



INF. 6

5. November 2014

Original: Deutsch

RID: 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses
(Madrid, 17. bis 20. November 2014)

Thema: Festlegung eines standardisierten Bezugsrahmens für Prüfungen bei der Tankbeförderung

Bemerkungen des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) zu den Dokumenten Italiens OTIF/RID/CE/GTP/2014/15 und OTIF/RID/CE/GTP/2014/23

1. Aufgrund der verspäteten Bereitstellung des Dokuments OTIF/RID/CE/GTP/2014/23 war die UIC nicht in der Lage, eine gründliche Untersuchung dieses neuen Antrags Italiens durchzuführen. Die Sitzung der UIC-Expertengruppe für die Beförderung gefährlicher Güter wurde mit Blick auf die Frist für die Einreichung offizieller Dokumente nämlich bereits am 14. und 15. Oktober 2014 durchgeführt. Zu diesem Zeitpunkt war das Dokument jedoch noch nicht verfügbar. Eine französische Fassung stand erst am 31. Oktober 2014 zur Verfügung. Diese Situation erschwert eine fundierte und konstruktive Verbandsarbeit bzw. macht sie nahezu unmöglich.
2. Italien bezeichnet das Dokument als alternativen Vorschlag zu dem bereits für die 3. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses (Bern, 20. bis 21. Mai 2014) vorgelegten, aber dort nicht behandelten Dokument OTIF/RID/CE/2014/15.
3. Die UIC hofft, dass die 4. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses die Möglichkeit bietet, eine gründlichere Prüfung des neuen Vorschlags durchzuführen. Im Rahmen der dazu erforderlichen Diskussion sollten insbesondere die mit dem neuen Vorschlag verfolgten Ziele sowie ihre Anwendbarkeit und Bedeutung geklärt werden.
4. Mit diesem Dokument möchte die UIC bereits im Vorfeld zu dieser Diskussion beitragen und auf eine Reihe von Schwierigkeiten und gravierenden Problemen hinweisen. Der Einfachheit halber hat die UIC beide Dokumente separat betrachtet und sich dabei auf die Aspekte und Fragen beschränkt, die in diesem Stadium erkennbar waren.

Bemerkungen zum Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/15

5. Italien begründet die Notwendigkeit der verbindlichen Einführung von Checklisten für Befüller, Beförderer und Entlader wie folgt:
- Verbesserung der Sicherheit,
 - Vermeidung von Tropfleckagen mit Blick auf die Verschlusseinrichtungen der Tanks,
 - Möglichkeit der Dokumentation der Einhaltung der Pflichten in nachweisbarer, rückverfolgbarer Form,
 - Beweissicherung bei Abweichungen im Hinblick auf die ergriffenen Maßnahmen.

6. Dazu ist aus Sicht der UIC folgendes zu bemerken:

Verbesserung der Sicherheit

7. Die UIC begrüßt Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, sofern sie praktikabel sind, ein ausgewogenes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und nicht einseitig die Wettbewerbsfähigkeit zwischen den Verkehrsträgern beeinflussen. Die verbindliche Einführung von Checklisten für Befüller, Beförderer und Entlader würde zu einem massiven Mehraufwand bei den Beteiligten führen, ohne die Transportsicherheit nennenswert zu erhöhen.
8. Tropfleckagen sind zwar sicherheitlich relevant, ereignen sich dennoch nicht in einem solchen Ausmaß, dass über die bestehenden bzw. bereits eingeführten Maßnahmen hinausgehende Maßnahmen notwendig erscheinen. Außerdem sind keine Unfälle bekannt, die sich aufgrund von Tropfleckagen ereigneten bzw. deren negative Auswirkungen sich aufgrund von Tropfleckagen erhöhten.
9. Der Großteil der Befüller und zum Teil auch der Entlader hat bereits heute zur Sicherstellung der Einhaltung der erforderlichen Prüfungen vor, während und nach dem Befüllen bzw. Entladen Checklisten eingeführt. Seit 1. Januar 2013 sind Muster-Checklisten auch auf der OTIF-Website eingestellt.
10. Die verpflichtende Verwendung der von Italien vorgesehenen Checklisten würde zu unnötigem Mehraufwand ohne jeglichen Sicherheitsgewinn führen.
11. Auch wenden viele Beförderer (derzeit sind 43 Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Liste gemäß Anlage A des UIC-Merkblatts 471-3 V aufgeführt) bereits heute die 10 Prüfpunkte in Teil 5 des UIC-Merkblatts 471-3 V für ihre Prüfungen verbindlich an und zwar unabhängig davon, ob es sich um Beförderungen in Tanks oder von Versandstücken handelt, und unabhängig von Gefahrklassen, d.h. die Prüfungen werden für alle Arten von Gefahrguttransporten und für alle Gefahrklassen durchgeführt. Die Prüfpunkte sind im internen Regelwerk des jeweiligen EVU enthalten. Die Mitarbeiter, die die gefährlichen Güter am Abgangsort annehmen sind entsprechend Kapitel 1.3 RID geschult und dürfen nur eingesetzt werden, sofern sie eine Schulung erhalten haben.
12. Im Gegensatz zu den notwendigen Checks, die z.B. vor dem Start eines Verkehrsflugzeugs durchzuführen und zu dokumentieren sind und im Bereich der Luftfahrt elementare Bedeutung für die Luftverkehrssicherheit haben, sind die Checks, die der Beförderer gemäß RID am Abgangsort durchführen muss,
- weniger umfangreich,
 - nicht zwingend in einer bestimmten chronologischen Reihenfolge durchzuführen,
 - nicht nur vor Ort durchzuführen (Zulassungsprüfung erfolgt in der Regel zentral, Annahmeprüfung dezentral vor Ort),
 - sicherheitlich nur von subsidiärer Bedeutung, da die originären Prüfpflichten von vorgelagerten Beteiligten in der Transportkette durchzuführen sind,
 - nicht praktikabel, da die Mitarbeiter vor Ort aufgrund der äußeren Witterungsbedingungen

- und nicht vorhandenem Wetterschutz nicht ohne weiteres Checklisten ausfüllen können,
- nicht zeitgemäß, da künftig auf ein physisches Beförderungspapier verzichtet werden soll und somit kein Raum für Dokumente in Papierform bleibt.

13. Die verpflichtende Verwendung der von Italien vorgesehenen Checklisten würde zu unnötigem Mehraufwand ohne nennenswerten Sicherheitsgewinn führen. Auch im Bereich der allgemeinen Eisenbahnsicherheit bzw. des Eisenbahnrechts gibt es keine verbindlichen Vorgaben zu Checklisten.

Vermeidung von Tropfleckagen

14. Die Themen "Checklisten" (insbesondere mit Blick auf den Bereich Produktion) und "Tropfleckagen" wurden bereits im Rahmen der Sitzungen der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses mehrmals beleuchtet.
15. Aufgrund einer Initiative der UIC zur Präzisierung der Prüfpflichten des Befüllers bei der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung im März 2010 (Dokument OTIF/RID/RC/2010/5) wurde das Thema Tropfleckagen in den Jahren 2010 bis 2013 in den verschiedenen Gremien, u.a. in der Arbeitsgruppe "Tank und Fahrzeugtechnik" des RID-Fachausschusses erneut und zwar intensiv diskutiert.
16. Im Ergebnis wurde bei der 51. Tagung des RID-Fachausschusses auf Basis der Ergebnisse der Arbeitsgruppe "Sicherheitspflichten der Beteiligten" am 12./13. April 2012 in Rom beschlossen, die von der CEFIC erarbeiteten Checklisten für Befüller und Entlader auf der OTIF-Website einzustellen und mittels einer Bemerkung bei Unterabschnitt 1.4.3.3 und Absatz 1.4.3.7.1 RID auf diese hinzuweisen.
17. Festzuhalten ist insbesondere:

Die Initiative richtete sich in ihrem Ursprung sowohl an die Straße als auch an die Schiene. Deutschland hat die Initiative der UIC damals ausdrücklich unterstützt und darauf hingewiesen, dass eine in Deutschland durchgeführte Untersuchung im Rahmen eines Forschungsvorhabens zur Dichtheit von Eisenbahnkesselwagen ergab, dass der wirkungsvollste Ansatz zur Minderung von Tropfleckagen in der Kontrolle der Dichtheit der Verschlüsse nach dem Befüllen bzw. Entleeren besteht (informelles Dokument INF.8 der Gemeinsamen Tagung im März 2010). In der Anlage zum informellen Dokument INF.16 der CEFIC ist dargestellt dass im Rahmen des oben genannten Forschungsvorhabens festgestellt wurde, dass bei nur 0,2 % aller Transporte Tropfleckagen auftraten.

18. Mit Blick auf den multimodalen Verkehr wurde im Rahmen der Erörterungen mehrmals darauf hingewiesen, dass die Thematik auch in der Gemeinsamen Tagung diskutiert werden müsste (vgl. Absatz 23 des informellen Dokument INF.4 der 51. Tagung des RID-Fachausschusses).
19. Die Arbeitsgruppe "Tank und Fahrzeugtechnik" kam damals zum Resultat, dass Checklisten für den Beförderer im Eisenbahnverkehr mit Blick auf die Schulung des Personals gemäß Kapitel 1.3 RID kein geeignetes Mittel sind, Abweichungen von den RID-Bestimmungen bzw. Tropfleckagen festzustellen. Vielmehr wurde festgestellt, dass es sich beim Thema Tropfleckagen "nicht um bedeutsame Probleme handelt, die auch individuell gelöst werden könnten", dass "bei der Aufnahme zusätzlicher Vorschriften im Regelwerk nur das Schutzziel und keine Einzelmaßnahmen formuliert werden sollten", dass "genauere Untersuchungen über die betroffenen Klassen und die ausgetretenen Mengen im Verhältnis zu den beförderten Mengen angestellt werden sollten", und schließlich empfohlen, die Bestimmungen für das Befüllen und Entleeren weiter zu präzisieren (vgl. Absätze 22 bis 25 des Berichts über die 7. Sitzung der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" – Dokument A 81-03/504-2006 vom 12. Mai 2006). (Das Thema Checklisten wurde bei der 3. und 5. Sitzung, das Thema Tropfleckagen bei den Sitzungen 6 bis 12 der Arbeitsgruppe "Tank- und Fahrzeugtechnik" behandelt.)

20. Der neue italienische Vorschlag trägt diesen Grundsätzen und Empfehlungen in keinerlei Hinsicht Rechnung.

Möglichkeit der Dokumentation der Einhaltung der Pflichten in nachweisbarer, rückverfolgbarer Form

21. Hier ist darauf hinzuweisen, dass sich die Pflichten in Kapitel 1.4 an die jeweiligen Unternehmen und nicht an einzelne, insbesondere nicht an die ausführenden Mitarbeiter vor Ort richten, da diese in der Regel keine delegierten Unternehmerpflichten wahrnehmen. Insofern ist es fraglich, ob es sinnvoll ist, die Namen der jeweils Prüfenden in einer Checkliste zu vermerken und diese zu einer Unterschrift zu verpflichten. Des Weiteren bleibt zu bemerken, dass es auch ohne Checklisten, z.B. anhand der aufzubewahrenden Beförderungspapiere und Dienstpläne sowie ähnlicher Dokumente möglich ist, im Nachhinein festzustellen, welcher Mitarbeiter die Prüfungen durchgeführt hat, auch wenn dies mit Blick auf die oben genannten Ausführungen zu den Unternehmerpflichten ohnehin nicht relevant ist (siehe auch Bemerkungen zu Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/23 vom 14. Oktober 2014).

Beweissicherung bei Abweichungen im Hinblick auf die ergriffenen Maßnahmen

22. Italien argumentiert mit einer notwendigen Beweissicherung über die getroffenen Abhilfemaßnahmen, falls eine Abweichung festgestellt wurde, und schlägt vor, dass die in Unterabschnitt 1.4.3.8 (neu) vorgeschriebene Checkliste des Befüllers und des Beförderers die Sendung begleiten soll, falls eine Abweichung festgestellt wurde. Falls keine Abweichung festgestellt wurde, soll die Checkliste bei den Beteiligten archiviert werden.
23. Hier stellt sich die Frage nach dem Sinn dieser Bestimmung. Der Befüller darf dem Beförderer die Sendung erst dann zur Beförderung übergeben wenn sie RID-konform ist. Insofern würde ein im Rahmen des abschließenden Checks des Befüllers festgestellter Mangel vermutlich gar nicht erst dokumentiert, sondern unmittelbar beseitigt. Die endgültige Checkliste (ohne Mangel) würde dann archiviert. Insofern würde es niemals eine endgültige Checkliste des Befüllers geben, in der eine Abweichung von den Vorschriften dokumentiert ist und die somit bei der Beförderung mitgeführt werden müsste.
24. Der Beförderer am Abgangsort wiederum wird eine Sendung, die den Vorschriften des RID nicht entspricht, gar nicht übernehmen, sondern wird diese in der Regel an den Absender zur Mängelbeseitigung zurückweisen. Das heißt, auch in diesem Fall gibt es keine (abschließende) Checkliste, in der ein Mangel dokumentiert ist, da ja letztendlich eine RID-konforme Sendung übergeben wird. Somit wird auch in diesem Fall niemals eine Checkliste bei der Beförderung mitgeführt (vgl. RID Absatz 1.4.2.2.3).
25. Sofern der Beförderer während des Transports eine Abweichung feststellt, kann er die Abstellung des Mangels bzw. die ergriffenen Maßnahmen auch nicht in einer Checkliste dokumentieren, da ja, wie oben beschrieben, gar keine Checkliste mitgeführt wird (nur eine den Vorschriften entsprechende Sendung wird vom Absender bzw. Befüller an den Beförderer übergeben bzw. von diesem übernommen).
26. Da die Beförderung erst fortgesetzt werden darf, wenn die Sendung sich in einem RID-konformen Zustand befindet, wird auch in diesem Fall wiederum keine Checkliste beigegeben, da erstens keine Checkliste vorhanden war, in die etwas eingetragen werden könnte, und zweitens in einer neu erstellten (abschließenden) Checkliste wiederum kein Mangel mehr zu dokumentieren wäre.
27. Ferner sind hinsichtlich der für den Eisenbahnverkehr vorgesehenen Checklisten folgende Aspekte zu betrachten:

28. Wettbewerbsgleichheit/Praktikabilität

Der Zeitaufwand für das Ausfüllen einer Checkliste für jeden Wagen/Tankcontainer etc. steht insbesondere bei Ganzzügen, die aus mehreren Wagen mit demselben Ladegut bestehen, in keinem Verhältnis zum erzielbaren Sicherheitsgewinn. Die Maßnahmen beeinträchtigen in ungerechtfertigter Weise die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs.

29. Die Prüfungen des Straßenbeförderers sind gemäß ADR nur "gegebenenfalls", die des Eisenbahnbeförderers gemäß RID jedoch in jedem Einzelfall durchzuführen.
30. Im Bereich des Eisenbahnverkehrs bestehen bereits heute "*best practice*" Anwendungen in Form des UIC-Merkblatts 471-3 Punkt 5 (10-Punkte-Prüfkatalog). Im Bereich des Straßenverkehrs existieren solche Ausführungsbestimmungen nicht.
31. Im RID wird bereits heute auf Checklisten für Befüller und Entlader hingewiesen. Im ADR bestehen hier keinerlei Hinweise.
32. Wenn die Vorschriften nur im RID verankert werden, wird die Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnverkehrs weiter beeinträchtigt. Die Befüller von Tankcontainern und ortsbeweglichen Tanks im kombinierten Verkehr werden nicht erreicht, da keine Vorschriften im ADR vorgeschlagen werden.

Weitere grundsätzliche Bemerkungen zum Inhalt des Dokuments Italiens

33. Der Absender muss im Beförderungspapier für Gefahrgutsendungen in Tanks den Namen des Befüllers und Beförderers sowie den Wortlaut in Absatz 5.4.1.2.6 (neu) eintragen. Es stellt sich die Frage, wie der Absender dieser Verpflichtung im kombinierten Verkehr nachkommen soll, da der Name des Befüllers in der Regel nicht bekannt sein dürfte.
34. Des Weiteren stellt sich die Frage, warum die Checkliste bei festgestellten Abweichungen beim Transport mitgeführt werden muss (siehe Absatz 1.4.3.8.2 neu). Sowohl Befüller als auch Beförderer würden keine Sendung übergeben bzw. übernehmen, die den RID-Bestimmungen nicht entspricht, das heißt, der Transport würde gar nicht erst beginnen.
35. Eine festgestellte Unregelmäßigkeit während des Transports könnte wiederum nicht dokumentiert werden, da grundsätzlich gar keine Checkliste mitgeführt wird.
36. Es ist keine ausreichende Begründung für die vorgeschlagenen Maßnahmen enthalten. Es wurden keinerlei Kosten-Nutzen-Betrachtungen angestellt.
37. Bei den Pflichten des Beförderers (Absatz 1.4.2.2.1 neu) soll eine Bestimmung eingeführt werden, die besagt, dass die Pflichten als erfüllt gelten, sofern die Checkliste in Unterabschnitt 1.4.3.8 ausgefüllt bzw. verwendet wird.
38. Der Nachsatz "Die Prüfungen gemäß UIC-Merkblatt 471-3 V Punkt 5 gelten als erfüllt, sofern die Checkliste ausgefüllt wird" ist äußerst fraglich. Wie können die Prüfungen gemäß Punkt 5 des Merkblatts als erfüllt gelten, obwohl die Checkliste Gefahrgutsendungen in Versandstücken sowie der Klassen 1 und 7 überhaupt nicht berücksichtigen?
39. Vielmehr dürfte das UIC-Merkblatt 471-3 V Punkt 5 bei der verbindlichen Einführung von Checklisten gar nicht mehr bei den Pflichten des Beförderers im RID erwähnt werden. Falls der Vorschlag Italiens bzw. der neue Wortlaut in Absatz 1.4.2.2.1 RID verfolgt werden sollte, müssten logischerweise auch Checklisten für den Transport von Versandstücken bzw. für die Klasse 1 und 7 erstellt werden.

Bemerkungen zur Checklist "Carrier"

40. Der Prüfpunkt 2 ist nicht nur bei den Absätzen 2.2.41.1.13 und 2.2.52.1.8 relevant (siehe Fußnote 1).
41. Der Prüfpunkt 5 "Expiry date of the maintenance of the wagon" hat mit den Pflichten des Beförderers gemäß RID nichts zu tun.
42. Der Prüfpunkt 7 müsste wie die Punkte 3 und 4 mit "REFER TO TABLE BELOW" versehen werden.

Bemerkungen zum Dokument OTIF/RID/CE/GTP/2014/23

43. Aus Sicht der UIC ist der vorgesehene Eintrag im Beförderungspapier bei Beförderung in Tanks (mittels Aufnahme eines neuen Absatzes 5.4.1.2.6) abzulehnen, da
 - die Prüfungen des Beförderers nicht von einer Stelle (Person), sondern von mehreren durchgeführt werden (bei vielen Beförderern, die über eine zentrale Auftragsbearbeitung und eine Gefahrgutdatenbank verfügen, erfolgt die Zulassungsprüfung zentral (bei DB Schenker Rail z.B. durch Kundenservice (KS) Duisburg) und die Annahmeprüfung dezentral, d.h. durch Mitarbeiter vor Ort. Somit gibt es keinen "Namen der verantwortlichen Person, die die vorgeschriebenen Prüfungen durchgeführt hat";
 - die ausführenden Mitarbeiter keine delegierten Unternehmerpflichten wahrnehmen, sondern die Verantwortung bei deren Vorgesetzten/Führungskräften liegt, das heißt die Namen der ausführenden Mitarbeiter ohne juristischen Belang sind;
 - der Eintrag bereits bei der Erstellung des Frachtbriefs im Rahmen der zentralen Auftragsbearbeitung erfolgen müsste, zu diesem Zeitpunkt jedoch weder der Name des Mitarbeiters, der vor Ort die Annahme durchführt, noch das tatsächliche Datum der Annahme bekannt ist;
 - gemäß CIT-Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) – Auszug siehe Anlage 1 – das vorgesehene Datum (Monat/Tag/Stunde) und der Ort der Übernahme/Annahme ohnehin obligatorisch in Feld 16 des CIM-Frachtbriefs eingetragen werden müssen (Abweichungen müssen vom Beförderer in Feld 56 vermerkt werden);
 - gemäß CIT-Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM) auch der Identifikationscode des Beförderers am Abgangsort in Feld 62 vermerkt werden muss;
 - somit anhand der Dienst-/Einsatzplanung, der oben genannten obligatorischen Angaben im CIM-Frachtbrief sowie der Aufbewahrungsfristen nach RID nötigenfalls auch noch nach Ende der Beförderung die Namen der ausführenden Mitarbeiter ermittelbar wären;
 - darüber hinaus anhand des Codes des Beförderers in Feld 62 und der Anlage A des UIC-Merkblatts 471-3 V auch ermittelbar wäre, ob die Prüfungen gemäß Punkt 5 des UIC-Merkblatts 471-3 V oder anhand des Absatzes 1.4.2.2.1 a) bis g) durchgeführt wurden;
 - es nicht nachvollziehbar erscheint, warum nur die Prüfung durch den Beförderer mit Namensangabe und Datum verpflichtend dokumentiert werden soll, die der anderen Beteiligten jedoch nicht.
-



Comité international
des transports ferroviaires

Internationales
Eisenbahntransportkomitee

International Rail
Transport Committee

Stand 1. Juli 2014

Handbuch CIM-Frachtbrief (GLV-CIM)

Gültig ab 1. Juli 2006

Nonobstant toute clause contraire, le transport des marchandises est soumis aux Règles uniformes CIM. Sont en outre applicables les conditions générales de transport de transport. Die Beförderung von Gütern unterliegt auch bei einer gegenseitigen Abmachung den Europäischen Rechtsvorschriften CIM. Ausserdem sind die Allgemeinen Beförderungsbedingungen des Beförderers anwendbar.

Sauf convention contraire, l'acheminement des wagons vides est soumis aux Règles uniformes CUV. Sont en outre applicables les conditions contractuelles topiques de l'entreprise de transport ferroviaire. Die Beförderung von Leerwagen unterliegt unter Vorbehalt gegenseitiger Abmachung des Europäischen Rechtsvorschriften CUV. Im Übrigen gelten die einschlägigen Vertragsbedingungen des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

30 Lettre de voiture CIM
Frachtbrief CIM

Lettre wagon CUV
Wagenbrief CUV

1 Expéditeur (nom, adresse) - Absender (Name, Anschrift)

Signature
Unterschrift

N° TVA
MWSt.-Nr.

2 Déclarations de l'expéditeur
Erklärungen des Absenders

3

E-Mail
Tel.
Fax

4 Destinataire (nom, adresse, pays)
Empfänger (Name, Anschrift, Land)

E-Mail
Tel.
Fax

N° TVA
MWSt.-Nr.

40 | **41** | **42** | **43**

44 | **45** | **46** | **47**

10 Lieu de livraison
Ablieferort

Gare - Bahnhof

Pays - Land

7 Déclarations de l'expéditeur
Erklärungen des Absenders

8 Référence expéditeur - Absender Referenz

9 Annexes - Beilagen

10 Priso en charge
Übernahme

mois - jour - heure
Monat - Tag - Stunde

Lieu - Ort

11 | **12** | **13** | **14** | **15** | **16** | **17**

18 Wagon N° - Wagen Nr.

19 Parcours - Strecke

par - durch

Facturation transit
Transitabrechnung

13 Conditions commerciales - Kommerzielle Bedingungen

15 Informations pour la destinataire - Vermerke für den Empfänger

20 Paiement des frais
Zahlung der Kosten

y compris - einschliesslich

jusqu'à - bis

Franco de port
Franko Fracht

Incoterms

21 Désignation de la marchandise
Bezeichnung des Gutes

22 Transport exceptionnel
Aussergewöhnliche Sendung

oui ja non nein

23 RID oui ja non nein

24 NHM Code

25 Masse

26 Déclaration de valeur
Wert des Gutes

Monnaie

27 Intérêt à la livraison
Interesse an der Lieferung

Währung

28 Remboursement
Nachnahme

Monnaie

29 Vérification
Überprüfung

par - durch

A	70 Parcours - Strecke	71	72	73 Frais
	75	76	77	
	70 Parcours - Strecke	71	72	
	75	76	77	
B	70 Parcours - Strecke	71	72	73 Gebühren
	75	76	77	
	70 Parcours - Strecke	71	72	
	75	76	77	
C	70 Parcours - Strecke	71	72	73 Frais
	75	76	77	
	70 Parcours - Strecke	71	72	
	75	76	77	

29 Indications douanières
Zollamtliche Vermerke

30 Code d'affranchissement
Frankaturcode

50 Itinéraires - Leitungswege

51 Opérations douanières - Zollbehandlung

52 Bulletin d'affranchissement
Frankaturrechnung

oui ja non nein

renvoyé zurückgesandt

mois - jour
Monat - Tag

53 Avis d'encaissement N°
Nachnahmebegleitschein Nr.

renvoyé zurückgesandt

mois - jour
Monat - Tag

54 Procès verbal N°
Teilbestandsaufnahme Nr.

établi par erstellt durch

mois - jour
Monat - Tag

55 Prolongation du délai de livraison - Lieferfristverlängerung

Code du - von au - bis lieu - Ort

56 Déclarations du transporteur - Erklärungen des Beförderers

57 Autres transporteurs - Andere Beförderer

Nom, adresse - Name, Anschrift

Parcours - Strecke

Qualité
Eigenschaft

58 a) Transporteur contractuel - Vertraglicher Beförderer

Signature - Unterschrift

b) Procédure simplifiée de transit ferroviaire
Vereinfachtes Eisenbahnversandverfahren

oui ja non nein

Code principal obligé
Code Hauptverpflichteter

59 Date d'arrivée - Ankunftsdatum

Arrivée N° - Empfangs Nr.

Original

1

60 Mise à disposition
Bereitgestellt

mois - jour - heure
Monat - Tag - Stunde

61 Quittance du destinataire
Empfangsbescheinigung

62 Identification de l'envoi
Sendungs-Identifikation

Pays - Land

Gare - Bahnhof

Entreprise
Unternehmen

Exp. N°
Versand Nr.

63 Lieu et date d'établissement - Ort und Datum der Ausstellung

Date, signature - Datum, Unterschrift

Feld Nr.	Status	Daten	Zugriff auf Daten		
			Lesen	Eingeben	Ändern
13	K	Kommerzielle Bedingungen Code Bedingung 1 Leitungsweg ... 2 Verkehrsstrom ... 3 Mit der Durchführung der Beförderung beauftragte Beförderer, Strecke, Eigenschaft 4 Festgelegte Grenzbahnhöfe ... (für aussergewöhnliche Sendungen) 5 Andere verlangte Bedingungen ... (z.B. Angabe der Nr. des EDI-Vertrags bei Verwendung eines elektronischen Frachtbriefs oder Angabe der Nummer weiterer Kundenabkommen oder Tarife – die Angabe der Nummer des Kundenabkommens oder des Tarifs, das die Strecke des ersten Beförderers, der das Gut übernimmt, deckt, wird im Feld 14 eingetragen).	- Empfänger	- Absender	- vertraglicher Beförderer - aufeinander folgender Beförderer (Änderung nur auf Grund nachträglicher Verfügung oder Anweisung des Absenders oder Empfängers.)
14	K	Nummer des Kundenabkommens oder des Tarifs: Angabe der Nummer des Kundenabkommens oder des Tarifs, das die Strecke des ersten Beförderers, der das Gut übernimmt, deckt. Den Kundenabkommen ist eine 1, den Tarifen eine 2 voranzustellen.	- Empfänger	- Absender	- vertraglicher Beförderer - aufeinander folgender Beförderer (Änderung nur auf Grund nachträglicher Verfügung oder Anweisung des Absenders oder Empfängers.)
15	F	Vermerke für den Empfänger: Mitteilungen des Absenders an den Empfänger in Zusammenhang mit der Sendung. Diese Angaben sind für den Beförderer nicht verpflichtend.	- Empfänger	- Absender	
16	O	Übernahme: Ort (einschliesslich Bahnhofscodex gemäss DIUM und Landescode gemäss Anlage zu UIC-Merkblatt 920-14) und Datum (Monat, Tag und Stunde) der Übernahme des Gutes. Auf dem Papierfrachtbrief können der Bahnhof und das Land in Worten angegeben werden. Bemerkung: Falls die tatsächliche Übergabe von den Angaben des Absenders abweicht, vermerkt dies der das Gut übernehmende Beförderer im Feld 56 „Erklärungen des Beförderers“.	- vertraglicher Beförderer - aufeinander folgender Beförderer - Empfänger	- Absender	
17	F	Code des Übernahmeortes: der Beförderer teilt dem Kunden den Code im Kundenabkommen mit. Fehlt der Code, kann er durch den Beförderer nachgetragen werden.	- Empfänger	- Absender - vertraglicher Beförderer - aufeinander folgender Beförderer	

Feld Nr.	Status	Daten	Zugriff auf Daten		
			Lesen	Eingeben	Ändern
59	O	Ankunftsdatum: Datum (Jahr, Monat, Tag) bei Ankunft der Sendung am Ankunftsbahnhof der Sendung. Der Beförderer kann die Empfangsnummer eintragen. Unterhalb dieses Feldes: Nummer und Bezeichnung des Frachtbriefblattes. Diese Angaben sind auf dem Papier-Frachtbrief vorgedruckt und im elektronischen Frachtbrief gespeichert.	- Absender - Empfänger		- vertraglicher Beförderer - aufeinander folgender Beförderer (Angabe durch den Beförderer bei Bestimmung.)
60	K	Bereitgestellt: Eintrag des Datums (Monat, Tag und Stunde) der Bereitstellung der Sendung an den Empfänger. Diese Angabe auf dem Frachtbrief kann durch ein anderes Mittel ersetzt werden.	- Absender - Empfänger		- vertraglicher Beförderer - aufeinander folgender Beförderer (Angabe durch den Beförderer bei Bestimmung.)
61	K	Empfangsbescheinigung: Datum und Unterschrift des Empfängers bei der Ablieferung. Die Empfangsbescheinigung auf dem Frachtbrief kann durch ein anderes Mittel ersetzt werden.	- vertraglicher Beförderer - aufeinander folgender Beförderer - Absender	- Empfänger	
62	O	Sendungs-Identifikation: Angabe der Sendungsidentifizierung [Landescode gemäss Anlage zu UIC-Merkblatt 920-14 und Bahnhofscodenummer gemäss DIUM, Code des Beförderers, bzw. des ausführenden Beförderers bei Abgang gemäss Verzeichnis der Beförderercodes (www.cit-rail.org) und Versandnummer]. Auf dem Papier-Frachtbrief ist die Kontroll-Etikette auf den Blättern 2 (Frachtkarte) und 5 (Versandschein) anzubringen. Wird die Identifikation der Sendungen maschinell vorgenommen, kann auf das Aufkleben der Kontroll-Etikette verzichtet werden.	- Absender - Empfänger - aufeinander folgender Beförderer	- vertraglicher Beförderer	

Frachtberechnungsabschnitte

- Die Frachtberechnungsabschnitte A bis G sind in einheitlicher Form dargestellt. Zur Vermeidung von Missverständnissen müssen im Schriftverkehr die Felder der Sektionen immer mit der Feldnummer bezeichnet werden (z.B. A.70).
- Die Benutzung der Felder 79 der Frachtberechnungsabschnitte A bis C auf der Vorderseite und jene der Felder 81 bis 90 der Frachtberechnungsabschnitte A bis G auf der Rückseite ist fakultativ.
- Bei Anwendung eines Kundenabkommens, das eine zentralisierte Frachtberechnung vorsieht, wird für die ganze vom Kundenabkommen gedeckte Strecke nur ein Frachtberechnungsabschnitt verwendet, unabhängig davon, ob die im Abkommen vorgesehenen Preise getrennt oder als Globalpreis ausgedrückt sind.
- Jeder Beförderer, der Kosten in Rechnung stellt, verwendet einen eigenen Frachtberechnungsabschnitt. Falls die Anzahl der Frachtberechnungsabschnitte nicht ausreichend ist, sind Ergänzungsblätter zu verwenden (gilt nur für den Papier-Frachtbrief).