

**Kontrollermittlung des Gewichts** – Überprüfung der Richtigkeit der Daten über das Gewicht der Wagenladung, das der Versender angegeben hat

**Sendungsbeseitigung** – Verkauf oder Vernichtung einer nicht abgenommenen oder unzustellbaren Wagenladung

**Leichtverderbliche Waren** – die Ware, die schnell verdirbt und im Laufe der Beförderung speziellen Schutz gegen Wärme und Kälte erfordert

**Manipulationszug** – ein Zug der für die Einbringung und Anfuhr von geladenen und leeren Wagen und zur Durchführung weiterer Handhabung bestimmt ist

**Frachtbrief** – ein Formular nach festgelegtem Muster im vorgeschriebenen Format, das zum Abschluss des Frachtvertrags bei der Beförderung einer Wagenladung dient.

**Ersatztransportdokument** – ein Beleg, der den fehlenden Frachtbrief ersetzt

**Gefährlicher Abfall** – Abfall, der wegen seinen Eigenschaften (z.B. Toxizität, Kontagiosität, Reizbarkeit, karzinogene Eigenschaften) gesundheitsschädlich oder umweltschädlich ist bzw. kann gesundheitsschädlich oder umweltschädlich sein

**Gefährliche Güter** – Güter, das unter besonderen Beförderungsbedingungen befördert werden

**Neuaufgabe** – Annahme des eingegangenen Guts zur Weiterbeförderung auf schriftlichen Antrag des Empfängers mit Zustimmung des Beförderers, in demselben Wagen, mit einem neuen Frachtbrief zur neuen Ankunftsstation, obwohl der Empfänger einen Teil des Gutes ausgeladen oder zugeladen hat

**Transportauftraggeber** – eine Person oder Organisation die bei dem Beförderer die Beförderung bestellt

**Verpackung** – eine Transportverpackung, die der STN-Norm entspricht und den Inhalt der Wagenladung bei der Beförderung vor Verlust und Beschädigung schützt, die Handhabung mit der Sendung einfacher macht, die Gefährdung von Personen und die Beschädigung einer anderen Wagenladung sowie der Betriebsmittel des Beförderers verhindert

**Handelsgesetzbuch** – Gesetz Nr. 513/1991 der Sammlung Handelsgesetzbuch

**Versender** – eine juristische Person oder eine natürliche Person, die einen Frachtvertrag mit dem Beförderer abschließt

**Bevollmächtigter Mitarbeiter** – ein Mitarbeiter, der über eine professionelle Qualifikation zur Ausübung der gegebenen, mit der Eisenbahnbeförderung von Gütern zusammenhängenden Tätigkeit verfügt

**Privilegierter Durchgangsverkehr** – Binnentransport, bei welchem ein Teil des Transportwegs durch das Gebiet eines anderen Staates führt

**Plane** – ein Transporthilfsmittel zum Schutz einiger Güterarten, die in offenen Wagen befördert werden, bzw. zu anderen Zwecken

**Zahler** - eine juristische Person oder eine natürliche Person, die das Fuhr- bzw. Frachtgeld zahlt

**Plombe** – ein Verschluss, der nachweist, dass ein Wagen oder ein Container nach dem Verschluss nicht unrechtmäßig eröffnet wurde

**Vollmacht – Bevollmächtigung** – ein Dokument, in welchem der Beförderer den Vollmachtnehmer zur Ausübung in dem Dokument enthaltener konkreter Dispositionen mit der Wagenladung bevollmächtigt, die Unterschrift des Vollmachtgebers in dem Dokument muss amtlich beglaubigt sein

**Vormeldung** – vorläufiger Bericht über die Beistellung des Wagens zur Beladung, Entladung im unbesetzten Bahnhof, der durch einen bevollmächtigten Mitarbeiter des Beförderers bezüglich erstattet wird

**Beförderung/Transport** – eine Tätigkeit, durch welche die Güter (Sachen) mithilfe von Verkehrsmitteln umgestellt werden, sie wird auf der Basis eines zwischen dem Beförderer und dem Frachtführer abgeschlossenen Frachtvertrags durchgeführt

**Beförderer** – Sammelbezeichnung des Versenders und des Empfängers

**Ablieferungshindernis** – eine Tatsache, die die Auslieferung der Wagenladung an den Empfänger im Ankunftsbahnhof unmöglich macht, und zwar wegen Verweigerung der

Wagenladung seitens des Empfängers, wegen der Unmöglichkeit der Ermittlung des Empfängers oder aus anderen Gründen

**Beförderungshindernis** – eine Tatsache, die den Beginn der Beförderung einer Wagenladung oder deren Fortsetzung zum Ankunftsbahnhof unmöglich macht, und zwar durch Verschulden des Beförderers, aufgrund der Maßnahmen der Staatsverwaltungsorgane und Strafverfolgungsbehörden, Störungen im Bahnbetrieb, Naturereignissen oder anderer Ursachen

**Transport- und Tarifverordnungsblatt** – eine periodische Publikation zur Veröffentlichung von Transport- und Tarifverordnungen und Anweisungen im Eisenbahn-, Straßen-, Wasser- und Luftverkehr

**Frachtvertrag** – ein zwischen dem Beförderer und dem Versender abgeschlossener Transportvertrag bezüglich entgeltlicher Ausübung von Verkehrs- und Geschäftstätigkeiten

**Frachtgeld** – Fuhrgeld und zusätzliche Gebühren

**Transportdokument** – Sammelbezeichnung der Belege über Frachtvertragsabschluss einschließlich dessen Anhänge

**Überlastung** – Gütergewicht, um welches die Belastungsgrenze des Wagens überstiegen wurde, das höchstzulässige Ladegewicht, das auf dem Wagen gekennzeichnet ist

**Geschäftszeiten des Beförderers** – der Zeitraum, in welchem der Beförderer seine Dienstleistungen für den Kunden erbringt, er gibt sie im Bahnhof mittels einer Anschlagtafel bekannt

**Empfänger** – eine juristische Person oder eine natürliche Person, für welche die Wagenladung laut des Frachtvertrags bestimmt ist

**ŽSR Räumlichkeiten** – ABEG und sonstige Plätze im Bahnhof

**Wagengruppe** – eine Gruppe von 2 und mehreren Wagen, die mit derselben Güterart beladen sind, in einem Abgangsbahnhof, von einem Versender, für einen Empfänger zu einem Ankunftsbahnhof bestimmt und mit einem Frachtbrief übergeben, sie bildet einen Anhang zum Frachtbrief

**SMGS Abkommen** – Abkommen über den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr

**UIC-Verladerichtlinien** – Richtlinien über die Ladung und Sicherung von Gütern in den Wagen

**Vollmachtgeber** – ein Frachtführer, der bei einem Rechtsgeschäft anhand Vollmacht (Bevollmächtigung) vertreten ist, wobei der Umfang der Berechtigung in der Vollmacht angegeben sein muss

**Vollmachtnehmer** – eine juristische Person, eine anhand einer Gewerbeberechtigung Geschäfte betreibende natürliche Person oder eine natürliche Person, die anhand erteilter Vollmacht im Namen dieser Subjekte die Übergabe und Übernahme der Wagenladung oder andere Handlungen ausübt; derjenige, der auf solche Weise einen Anderen bevollmächtigt, ist der Vollmachtgeber

**Begleitschreiben** – sämtliche Belege und Dokumente, die eine Wagenladung zum Ankunftsbahnhof begleiten und den Anhang zum Frachtbrief bilden, der Versender trägt sie in den Frachtbrief ein und ist für deren Richtigkeit verantwortlich, es sind z.B. Bescheinigung über den Gesundheitszustand von Tieren, Erklärung über Güterqualität usw.

**Bahnhof** – beim Betrieb der Infrastruktur, der von den Transportleistungen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens getrennt ist, stellt „der Bahnhof“ eine Formation dar, die

durch eine Entscheidung auf Geschäftsbetrieb und den Ort für die Erbringung von Transportleistungen bei der Beförderung von Gütern und Sachen gebunden ist

**Bahnhof auf dem Weg** – der Bahnhof, der auf dem Transportweg liegt und in welchem die mit der Wagenleistung zusammenhängenden Transportleistungen je nach Bedarf durchgeführt werden

**Unbesetzter Bahnhof** – ein Ort, wo der Beförderer die mit der Wagenrangierung verbundenen Dienstleistungen zum festgelegten Zeitpunkt erbringt

**Abgangsbahnhof** – ein in dem Transportdokument eingegebener Bahnhof, in welchem der Versender eine Wagenladung zur Beförderung annimmt bzw. der Beförderer eine Wagenladung zur Beförderung übergibt

**Ankunftsbahnhof** – ein in dem Transportdokument eingegebener Bahnhof, zu welchem der Beförderer eine Wagenladung befördern soll

**Anschlussgleis** – ein Gleis, das anhand des Vertrags zu eigenem Transportbedarf des Betreibers oder eines anderen Subjekts dient und in die Staatseisenbahn, eine Regionalbahn oder einen anderen Anschlussgleis mündet

**Wagenladung** – ein Gut, zu dessen Beförderung wenigstens ein Wagen benötigt wird, ein Gut, das aus langen, untrennbaren Gegenständen auf mehreren Wagen besteht, ein Schienenfahrzeug auf eigenen Rädern, leere AVV-Wagen und sonstige Wagen, die unter Anwendung von einem Frachtbrief zur Beförderung übergeben wurden

**Wagen** – ein zum Gütertransport (Transport von Sachen) bestimmtes Schienenfahrzeug

**Wagenetikett** – ein Etikett zur Kennzeichnung von Wagen aus Transport-, Verkehrs- oder anderen Gründen

**Gut** – eine Sache oder eine Gesamtheit von Sachen, die der Beförderer von dem Versender zur Beförderung übernommen hat

**Anschlagtafel** – eine vollkommene oder teilweise ausgedruckte Mitteilung, die auf allgemein zugänglichen Stellen im Bahnhof zwecks der Information von Frachtführern über Transportangelegenheiten platziert wird

**Kunde** – eine juristische Person oder eine natürliche Person, die mit dem Beförderer über Transport- und Tarifbedingungen verhandelt

**Gewichtsermittlung** – eine Handlung, die mithilfe von Waage oder auf eine andere Art und Weise durchgeführt wird

**Gewichtsermittlung mit Gültigkeit der bahnamtlichen Verwiegung** – Gewichtsermittlung, die der Frachtführer mithilfe seiner eigenen Waage nach den mit dem Beförderer vertraglich vereinbarten Bedingungen vornimmt

**Änderung des Frachtvertrags** – eine Handlung, durch welche der Inhalt des ursprünglichen Frachtvertrags auf schriftlichen Vorschlag des Versenders, des Empfängers oder des Vollmachtnehmers geändert wird

## **1 ZWECK DER HERAUSGABE UND GELTUNGSBEREICH**

### **1.1 Zweck der Herausgabe**

Dieses Dokument beschreibt die Tätigkeiten bei der Sicherstellung der Haupttätigkeit der Gesellschaft Express Group a.s., legt die Kompetenzen und Verantwortlichkeiten bei der Eisenbahnbeförderung von Gütern zwischen dem Beförderer und den an der Beförderung teilnehmenden natürlichen Personen und juristischen Personen fest und bestimmt die Bedingungen des Abschlusses des Rahmenfrachtvertrags und der daraus folgenden einzelnen Frachtverträge laut § 610 ff. des Gesetzes Nr. 513/1991 der Sammlung Handelsgesetzbuch. Dieses Dokument regelt nicht die Preise und Preisbedingungen, aber definiert die Geschäfts- und Beförderungsbedingungen der Gesellschaft.

Die Geschäfts- und Beförderungsbedingungen, die nicht durch dieses Dokument geregelt werden, richten sich nach den Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahngüterverkehr (ABB CIM) und den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ERV CIM).

Die mit der Beförderung von Gütern (Sachen) im Binnentransport zusammenhängenden Rechtsbeziehungen, die nicht durch dieses Dokument geregelt sind, werden im Sinne der Bestimmungen des Gesetzes Nr. 513/1991 der Sammlung Handelsgesetzbuch eingeschätzt.

Diese Transportordnung wurde anhand des § 7 des Gesetzes Nr. 514/2009 der Sammlung über Schienenverkehr herausgegeben.

### **1.2 Geltungsbereich**

Die Transportordnung ist in deren Gesamtheit für alle Kunden, die in eine Vertragsbeziehung mit der Gesellschaft treten, verbindlich.

## 2 TRANSPORTORDNUNG

### 2.1 Umfang des Frachtverkehrs

Der Beförderer betreibt den Frachtverkehr im Rahmen der inländischen Beförderung von Sendungen vom Versandbahnhof zum Bestimmungsbahnhof und im Rahmen der internationalen Beförderung von Sendungen vom Grenzübergangsbahnhof zum Bestimmungsbahnhof, vom Versandbahnhof zum Grenzübergangsbahnhof und vom Grenzübergangsbahnhof zum anderen Grenzübergangsbahnhof auf der Nationaleisenbahnstrecke unter Verwaltung von ŽSR oder einem anderen Infrastrukturmanager einschließlich Strecken des privilegierten Durchgangsverkehrs und Breitspurbahnen, und befördert Wagenladungen.

### 2.2 Vertragsbeziehungen

#### 2.2.1 Beförderungsanfrage

Der Transportauftraggeber (nachfolgend „der Auftraggeber“) ist verpflichtet, vor der vorausgesetzten Beförderung dem Beförderer per E-Mail, Fax oder Post eine Beförderungsanfrage mit folgenden Angaben zu senden:

- Kundenangaben (Name, Adresse, FN)
- Versandbahnhof bzw. Grenzübergangsbahnhof
- Bestimmungsbahnhof bzw. Grenzübergangsbahnhof
- Gut (Art, NHM)
- Gewicht des Gutes auf dem Wagen bzw. Zug
- Wagenanzahl
- Wagentyp
- Beförderungszeitraum
- bzw. Anderes

#### 2.2.2 Preisangebot

Der Geschäftsleiter wird anhand der Angaben aus der Nachfrage des Auftraggebers spätestens innerhalb von 2 Arbeitstagen nach dem Empfang der Nachfrage ein Preisangebot erstellen und dieses dem Auftraggeber senden.

Das Preisangebot muss Folgendes beinhalten:

- Angaben des Beförderers (Name, Adresse, FN, Kontaktangaben)
- Versandbahnhof bzw. Grenzübergangsbahnhof
- Bestimmungsbahnhof bzw. Grenzübergangsbahnhof
- Gut (Art, NHM)
- Gewicht des Gutes auf dem Wagen bzw. Zug
- Wagenanzahl
- Wagentyp
- Zeitraum der Gültigkeit des Preisangebots
- bzw. Anderes
- Preis ohne MwSt.

#### 2.2.3 Vertragsabschluss

In Falle der Annahme des Preisangebots seitens des Auftraggebers muss der Geschäftsleiter einen Entwurf des Rahmenfrachtvertrags oder des Frachtvertrags erstellen. Der Rahmenfrachtvertrag sowie der Frachtvertrag werden durch mindestens zwei Vorstandmitglieder verabschiedet. Die Vertragsbeziehung zwischen dem Beförderer und dem Auftraggeber gilt erst nach der Unterzeichnung des Frachtvertrags (nachfolgend „der

Vertrag“) als abgeschlossen. Sofern ein Rahmenfrachtvertrag abgeschlossen wurde, wird eine Preisvereinbarung, die die Bedingungen der Durchführung konkreter Beförderung, den Preis für diese Beförderung, Zusatz- und andere Kosten und etwaige Zusatzdienste festlegt, erstellt. Diese wird laut dem Transportverfahren (inländische Beförderung, Import, Export, Transit) erstellt und jede einzelne Vereinbarung wird durch gesetzliche Vertreter der Gesellschaft verabschiedet. Sofern ein Frachtvertrag abgeschlossen wurde, dieser allein beinhaltet Angaben aus der Preisvereinbarung.

Die Beförderung wird anhand des Transportauftrags, der Bestätigung des Auftrags seitens des Beförderers und der durch den Beförderer beigefügten Transportdokumente durchgeführt.

Der Transportauftraggeber (nachfolgend „der Auftraggeber“) ist verpflichtet, spätestens 48 Stunden vor der geplanten Beförderung dem Beförderer einen Transportauftrag mit folgenden Angaben zu schicken:

- Kundenangaben (Name, Adresse, FN, Kontaktangaben)
- Ort der Zugübergabe
- Gut (Art, Gewicht)
- geplante Zeit der Zugübergabe
- Zugparameter (Nettogewicht, Bruttogewicht, Länge)
- benutzte Wagen (Anzahl und Typ)
- Bestimmungsbahnhof und -eisenbahn, Grenzübergangsbahnhof
- Kundenbestätigung
- eventuell den Preis

Die Vertragsdokumente darf seitens des Transportauftraggebers lediglich eine bevollmächtigte (gemäß dem Handelsregister und dem Gewerberegister oder der Bevollmächtigung) Person abschließen. Das Original der Bevollmächtigung muss dem Beförderer ausgehändigt werden.

### **2.3 Ladung von Sendungen auf die Wagen und Ausladung von Sendungen aus den Wagen**

Für die Ladung einer Sendung aus den Wagen und die Ausladung einer Sendung aus den Wagen ist der Frachtführer verantwortlich. Die Frachtführer sind verpflichtet, die Be- und Entladung im Sinne der UIC-Beladungsvorschriften und dieser Ordnung so vorzunehmen, dass die Sicherheit der Personen nicht bedroht und die Sendungen, die Wagen und die Betriebseinrichtungen nicht beschädigt werden.

Der Versender ist verpflichtet, dem Beförderer alle Schäden, die durch die Nichteinhaltung der UIC-Verladerichtlinie und dieser Ordnung entstanden sind, zu ersetzen.

Bei der Ladung von Gut auf die Wagen ist es notwendig, in Abhängigkeit von der Natur des Gutes, die Grundsätze in der UIC-Verladerichtlinie zu befolgen und vor allem:

- das Gut im Wagen gegen übliche Erschütterungen zu sichern
- das Gut im Wagen im Hinblick auf seine Natur (Verfaulen, Rost, Entzündung) zu sichern
- die Sendung sollte angesichts deren Charakter eine kompakte Gesamtheit bilden
- das Gut nach dem Grundsatz der gleichmäßigen Achslast zu verteilen
- die Öffnung der Tür des beladenen Wagens zu sichern
- die Sicherheitshaken der Wagentür gegen Öffnen bei üblichen Erschütterungen zu sichern
- die Sendung so zu laden, dass die Belastungsgrenze des Wagens, die durch die auf dem Wagen angebrachte Belastungstabelle bestimmt wird, nicht überschritten wird

Der Beförderer wird die Übernahme der Sendung, die nicht gemäß der UIC-Verladerichtlinie und dieser Ordnung geladen ist, zur Beförderung verweigern und den Versender zur Beseitigung dieses Mangels auffordern. Die Kosten für die Verlängerung des Aufenthalts des Wagens werden durch das Subjekt, das den Fehler verursacht hat, erstattet. Im Fall von Beschädigung des Wagens oder dessen untrennbarer Teile wird der Beförderer dem Subjekt, das die Beschädigung verursacht hat, den Schadenersatz in Rechnung stellen.

Der Beförderer übernimmt die Verantwortung für die während der Beförderung entstandenen Defekte, die bei der Übernahme der Sendung zur Beförderung im Rahmen einer visuellen Kontrolle hätten entdeckt werden können. Falls während der Beförderung solche Beschädigung entsteht, die der Mitarbeiter des Beförderers bei der Wagenübernahme nicht feststellen konnte, trägt der Beförderer keine Verantwortung.

Bei der Durchführung der Beförderung ist es notwendig:

- die Wagen unbeschädigt und sauber mit entnommener Verplombung und beseitigtem Etikett aus vorgegangenen Beförderungen zu übergeben
- die dem Beförderer gehörenden Transporthilfsmittel unbeschädigt und sauber zurückzugeben
- die trennbaren Teile aufgesetzt auf deren Plätzen zu übergeben

Der Beförderer wird die Übernahme der Sendung, die den angegebenen Grundsätzen nicht entspricht, zur Beförderung verweigern und den Versender zur Beseitigung des Mangels auffordern.

Im Falle der Beschädigung des Wagens oder dessen untrennbarer Teile wird der Beförderer dem Subjekt, das die Beschädigung verursacht hat, den Schadenersatz in Rechnung stellen.

Die für den Transportweg gültigen Gewichtsbeschränkungen sind:

- Achslast
- Gewicht je Wagenmeter
- Gewicht der Sendung von langen Objekten, die auf zwei oder mehreren Wagen geladen ist
- für Beförderung auf Eilgüterzügen bestimmte Gewichte

Auf Antrag des Versenders wird der Vertreter des Beförderers die Gewichtsbeschränkungen für die einschlägige Beförderung bekannt machen. Für die Einhaltung der Gewichtseinschränkungen ist der Versender verantwortlich.

Für den Verzug des Wagens während des Zeitraums von dem Moment der Feststellung des Überschreitens der Beladungsgrenze bis zur Beseitigung des Fehlers wird der Beförderer dem Kunde, der den Fehler verursacht hat, den Schadenersatz in Rechnung stellen.

## **2.4 Ermittlung des Sendungsgewichts**

Der Versender ist verpflichtet, zwecks des Abschlusses des Frachtvertrags das wirkliche Sendungsgewicht im Frachtbrief anzugeben.

Der Beförderer ist berechtigt, die Richtigkeit des durch den Versender in dem Frachtbrief angegebenen Sendungsgewichts zu überprüfen. Für Schäden und Fehler, die durch die Angabe eines falschen Sendungsgewichts entstehen, ist der Versender verantwortlich. Der Beförderer trägt die Verantwortung für die Gewichtsunterschiede lediglich im dem Fall, dass diese anhand verifizierter Belege über die Nachwiegung der Sendung bei dem Versender und dem Empfänger nachgewiesen werden.

## **2.5 Verplombung und Markierung der Wagen**

Die Verplombung von Wagen ist aufgrund der Sicherung der gesetzlichen Haftung für die auf dem Wagen geladene Sendung unabkömmlich.

Sofern in der Vereinbarung nicht anders angegeben ist, die folgenden Wagen müssen mit einer Plombe versehen werden:

- geladene Haubenwagen
- geladene Behälterwagen
- geladene Wagen zur Beförderung von freifließenden Pulversubstanzen
- geladene Kastenwagen gedeckt mit einer Plane, sofern sie statt Haubenwagen benutzt wurden
- leere, zur Desinfektion gesandte Haubenwagen
- geladene Wagen mit Marken des Versenders
- geladene und leere Kühlwagen
- geladene intermodale Verkehrseinheiten

Wagen, die aus dem Ausland gekommen sind und mit Zollplomben versehen sind und weiter anhand inländischen Frachtbriefs befördert werden, werden nicht verplombt.

Der Versender ist verpflichtet, festgelegte Wagen mit Plomben, die er selbst oder mittels des Beförderers anhand seiner eigenen Entscheidung besorgt, zu versehen. Der Beförderer und der Versender sind verpflichtet, ein genaues Register der benutzten Plomben zu führen. Zur Verplombung von Wagen müssen lediglich unversehrte Plomben benutzt werden.

Die Plomben müssen ein ordnungsgemäßes Zertifikat haben, das den technischen Zustand der Plombe aus der Sicht der Sicherheit nachweist und das durch den nationalen Testinstitut Skúšobný ústav dopravnéj a stavbej techniky Žilina, š.p. ausgestellt wurde. Die Plomben müssen diese Angaben beinhalten:

- Plombennummer
- Plombenserie

In dem inländischen Frachtbrief in der Spalte 13 „Bezeichnung des Gutes, Anzahl und Verpackungsart“ wir der Versender die Art, die Anzahl und die Nummern der benutzten Plomben eintragen.

Die Art, die Anzahl und die Nummern der benutzten Plomben wird der Versender in den inländischen FB in die Spalte 13 „Bezeichnung des Gutes, Anzahl und Verpackungsart“ und bei internationalen Beförderung in den CIM-Frachtbrief in die Spalte 21 „Güterbezeichnung“ eintragen.

Bei den Haubenwagen werden die Plomben an beiden Seiten auf die Tür, auf alle Öffnungen und Ventilationsluken, die man nicht von innen sicher schließen kann oder die nicht gegen Eingriff von außen durch Gitter geschützt sind, aufgehängt. Wenn der Türsicherheitshaken keine Schnapper hat, die dazu dienen, dass der Haken bei Erschütterungen während der Beförderung nicht aus der primären Öse herausspringt, wird der Haken vor der Verplombung zu der Öse befestigt. Für die Abschluss und Sicherung der Öffnungen aus der Innenseite ist der Versender verantwortlich. Der Beförderer ist verpflichtet, die ganzheitliche Wagengruppe vor der Annahme zur Beförderung mit Wagen- und Zusatzetiketten zu versehen. Die Pflicht, die Wagen zu bekleben, kann durch den Beförderer anhand des Vertrags auf den Frachtführer übertragen werden. In der ganzheitlichen Wagengruppe wird der erste und der letzte Wagen von beiden Seiten beklebt und zu den Begleitdokumenten werden für den Fall einer Wagenausmusterung 4 Stück Etiketten beigelegt.

## **2.6 Kennzeichnung der Wagenladung und des Wagens**

Der Versender ist verpflichtet, die Wagenladung in ordnungsgemäßer Verpackung zur Beförderung zu übergeben. Diese Verpackung schützt das Gut während der Beförderung vor Verlust oder Beschädigung, aber auch in dem Fall, wenn die Gefahr droht, dass das unverpackte Gut während der Beförderung wegen seinen Eigenschaften Personenschäden,

Betriebsmittelschäden, Umweltschäden oder Schäden an einer anderen Wagenladung verursachen könnte.

Als ordnungsgemäße Transportverpackung gilt die Verpackung, die den Slowakischen technischen Normen (nachfolgend STN) für Transportverpackungen und den Verordnungen der Staatsverwaltungsorgane entspricht.

Für die Verpackung und Kennzeichnung von gefährlichen Gütern gelten die Bestimmungen der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID - Anhang C zum COTIF).

Bei der Beförderung von Wagenladungen ist der Versender verpflichtet:

- an einem offenen Wagen Verpackungen, Polsterfüllungen, Befestigungsmaterial usw. aus brandsicherem Material zu benutzen,
- an einem gedeckten Wagen wird der Versender an die Innenwand des Wagens Zettel mit folgenden Angaben zu befestigen:
  - Abgangsbahnhof,
  - Ankunftsbahnhof,
  - Empfänger,
  - Güterart und Gewicht der Wagenladung.
- an offenen Wagen bei Wagenladungen, die aus Stücken oder Bündeln bestehen, wird der Versender diese Zettel von beiden Seiten an die Ware oder den Wagen befestigen.

Falls es der Charakter des Guts erfordert, dass dieses bei der Be- und Entladung bzw. Umladung auf gewisse Weise behandelt wird, oder dass das Gut in bestimmter Position positioniert wird, wird der Versender jeden Stück mit einem Handhabungssymbole STN für Kennzeichnung von Transportverpackungen (z.B. Schwerpunkt usw.) kennzeichnen. Auf Antrag des Versenders wird der Beförderer die einschlägigen Etiketten zur Verfügung stellen.

Die Abgangsstation wird die Wagenladung sofort nach deren Annahme zur Beförderung an beiden länglichen Seiten mit Wagen- und Zusatzetiketten kennzeichnen. Die Kennzeichnung des Wagens mit Wagen- und Zusatzetiketten kann der Beförderer mit dem Versender vertraglich vereinbaren.

## **2.7 Einhaltung der Rechtsvorschriften der Staatsverwaltung**

Vor der Übergabe der Sendung zur Beförderung muss der Versender ordnungsgemäße Einhaltung der Zollvorschriften und der Vorschriften der Staatsverwaltungsorgane sicherstellen. In dem Bestimmungsbahnhof ist der Empfänger für die Einhaltung der Vorschriften verantwortlich.

Der Beförderer ist nicht verpflichtet, die Vollkommenheit der Einträge und die Richtigkeit der Angaben in Begleitdokumenten zu prüfen. Für alle Schäden, die infolge von Unvollkommenheit, Unrichtigkeit oder unrichtiger Ausfüllung der Begleitdokumente entstehen, ist der Versender verantwortlich.

Alle Begleitdokumente, die für die Einhaltung der Vorschriften der Staatsverwaltungsorgane notwendig sind, muss der Versender dem Frachtbrief beifügen und sie in den einschlägigen Teil eintragen, und zwar bei dem inländischen Transport in die Spalte 15 „Anhänge zu FB“ und bei dem internationalen Transport in den CIM-Frachtbrief in die Spalte 9 „Anhänge“.

Die Art der Zollabfertigung der Sendungen wird zwischen dem Versender oder dem Empfänger und dem zuständigen Zollamt vereinbart und der Versender bzw. der Empfänger wird mit dem Ergebnis den Beförderer per E-Mail bekannt machen. Während des Zollverfahrens bezüglich der Sendung wird der Beförderer dem Kunden die Zahlungen laut Vereinbarung in Rechnung stellen.

## 2.8 Frachtbrief und Übergabe der Sendung zur Beförderung

Bei der Übergabe der Wagonladung zur Beförderung ist der Versender verpflichtet, dem Beförderer einen ordnungsgemäß ausgefüllten und bestätigten Frachtbrief abzugeben. Dieser stellt den Beleg zur Bestimmung von gegenseitigen Rechten und Pflichten aus dem Vertrag dar.

Alle Teile des Frachtbriefs müssen laut Vordruck ausgefüllt sein. Die Angaben im Frachtbrief müssen mittels Durchschreiben in Blockschrift geschrieben sein, in allen Teilen leserlich, mit einem Kugelschreiber, einer Schreibmaschine oder gedruckt. Ein leserlicher Stempelabdruck ist zulässig, sofern er alle vorgeschriebenen Angaben enthält. Korrekturen der Einträge des Versenders in dem Frachtbrief sind nicht gestattet.

Der Frachtbrief ist ein Formular nach festgelegtem Muster im vorgeschriebenen Format.

Der inländische Frachtbrief besteht aus 5 Teilen/Blättern:

- Versandschein (1. Teil des Frachtbriefs)
- Frachtbrief (2. Teil des Frachtbriefs)
- Empfangsschein (3. Teil des Frachtbriefs)
- Versandscheindoppel (4. Teil des Frachtbriefs)
- Frachtbriefdoppel (5. Teil des Frachtbriefs).

Der internationale CIM-Frachtbrief:

- Frachtbrieforiginal (1. Teil des Frachtbriefs)
- Frachtkarte (2. Teil des Frachtbriefs)
- Empfangsschein / Zoll (3. Teil des Frachtbriefs)
- Frachtbriefdoppel (4. Teil des Frachtbriefs)
- Versandschein (5. Teil des Frachtbriefs).

Die Sendung wird durch Bestätigung aller Teile des Frachtbriefs durch Datumstempel in dem Versandbahnhof sowie durch Kundenbestätigung zur Beförderung übernommen, und zwar folgendermaßen:

- juristische Person, die im Handelsregister eingetragen ist: durch leserliche Unterschrift mit dem Vornamen und dem Nachnamen, zugeteilte Firmennummer und Stempelabdruck, oder durch Eintragung des Geschäftsnamen, genauer Adresse, leserlicher Unterschrift mit dem Vornamen und dem Nachnamen, durch Eintragung der Belegart, der Nummer des Belegs (Personalausweis oder Pass), durch welches sie ihre Identität bestätigt
- natürliche Person die anhand einer Gewerbeberechtigung Geschäfte betreibt: durch leserliche Unterschrift mit dem Vornamen und dem Nachnamen, zugeteilte Firmennummer und Stempelabdruck, oder durch Eintragung des Geschäftsnamen, genauer Adresse, leserlicher Unterschrift mit dem Vornamen und dem Nachnamen, durch Eintragung der Belegart, der Nummer des Belegs (Personalausweis oder Pass), durch welches sie ihre Identität bestätigt
- natürliche Person als Versender: durch leserliche Unterschrift mit dem Vornamen und dem Nachnamen, durch Eintragung der Belegart, der Nummer des Belegs (Personalausweis oder Pass), durch welches sie ihre Identität bestätigt

Der auf solche Weise bestätigte Frachtbrief ist der Nachweis der Durchführung der Transportleistung unter den im Frachtvertrag bestimmten Bedingungen und zu dem in diesem Vertrag festgelegten Preis und dient als Unterlage für korrekte Fakturierung der durchgeführten Transporte. Der bestätigte Frachtbrief ist zugleich eine Unterlage für Reklamationsverfahren.

Das in dem Versandbahnhof durch Datenstempel bestätigte Frachtbriefdoppel stellt für den Versender den Nachweis der Durchführung der Transportleistung dar. Der Beförderer wird es dem Versender ausstellen.

Der Versender ist für alle Ausgaben und Schäden verantwortlich, die dem Beförderer dadurch entstehen, dass die Angaben des Versenders falsch, ungenau oder unvollkommen

sind oder nicht in dem richtigen Platz eingetragen wurden, oder weil der Versender nicht die in der RID-Ordnung vorgeschriebenen Angaben eingetragen hat.

Der Versender ist für die Richtigkeit und Vollkommenheit seiner Einträge in dem eingerahmten Teil des Frachtbriefs verantwortlich, was er in der Spalte 31 des inländischen Frachtbriefs und in der Spalte 29 des CIM-Frachtbriefs „Ort und Datum der Ausstellung“ bestätigt.

Wenn der Beförderer vor der Annahme der Beförderung feststellt, dass die Einträge in dem Frachtbrief:

- falsch sind, so verweigert er die Annahme des Frachtbriefs
- unvollkommen sind, so bittet er den Versender um deren Ergänzung.

Der Beförderer ist jederzeit berechtigt, den Sendungsinhalt zu prüfen, ob dieser im Einklang mit den Einträgen im Frachtbrief ist und ob die Bestimmungen dieser Ordnung bzw. die zwischen dem Frachtführer und dem Beförderer vertraglich vereinbarte Bedingungen eingehalten wurden.

Zur Untersuchung des Sendungsinhalts wird der Beförderer den Versender oder den Empfänger (je nach dem, ob sich die Sendung im Versandbahnhof oder im Bestimmungsbahnhof befindet) hinzuziehen. Falls der Hinzugezogene nicht eintrifft, wird die Überprüfung in Anwesenheit einer anderen Person, die nicht der Mitarbeiter des Beförderers ist, vorgenommen.

In dem Bahnhof auf dem Weg kann der Frachtführer den Sendungsinhalt untersuchen, wenn es der Eisenbahnbetrieb, die Rechtsvorschriften der Staatsverwaltungsorgane oder die Entscheidungen der Staatsbehörden verlangen.

Über die Untersuchung des Sendungsinhalts wird der Beförderer ein Tatbestandsverzeichnis abfassen, in welchem er die Ursache und das Untersuchungsergebnis angibt. Über dessen Abfassung wird der Beförderer eine Aufzeichnung im inländischen oder internationalen Frachtbrief machen und den Transportauftraggeber informieren. Der Beförderer wird die Kopie des Tatbestandsverzeichnisses dem Frachtbrief beifügen.

Im Falle von Verlust des Frachtbriefs während der Beförderung wird der Beförderer dem Empfänger einen Ersatzfrachtbrief ausstellen.

Mit einem Frachtbrief ist es möglich, mehrere geladene Wagen zur Beförderung zu übergeben, sofern die Wagenladungen von einem Versender kommen, für einen Empfänger zu einem Bestimmungsbahnhof bestimmt sind und in einem Ganzzug übergeben werden. Der Anhang zum Frachtbrief ist dann der Wagenausweis, den der Versender auf einem vorgeschriebenen Formular in fünf Kopien ausfertigt wird.

## **2.9 Rechnungsstellung**

### **Berechnung der Preise für Transportdienstleistungen**

Der Beförderer berechnet den Preis für Transportdienstleistungen anhand des Frachtvertrags.

Neben dem Preis für Transportdienstleistungen stellt der Beförderer dem Frachtführer auch die den Staatsverwaltungsorganen oder anderen Organisationen gezahlte Beträge, die mit der Wagenladungspflege zusammenhängen.

Unter dem Tarifgewicht, das für die Ermittlung von Fuhrgeld maßgeblich ist, ist die Summe der auf eine ganze Tonne mathematisch abgerundeten Gewichte einzelner Wagenladungen eines Ganzzugs oder einer Wagengruppe zu verstehen. Unter mathematischer Abrundung ist die Abrundung der Dezimalstellen bis 0,5 t nach unten und der Dezimalstellen von 0,5 t und mehr nach oben zu verstehen.

Der Beförderer ist berechtigt, alle Rückstände im Sinne des gültigen Handels- und Bürgergesetzbuchs nachberechnen.

Im Falle von Feststellung einer falschen Berechnung des Preises für Beförderung aufgrund falscher oder unvollkommener Einträge des Versenders im Frachtbrief wird der Beförderer den Unterschied dem Versender in Rechnung stellen.

## **2.10 Vertragsänderung**

Der Auftraggeber kann eine Änderung des Frachtvertrags beantragen. Auch eine bevollmächtigte Person kann anhand schriftlicher Vollmacht eine Vertragsänderung beantragen. Der Antrag auf Änderung des Frachtvertrags wird schriftlich eingereicht. Es ist nicht möglich, durch Vertragsänderung eine Aufteilung der Wagenladung zu veranlassen.

Der Auftraggeber kann beantragen, dass:

- die Sendung dem Versender im Versandbahnhof zurückgegeben wird
- die Sendung dem Versender zum Versandbahnhof zurückgegeben wird
- der Sendungsempfänger geändert wird
- der Bestimmungsbahnhof geändert wird

Im Rahmen des internationalen Transports ist es möglich, die Vertragsänderung nur bei dem Teil der Beförderung, der durch den Frachtführer Express Group, a.s. realisiert wird, vorzunehmen, und zwar ohne Auswirkungen auf die Beförderung seitens des nachfolgenden Frachtführers.

In dem Fall, dass der Beförderer die Vertragsänderung nicht vornehmen kann (Staatsverwaltungsorgane, Betriebsprobleme), wird er dem Auftraggeber seine Stellung senden. Nach dem Empfang des Antrags auf Vertragsänderung wird der Beförderer, falls er damit einverstanden ist, dem Auftraggeber ein Preisangebot samt der Bestätigung der Vornahme der Änderung des Frachtvertrags unter Angabe der Bestätigungsnummer und des Bestätigungsdatum schicken. Wenn der Auftraggeber das Preisangebot akzeptiert, wird er dem Beförderer einen Auftrag auf einmalige Beförderung senden, anhand von welchem die einschlägige Beförderung durchgeführt wird. Die Bestätigung der Vertragsänderung erfolgt durch Datumstempelabdruck und wird der Anhang zum Frachtbrief. Eine Aufzeichnung über die Entstehung der Vertragsänderung wird im Frachtbrief gemacht. Die Änderung muss schriftlich erfolgen und durch beide Vertragsparteien wenigstens in elektronischer Form bestätigt werden.

## **2.11 Beförderungshindernis**

Ein Beförderungshindernis tritt ein, wenn es nach der Annahme der Sendung zur Beförderung nicht möglich ist, mit der Beförderung der Wagenladung anzufangen, oder diese auf ursprünglich festgelegtem Weg fortzusetzen. Der Beförderer wird die Wagenladung nach gegenseitiger Vereinbarung mit dem Auftraggeber auf einem anderen Transportweg, soweit ein anderer Weg benutzt werden darf, zum Bestimmungsbahnhof transportieren. Das Fuhrgeld wird jedoch anhand gegenseitiger Vereinbarung und beidseitig bestätigter geänderter Beförderungsbedingungen berechnet.

Beförderungshindernisse werden durch Folgendes verursacht:

- a) Naturkatastrophen
- b) Störungen im ŽSR-Betrieb
- c) Maßnahmen der Staatsverwaltungsorgane und der Strafverfolgungsbehörden
- d) Ursachen seitens des Frachtführers
- e) Fehler infolge unrichtiger Beladung
- f) höhere Gewalt

Wenn es nicht möglich ist, die Beförderung infolge eines Beförderungshindernisses fortzusetzen, der Beförderer wird umgehend den Auftraggeber telefonisch, per Fax oder E-Mail zur Vorlage eines vollziehbaren Vorschlags zur weiteren Sendungsabwicklung innerhalb von 3 Tagen auffordern. Diese Frist beginnt mit der Nullstunde des Tages, der nach dem Tag, an welchem der Beförderer dem Versender die Aufforderung abgesandt hat, folgt. Sofern der Auftraggeber den vollziehbaren Vorschlag zur weiteren Sendungsabwicklung in der festgelegten Frist nicht vorlegt, wird der Beförderer im Sinne der Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs handeln.

Wenn das Beförderungshindernis durch Verschulden des Frachtführers oder infolge unrichtiger Beladung entsteht, wird der Beförderer dem Auftraggeber die Kosten für die Beseitigung des Beförderungshindernisses in Rechnung stellen, und zwar für den Zeitraum von dem Augenblick der Erstattung des Berichts über die Entstehung des Beförderungshindernisses bis zur dessen Entfernung und dem Abgang des Wagens vom Bahnhof. Der Beförderer wird den Auftraggeber, den Sendungsempfänger und den Sendungsversender über die Entstehung des Beförderungshindernisses benachrichtigen. Sofern das Beförderungshindernis vor der Zustellung des vollziehbaren Vorschlags verschwindet, wird der Beförderer die Wagenladung weiter zum Bestimmungsbahnhof abliefern ohne abzuwarten, bis der Vorschlag eintrifft. Der Beförderer wird den Auftraggeber darüber unterrichten.

## **2.12 Ablieferungshindernisse**

Wenn der Empfänger die Annahme einer Wagenladung verweigert, der Empfänger nicht ermittelt werden kann oder der Beförderer eine Wagenladung aus anderen Gründen nicht abliefern kann, wird der Beförderer umgehend den Auftraggeber telefonisch, per Fax oder E-Mail über die Entstehung eines Ablieferungshindernisses informieren und ihn um unverzügliche Vorlage eines vollziehbaren Vorschlags zur weiteren Sendungsabwicklung bitten.

Wenn das Ablieferungshindernis entsteht, wird der Beförderer dem Auftraggeber die Kosten für die Beseitigung diese Hindernisses in Rechnung stellen, und zwar für den Zeitraum von dem Augenblick der Erstattung des Berichts über die Entstehung des Ablieferungshindernisses bis zur dessen Entfernung und dem Abgang des Wagens vom Bahnhof. Sofern das Ablieferungshindernis vor der Zustellung des vollziehbaren Vorschlags des Auftraggebers verschwindet – im Falle der Änderung des Frachtvertrags –, wird der Beförderer den Auftraggeber darüber unterrichten.

Der Auftraggeber ist verpflichtet, jeden vollziehbaren Vorschlag dem Beförderer telefonisch, per Fax oder E-Mail einreichen.

## **2.13 Aus Beförderung ausgeschlossene Sachen**

Unter den aus Beförderung ausgeschlossenen Sachen versteht der Beförderer solche Sachen oder Gegenstände:

- die wegen den Eigenschaften, Abmessungen oder des Gewichts die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs bedrohen würden
- deren Beförderung durch Staatsverwaltungsorgane oder Rechtsvorschriften verboten ist
- die aus der Beförderung laut der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter – RID-Ordnung ausgeschlossen sind

Wenn der Beförderer nach der Annahme der Sendung zur Beförderung feststellt, dass die gegebene Wagenladung den Grundsätzen des Ausschlusses aus Beförderung widerspricht, dass der Frachtführer oder Auftraggeber falsche Angabe in den Frachtbrief eingetragen hat und so die Information über gefährliche Güter verheimlicht (unrichtige NHM-Bezeichnung, unrichtige Bezeichnung oder Eigenschaften des Gutes... ), wird er von dem Kunden, der die Beschädigung verursacht hat, einen Schadenersatz erheben.

## 2.14 Gefährliche Güter

Bei inländischer sowie internationaler Beförderung von gefährlichen Gütern gelten die Bestimmungen der RID-Ordnung - Anhang C zu COTIF einschließlich der Anlage Nr.1 und besondere Vorschriften laut des Eisenbahngesetzes.

Eine natürliche Person oder eine juristische Person, die der Versender, der Beförderer oder der Empfänger ist, hat nach dem Eisenbahngesetz die Pflicht, einen Sicherheitsberater für die Beförderung von gefährlichen Gütern zu ernennen, wenn das Gesamtvolumen der transportierten gefährlichen Güter 50 Tonnen pro Kalenderjahr übersteigt.

## 2.15 Aufenthalt des Wagens auf dem Anschlussgleis

Der Aufenthalt eines Wagens wird für die Zeit, die der Wagen auf den Schienen des Anschlussgleises wegen Beladung/Entladung unter den im Vertrag festgelegten Bedingungen verbringt. Der Aufenthalt des Wagens beginnt mit der Bedienung, als der Wagen durch anhand des Aushändigungsscheins (nachfolgend „AS“) auf den Anschlussgleis ausgehändigt wurde, und endet mit der Bedienung, als der Wagen von dem Anschlussgleis anhand des Anschlussgleisrückgabebescheins (nachfolgend „ARS“) zurückgegeben wurde.

Der Beginn des Aufenthalts wird im Hinblick auf die Zeit der Ankunft der Bedienung und der Anzahl der beigestellten Wagen festgelegt, wobei eine Minute der Bedienung pro Wagen, der geprüft werden soll, zu der Ankunftszeit hinzugerechnet wird. Die Zeit des Anfangs des Aufenthalts wird nach oben auf die nächste Stunde abgerundet.

Der Aushändigungsschein muss Folgendes beinhalten:

- Bahnhofnummer
- Belegnummer
- Ankunftszeit der Bedienung
- Zeit der Beistellung aller Wagen auf das Anschlussgleis pro AS
- Wagenanzahl
- Wagennummern
- Beginn des Aufenthalts einzelner Wagen
- Anmerkungen falls nötig
- Unterschrift und Stempel der aushändigenden Seite samt Datum

Der Anschlussgleisrückgabebeschein muss Folgendes beinhalten:

- Bahnhofnummer
- Belegnummer
- Zeit der Entfernung der Wagen vom Anschlussgleis zum Aushändigungsort
- Abgangszeit der Bedienung
- Wagenanzahl
- Wagennummern
- Beendigung des Aufenthalts einzelner Wagen
- Anmerkungen falls nötig
- Unterschrift und Stempel der aushändigenden Seite samt Datum

Der Beförderer ist verpflichtet, für die Wagen, die auf das Anschlussgleis geschickt werden, einen AS auszustellen und der Versender ist verpflichtet, die Ausstellung vom ARS für die Wagen, die vom Anschlussgleis kommen, sicherzustellen. Der Aufenthalt des Wagens bezieht sich nicht auf die Wagen des Versenders.

## 3 Haftung

### 3.1 Allgemein

Anhand des Vertrags, der Vereinbarung und des Frachtvertrags trägt der Beförderer die Haftung gegenüber den Frachtführern und die Frachtführer tragen die Haftung gegenüber dem Beförderer laut einschlägiger Bestimmungen dieser Ordnung, der Bestimmungen der Bürgergesetzbuchs und des Handelsgesetzbuchs. Sämtliche Vereinbarungen zwischen dem Beförderer und den Frachtführern, die die gesetzlich festgelegte und durch diese Ordnung vorgeschlagene Haftung aus dem Vertrag, der Vereinbarung und dem Frachtvertrag einschränken oder ausschließen sollten, sind ungültig.

Der Beförderer haftet für Schäden, die an der beförderten Sendung infolge eines vollkommenen oder partiellen Verlusts oder einer Beschädigung in dem Zeitraum von der Übernahme der Sendung zur Beförderung vom Versender bzw. von einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen bis zur deren Übergabe an den Empfänger bzw. an ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen entstanden sind.

Situationen, die zur Haftung des Beförderers bzw. des Versenders führen können, oder unvermeidbare Handlungen Dritter werden durch das Tatbestandsverzeichnis und das Protokoll über Wagenbeschädigung, die der Beförderer gemäß festgestellter Tatsachen abfasst, ermittelt.

Wenn der Beförderer einen partiellen oder vollkommenen Verlust oder eine Beschädigung des Gutes feststellt oder voraussetzt, oder wenn einen partiellen oder vollkommenen Verlust oder eine Beschädigung eine zur Verfügung über das Gut berechnigte Person behauptet, ist der Beförderer verpflichtet, in Abhängigkeit von der Art des Schadens, unverzüglich das Tatbestandsverzeichnis, in welchem der Zustand des Gutes, dessen Gewicht und, falls möglich, der Umfang und die Ursache des Schadens sowie die Zeit dessen Entstehung angegeben wird, abzufassen, und zwar in Anwesenheit einer bevollmächtigten Person, falls möglich. Auf Antrag des Frachtführers wird der Beförderer das Tatbestandsverzeichnis bezüglich des ermittelten Verlusts des Gewichts der Sendung, die in einem unversehrten Wagen und mit intakten Plomben oder mit intakter Oberfläche der im offenen Wagen beförderten Ladung eingetroffen ist, abfassen. Dieses Protokoll ist keine Unterlage für die Eröffnung eines Reklamationsverfahrens gegenüber dem Beförderer. Der Beförderer ist verpflichtet, den Zustand der Sendung zu ermitteln und das Tatbestandsverzeichnis unverzüglich abzufassen, falls er einen vollkommenen oder partiellen Verlust oder eine Beschädigung der Sendung feststellt. Das Ermittlungsergebnis wird in dem Tatbestandsverzeichnis durch Personen, die an der Ermittlung des Sendungszustands und der Abfassung dieses Verzeichnisses teilgenommen haben, bestätigt. Wenn der Beförderer im Bestimmungsbahnhof den Sendungszustand ermittelt und das Tatbestandsverzeichnis abfasst, und zwar in Abwesenheit des Frachtführers, muss er zur Ermittlung mindestens eine Person, die nicht ein Mitarbeiter des Beförderers ist, hinzuziehen.

Falls die bevollmächtigte Person, die die in dem Tatbestandsverzeichnis angegebenen Feststellungen nicht anerkennt, kann sie darum ersuchen, dass der Zustand und das Gewicht des Gutes sowie die Ursache und der Umfang des Schadens durch einen Gutachter, den beide Parteien des Frachtvertrags oder ein Gericht ernennt, ermittelt werden. Auf dieses Verfahren beziehen sich nationale Vorschriften des Staates, in welchem die Ermittlung vorgenommen wird.

Die Abfassung des Tatbestandsverzeichnisses wird der Beförderer im inländischen Frachtbrief in die Spalte 55 „Nur Einträge des Beförderers“ und im internationalen CIM-Frachtbrief in die Spalte. 54 „Kommerzielles Protokoll“ mit dem Code 49 und unter Angabe der Beschreibung „Tatbestandsverzeichnis“ eintragen und eine Kopie des Tatbestandsverzeichnisses dem Frachtbrief beifügen.

Wenn der Beförderer eine Wagenbeschädigung oder einen Verlust oder eine Beschädigung trennbarer Teile feststellt oder voraussetzt, oder ihm diese Tatsachen durch den Wagenhalter gemeldet wurden, wird er unverzüglich in Anwesenheit des Wagenhalters, falls möglich, ein Protokoll über Wagenbeschädigung abfassen, in welchem er die Art der

Beschädigung oder des Verlusts bzw. die Ursache der Beschädigung und die Zeit deren Entstehung melden wird.

Wenn der Empfänger bei der Sendungsabnahme feststellt, dass die Sendung nicht unversehrt oder vollkommen ist, oder dass die Umstände diese Tatsache andeuten, wird er den Beförderer spätestens bei der Sendungsabnahme darum ersuchen, deren Zustand zu ermitteln.

### **3.2 Reklamationsverfahren**

Die Rechte, die sich aus der Beförderung von Wagensendungen ergeben, werden durch Kunden, die anhand des Vertrags, der Vereinbarung und des Frachtvertrags die Haftung tragen, oder durch eine bevollmächtigte Person, geltend gemacht.

Der Frachtführer ist berechtigt, die Schäden, die infolge der Beförderung von Wagenladungen entstanden sind, zu reklamieren. Der Reklamation muss er die Belege laut dem Reklamationsgegenstand wie folgt beifügen:

Die Kunden die anhand des Vertrags, der Vereinbarung und des Frachtvertrags die Haftung tragen, haben:

- Das Recht auf die Rückerstattung des Frachtgeldes und der Frachtgeldüberzahlung;  
Der Auftraggeber kann das Recht anhand des Folgenden geltend machen
  - Teil des inländischen FB oder dessen Kopie im Rahmen des inländischen Transports
  - Teil des CIM-FB oder dessen Kopie im Rahmen des internationalen Transports
  - Zahlungsbeleg
  - der Vertrag und die Vereinbarung
- Das Recht auf die Rückerstattung der außerhalb des FB berechneten Beträge;  
Der Kunde kann das Recht anhand des Folgenden geltend machen
  - vorgelegte Rechnung, die durch den Beförderer ausgestellt wurde
  - einschlägige Belege
  - der Vertrag und die Vereinbarung
- Das Recht auf den Teil oder den Ersatz des nachgewiesenen Schadens bei Nichteinhaltung der Lieferfrist;  
Der Empfänger und der Auftraggeber können das Recht anhand des Folgenden geltend machen
  - Teil des inländischen FB oder dessen Kopie im Rahmen des inländischen Transports
  - Teil des CIM-FB oder dessen Kopie im Rahmen des internationalen Transports
  - Beleg über Schadenshöhe, wobei alleine die Ausstellung der Schadensrechnung für das Nachweisen des entstandenen Schadens unzulänglich ist
- Das Recht auf den Ersatz des partiellen oder vollkommenen Verlusts oder Sendungsbeschädigung;  
Der Empfänger und der Versender können das Recht anhand des Folgenden geltend machen
  - Teil des inländischen FB oder dessen Kopie im Rahmen des inländischen Transports
  - Teil des CIM-FB oder dessen Kopie im Rahmen des internationalen Transports
  - Tatbestandsverzeichnis
  - Quittung
- Das Recht auf den Betrag für die Nichteinhaltung der Lieferfrist;  
Der Empfänger kann das Recht anhand des Folgenden geltend machen

- Teil des inländischen FB oder dessen Kopie im Rahmen des inländischen Transports
- Teil des CIM-FB oder dessen Kopie im Rahmen des internationalen Transports

Auch der durch den Beförderer ausgestellte Ersatz-FB gilt als Beleg für die Inanspruchnahme des Rechts aus dem Frachtvertrag.

Der Empfänger, der Versender und der Auftraggeber werden ihre Rechte gegenüber dem Beförderer nicht geltend machen und der Beförderer wird seine Rechte gegenüber dem Empfänger, dem Versender und dem Auftraggeber nicht geltend machen vorausgesetzt, dass in den Einzelfällen der an der Wagensendung entstandene Schaden den Betrag 33.- € nicht übersteigt.

Der Zahler von Fuhrgeld, Frachtgeld und sonstigen Gebühren wird seine Rechte gegenüber dem Beförderer nicht geltend machen und der Beförderer wird seine Rechte gegenüber dem Zahler nicht geltend machen vorausgesetzt, dass das Unterschied bei der Wagensendung nicht höher als 3,3.- € ist.

Die Reklamation muss schriftlich unter Angabe der Gründe und der Höhe des verlangten Betrags vorgebracht werden. Es ist notwendig, der Reklamation alle verlangten Originalbelege beizufügen. Sofern der Reklamation die bestimmten Belege nicht beigefügt sind, wird der Beförderer den Frachtführer sofort zur Vorlage der fehlenden Belege auffordern, wobei er die Frist zur Vorlage festlegt, diese wird jedoch nicht länger als 15 Tage sein.

Damit die Reklamation zeitgemäß und korrekt erledigt wird, muss sie Folgendes beinhalten:

- Reklamationsgegenstand
- kurze Begründung des Rechts des Beschwerdeführers
- reklamierten Betrag für jede einzelne Forderung unter Berufung auf den einschlägigen relevanten Beleg (Frachtbrief oder Frachtbriefdoppel, Beleg über bezahlte Beträge usw.)
- Verzeichnis der der Reklamation beigefügten Belege
- Datum, Unterschrift des Beschwerdeführers; und auch den Stempelabdruck, wenn es sich um eine juristische Person handelt

Durch eine Reklamation kann der Frachtführer Folgendes geltend machen:

- a., nur ein Recht auf Ersatz für:
  - vollkommenen oder partiellen Verlust
  - Beschädigung
- b., mehrere Rechte derselben Art außer des unter Buchstabe a. dieses Punkts angegebenen Rechts
- c., das Recht auf den Betrag für Nichteinhaltung der Lieferfrist.

Der Frachtführer ist verpflichtet, die im Punkt b. angeführten Rechte, die der Frachtführer anhand des Frachtvertrags hat, an der folgenden Adresse geltend zu machen: Express Group, a.s., Plynárenská 7/B, 821 09 Bratislava, und zwar ohne unangemessene Verzögerung spätestens innerhalb von zwei Monaten ab dem Tag des Abschlusses des Frachtvertrags.

Diese Frist beginnt an dem Tag, der dem Tag, an dem der Anspruch auf die Geltendmachung der Reklamation entstanden ist, folgt. Wenn es sich um eine Reklamation bezüglich Sendungsbeschädigung handelt, wird der Frachtführer die Rechte aus dem Frachtvertrag innerhalb von 2 Monaten nach der Sendungsübernahme seitens des Empfängers geltend machen. Falls der letzte Tag dieser Frist ein Feiertag ist, gilt die Frist als eingehalten, wenn die Aufgabe der Reklamation zur Post am folgenden Arbeitstag erfolgt.

Der Beförderer wird die Übernahme einer persönlich vorgebrachten Reklamation mittels einer Kopie der Reklamationseinreichung bestätigen.

Der Beförderer ist verpflichtet, die vorgebrachte Reklamation zu erledigen oder den Empfänger, den Versender oder den Auftraggeber über die Anerkennung oder

Zurückweisung der Forderung innerhalb von 30 Tagen nach dem Tag der Zustellung der Reklamation per Post bzw. nach dem Tag der persönlichen Einreichung zu informieren.

Falls der letzte Tag dieser Frist ein Feiertag ist, gilt die Frist als eingehalten, wenn die Aufgabe der erledigten Reklamation zur Post am folgenden Arbeitstag erfolgt.

Wenn der Beförderer die Reklamation als legitim betrachtet, wird er dem Empfänger, dem Versender oder dem Auftraggeber den eingeräumten Betrag bekanntgeben. Der Beförderer wird die vorgelegten Originalbelege dem Empfänger, dem Versender oder dem Auftraggeber zurückgeben, jedoch mit Ausnahme der Kopie des Tatbestandsverzeichnisses, der Quittung und der Bevollmächtigung, falls diese der Reklamation beigelegt wurde. Wenn der Beförderer die Reklamation nur teilweise anerkennt, wird der dem Empfänger, dem Versender oder dem Auftraggeber die Höhe des eingeräumten Betrags und die Gründe seiner Entscheidung unter Hinweis auf einschlägige Bestimmungen dieser Ordnung oder des Tarifs bekanntgeben. Der Beförderer wird dem Frachtführer originale Belege zurückgeben, jedoch mit Ausnahme der Kopie des Tatbestandsverzeichnisses, der Quittung und der Bevollmächtigung, falls diese der Reklamation beigelegt wurde.

Wenn der Beförderer die Reklamation in vollem Umfang zurückweist, wird er dem Empfänger, dem Versender oder dem Auftraggeber die Gründe seiner Entscheidung bekanntgeben. Zugleich wird er alle der Reklamation beigelegten Belege zurückgeben, jedoch mit Ausnahme der Bevollmächtigung, falls diese der Reklamation beigelegt wurde.

### **3.3 Ersatz des Schadens aus Beförderung**

Wenn der Beförderer laut dieser Ordnung verpflichtet ist, dem Empfänger, dem Versender oder dem Auftraggeber den Ersatz des vollkommenen oder partiellen Verlusts ohne Ersatz weiterer Schäden zu zahlen, wird er dem Empfänger, dem Versender oder dem Auftraggeber einen Betrag, der gemäß nachweisbar festgelegten Kosten errechnet wurde, auszahlen.

Der Ersatz des Schadens an den beförderten Gütern wird gemäß des Preises, die die Wagonladung im Augenblick deren Übergabe zur Beförderung gehabt hat, errechnet.

Die Rechnung des Lieferanten bzw. ein anderer Nachweis über die Zahlung für das Gut, dessen Verlust oder Beschädigung den Gegenstand der Reklamation bildet, stellt die Quittung dar.

Der Preis der importierten Güter wird anhand des Preises, der durch das zuständige Zollamt im Inland festgelegt wurde, bestimmt.

Wenn die wirkliche Höhe des reklamierten Betrags nicht auf die in vorstehenden Punkten angegebene Art und Weise oder anhand einer Vereinbarung bestimmt werden kann, wird der Preis zur Errechnung von Ersatzhöhe durch ein Fachgutachten festgelegt. Der Empfänger, der Versender oder der Auftraggeber erstattet die Kosten für das Fachgutachten, wenn der geschätzte Preis niedriger als der verlangte Preis ist.

Bei Beschädigung oder partiellen Entwertung der Wagonladung ist der Beförderer verpflichtet, dem Empfänger, dem Versender oder dem Auftraggeber das Unterschied zwischen dem Preis, den die Sendung in dem Augenblick deren Übernahme zur Beförderung gehabt hat, und dem Preis, den sie als beschädigte oder teilweise entwertete Sendung bei deren Übergabe an den Empfänger hat, auszusahlen.

### **3.4 Haftung des Beförderers für Schäden an der Sendung**

Der Beförderer ist von seiner Haftung für Verlust oder Beschädigung befreit, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Folgendes verursacht wurde:

- a) Umstände außerhalb der Kontrolle des Beförderers, d. H.
  - Umstände, die den Charakter einer Naturkatastrophe haben (z.B. Hochwasser usw.)

- Unvermeidliche Handlung Dritter (z.B. Krieg, Streik, Terrorangriff usw.)
- b) Versender oder Empfänger:
  - inkorrekte Ladung und Sicherung der Sendung
  - unzulängliche Sicherung der Sendung vor den Tropfen des Metalls aus geschmolzener Oberleitung und vor Wetterbedingungen.
- c) Sendungsfehler:
  - Materialfehler, Produktionsfehler
- d) Umschlag- bzw. Verpackungsfehler:
  - fehlende, unzulängliche oder anders fehlerhafte Verpackung
- e) Besondere Natur der Sendung:
  - die Sendung ist selbstentzündlich, explosiv, entflammbar, zerbrechlich, rostend oder fault, wird dumpfig, friert, verstreut sich, trocknet aus

Bei Gütern, die wegen ihrer besonderen Natur während der Beförderung an Gewicht verlieren, ist der Beförderer ohne Rücksicht auf die Transportentfernung nur für denjenigen Teil des Verlusts verantwortlich, der die folgenden Grenzen übersteigt:

- 4 % - bei Sendungen von Koks, der im nassen Zustand zur Beförderung übergeben wurde
- 2 % - bei Flüssigkeiten oder Gütern, die im nassen Zustand zur Beförderung übergeben wurden
- 0,5 % - bei sonstigen Gütern

### **3.5 Sendungsbeseitigung**

Der Beförderer wird den Auftraggeber über vorausgesetzte Beseitigung der Sendung per Fax oder E-Mail benachrichtigen. Der Beförderer wird mit der Sendungsbeseitigung nach fünf Tagen ab der Vorlage des Berichts über vorausgesetzte Beseitigung an den Auftraggeber bzw. an die durch den Auftraggeber ernannte Person beginnen. Für diese Zeit berechnet der Beförderer dem Auftraggeber eine Gebühr für Wagenstillstand (Liegegeld). Wenn es zur Sendungsbeseitigung kommt, kann die Zeit für die Berechnung der Gebühr für Wagenstillstand (Liegegeld) um die Zeit der Dauer der Beseitigung verlängert werden, höchstens jedoch um 3 Tage. Der Ertrag aus der Beseitigung wird der Beförderer zur Deckung der mit der Sendung verbundenen Kosten nutzen und den Rest wird er dem Auftraggeber auf dessen Anforderung aushändigen. Sollte dieser Ertrag für die Deckung der mit der Sendung verbundenen Kosten nicht ausreichen, ist der Auftraggeber verpflichtet, dem Beförderer den Teil der ungedeckten Kosten zu erstatten.

## **4 Beförderung unter besonderen Bedingungen**

### **4.1 Beförderung einer außerordentlichen Wagenladung**

Als außerordentliche Wagenladung gilt solche Wagenladung, die wegen ihrem Außenmaß, Gewicht oder Charakter dem Beförderer besondere Betriebsschwierigkeiten verursacht und deshalb darf sie nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen zur Beförderung übernommen werden. Es ist eine Wagenladung, die nicht im Einklang mit den verbindlichen Bestimmungen der durch UIC-Verladerichtlinien festgelegten Vorschriften bezüglich der Ladung von Gütern auf Eisenbahnwagen ist.

Die häufigsten Gründe der Eingliederung einer Wagenladung in außerordentliche Wagenladungen:

- Überschreiten der Beladungsgrenze (wegen den Abmessungen überschreitet die Wagenladung die Einschränkung der für die jeweilige Strecke festgelegte Beladungsgrenze),

- Wagenladung, die angesichts der Position des Schwerpunkts des Guts besondere Maßnahmen erfordert, damit die Betriebssicherheit nicht bedroht wird,
- Wagenladung, die wegen ihrer Länge die Randachse oder den Drehzapfen des Drehgestellgüterwagens die durch UIC-Verladerichtlinien zugelassene Grenze überschreitet,
- Wagenladung von Gegenständen, die länger als 36 m sind,
- Schienenfahrzeuge, die keine RIV- oder RIC-Kennung haben,
- Schienenfahrzeuge mit einer Spurbreite von 1520 mm, die auf eine Spurbreite von 1435 mm umgebaut wurden, namentlich Wagen mit O-VM und 1-VM Profil und Wagen ohne MC-Kennzeichnung, ohne Rücksicht auf deren Profil (Wagen ohne RIV-Kennung und Wagen, deren Lademaß durch die Wagenkonstruktion überschritten ist),
- Drehgestellgüterwagen (leere sowie geladene), bei welchen die Entfernung zwischen den Drehzapfen von 19 000 mm und mehr beträgt.

Bei außerordentlichen Wagenladungen ist die Änderung des Frachtvertrags nicht zulässig, es sei denn, die Beförderung sollte in einem Bahnhof, der auf dem festgelegten Transportweg liegt, beendet werden. Die Neuaufgabe einer außerordentlichen Wagenladung ist nur dann erlaubt, wenn die Bedingungen für weitere Beförderung speziell vereinbart wurden.

## **4.2 Beförderung von Schienenfahrzeugen auf eigenen Rädern**

Aus der Sicht dieser Ordnung zählen zu Schienenfahrzeugen auf eigenen Rädern die Verkehrsmittel (NHM 8601-8606), die auf dem Transportweg auf eigenen Rädern transportiert werden, mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, die dem Beförderer gehören.

Für die Beförderung der Schienenfahrzeuge auf eigenen Rädern wird das Fuhrgeld und Gebühren laut Tarif berechnet.

Jedes Schienenfahrzeug auf eigenen Rädern muss zusammen mit separatem Frachtbrief zur Beförderung übergeben werden.

Ein Schienendrehkran kann nur mit umgeklapptem und gesichertem Ausleger zur Beförderung angenommen werden.

## **4.3 Beförderung in Behälterwagen**

Die Behälterwagen sind zum Transport von freifließenden pulverigen, flüssigen und gasförmigen Substanzen bestimmt.

Bei der Beförderung von gefährlichen Gütern (gefährlichem Abfall) in den Behälterwagen müssen die durch die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) festgelegten Bedingungen eingehalten werden.

Neben vorgeschriebenen Zeichen und Aufschriften müssen die Behälterwagen an beiden länglichen Seiten oder auf speziellen Tafeln mit leserlichen Symbolen der Güterart, für welche sie benutzt werden, versehen sein. Bei der Beförderung von gefährlichen Gütern (gefährlichem Abfall) in den Behälterwagen müssen die Aufschriften und Kennzeichnungen im Einklang mit RID sein.

Es ist erlaubt, die folgenden Güterarten in den Behälterwagen zu transportieren:

- Benzine und Benzinmischungen, Motoröl,
- Öle aus Rohöl und Teer – zum Heizen,
- Spirituosen und Wein,
- Methanol,
- Altöl,
- Pflanzenöle und Fette,
- Tierfette und Fischtrane.

Der Versender kann den Behälterwagen bis zu dessen Lastgrenze füllen, sofern keine andere Gewichtsbeschränkung auf dem Transportweg in Frage kommt. Wenn dies nicht möglich ist, wird er den Behälterwagen bis zur höchstzulässigen Nutzung des Laderaums füllen. Bei der Füllung von Behälterwagen mit gefährlichen Gütern (gefährlichem Abfall) ist

der Frachtführer verpflichtet, die Stufe der Behälterfüllung laut den in RID festgelegten Bedingungen einzuhalten.

Der Versender ist verpflichtet, den Behälterwagen ordentlich abzuschließen, die Füll- und Entleerungsvorrichtung mithilfe seiner Mittel abzudichten und die Überwurfmütter der Ablässe anzuschrauben. Die Ablaßöffnung des Sicherheitsventils des Behälterwagens darf nicht geschlossen sein. Bei Behälterwagen mit Heizschlangen müssen die Heizedampfventile während der Beförderung geschlossen sein.

Der Versender ist verpflichtet, alle Verschlüsse des Behälterwagens vor dessen Übergabe zur Beförderung zu verplomben. Bei geladenen Behälterwagen werden obere Deckplatten (Domdeckel) verplombt und die Plomben werden auch an den Spindelbogen des Zentralventils (Hauptabschlußventil), an das Rad des Ablaßventilschiebers oder an die Kurbel des Schnellablaßventils aufgehängt. Die Ablaßöffnung des Ventils muss durch die Schraubkappe (Überwurfmutter) gesichert werden. Diese muss verplombt sein, falls sie Löcher zum Durchfädeln der Plomben hat. Die Verplombung eines geladenen Behälterwagens muss zweckmäßig sein und das Anzeigen der Unversehrtheit der transportierten Güter während der ganzen Beförderung sicherstellen.

Der Versender muss in den Frachtbrief, in die für Güterbezeichnung bestimmte Stelle, den Ausdruck „Verplombt durch den Versender“ unter Angabe der Anzahl und der Nummer der aufgehängten Plomben eintragen.

Wenn der Beförderer einen leeren Behälterwagen verplombt, wird er das Verplombungsprotokoll, die Anzahl und die Nummern der Plomben in Spalte 11 des Frachtbriefs der inländischen Transports „Güterbezeichnung“, der als schriftliche Erklärung benutzt wird, eintragen.

Der Empfänger ist verpflichtet, den Inhalt des Behälterwagens ohne Überreste abzuziehen und nach dem Abziehen hat er die Pflicht, den zentralen Ventil und seitliche Ablaßventile ordentlich abzuschließen und die Überwurfmütter der Ablässe anzuschrauben.

Wenn bei der Beförderung festgestellt wird, dass aus dem Behälterwagen der Inhalt ausläuft, muss der Behälterwagen jedes Mal umgepumpt werden, sofern eine sofortige sichere und verlässliche Reparatur nicht möglich ist.