



**INF. 6**

5 novembre 2014

Original : allemand

**RID :** 4<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID  
(Madrid, 17-20 novembre 2014)

**Objet :** Détermination d'un référentiel standardisé pour les contrôles à effectuer en cas  
d'acheminement de citernes

**Observations de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) concernant les documents  
OTIF/RID/CE/GTP/2014/15 et OTIF/RID/CE/GTP/2014/23 transmis par l'Italie**

1. Compte tenu de la remise tardive du document OTIF/RID/CE/GTP/2014/23, l'UIC n'a pas été en mesure de procéder à une analyse approfondie de cette nouvelle proposition de l'Italie. La réunion de son groupe d'experts pour le transport de marchandises dangereuses s'est tenue en fonction de la date limite de remise des documents officiels, à savoir dès les 14 et 15 octobre 2014. Ledit document n'était pas encore disponible à cette date et sa version française ne l'a été qu'au 31 octobre 2014. Cette situation rend difficile voire impossible pour l'association de fournir un travail approfondi et constructif.
2. Selon l'Italie, ce document constitue une proposition alternative au document OTIF/RID/CE/2014/15 remis mais non traité lors de la 3<sup>e</sup> session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts RID (Berne, 20-21 mai 2014).
3. L'UIC espère que cette nouvelle proposition pourra être examinée de manière plus approfondie par la 4<sup>e</sup> session du groupe de travail de la Commission d'experts RID. La discussion devra notamment permettre de clarifier les objectifs, l'applicabilité et la portée de cette nouvelle proposition.
4. Avec le présent document, l'UIC entend contribuer à cette discussion en attirant l'attention des participants sur un certain nombre de difficultés et de problèmes importants. À des fins de simplification, l'UIC a examiné les deux documents séparément en se concentrant sur les aspects et questions identifiables à ce stade.

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

## Remarques concernant le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/15

5. L'Italie motive la nécessité d'une introduction obligatoire des listes de vérification pour les remplisseurs, les transporteurs et les déchargeurs comme suit :
- amélioration de la sécurité,
  - évitement de fuites de gouttes au niveau des dispositifs de fermeture des citernes,
  - possibilité de consigner la conformité aux obligations sous une forme tangible et traçable,
  - conservation des preuves en cas d'écart eu égard aux mesures prises.
6. L'UIC formule les observations suivantes à ce propos :

### Amélioration de la sécurité

7. L'UIC se félicite des mesures visant à améliorer la sécurité, pour autant qu'elles soient praticables, qu'elles présente un ratio coûts-avantages équilibré et n'affectent pas unilatéralement la compétitivité entre les modes de transport. L'introduction obligatoire de listes de vérification pour les remplisseurs, transporteurs et déchargeurs entraînerait une charge supplémentaire considérable pour les intervenants sans pour autant améliorer significativement la sécurité des transports.
8. Les fuites de gouttes ont certes une pertinence pour la sécurité, mais leur ampleur n'est pas telle qu'il faille des mesures allant au-delà de celles déjà établies ou introduites. En outre, on n'a pas connaissance d'accidents ayant résulté de fuites de gouttes ou dont les répercussions négatives auraient été aggravées par de telles fuites.
9. Pour garantir le respect des contrôles requis, la plupart des remplisseurs mais aussi certains déchargeurs ont déjà introduit des listes de vérification applicables avant, pendant et après les opérations de remplissage et de déchargement. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, des modèles de listes de vérification sont également enregistrés sur le site internet de l'OTIF.
10. L'obligation d'utiliser les listes de vérification prévues par l'Italie engendrerait un surcroît inutile de travail, sans aucun gain de sécurité.
11. De nombreux transporteurs (actuellement 43 entreprises ferroviaires figurent sur la liste de l'annexe A de la fiche UIC 471-3 O) s'engagent d'ores et déjà à appliquer les 10 points de vérification du point 5 de la fiche UIC 471-3 O pour leurs contrôles, que les transports s'effectuent par citernes ou par colis et quelle que soit la classe de danger ; autrement dit, les contrôles sont réalisés pour tous les types de transports de marchandises dangereuses et toutes les classes de danger. Les points de vérification sont indiqués dans le règlement interne propre à chaque EF. Les agents qui acceptent les marchandises dangereuses au point de départ sont formés conformément au chapitre 1.3 RID et ne sont autorisés à intervenir que s'ils ont suivi une formation.
12. Contrairement aux vérifications à effectuer et à enregistrer, par exemple, avant le décollage d'un avion commercial et qui revêtent une importance fondamentale pour la sécurité aérienne, les contrôles auxquels le transporteur doit procéder au lieu de départ en vertu du RID :
- sont moins étendus,
  - ne doivent pas nécessairement être réalisés dans un ordre chronologique déterminé,
  - ne sont pas nécessairement réalisés sur place (le contrôle d'admission s'effectue normalement de manière centralisée et le contrôle d'acceptation de manière décentralisée, sur place)
  - ne revêtent qu'une importance secondaire en termes de sécurité, étant donné que les obligations de contrôle initiales incombent aux intervenants situés en amont dans la chaîne de transport,
  - ne sont pas praticables, car les agents ne peuvent aisément remplir les listes de

vérification sur place en raison des conditions météorologiques externes et de l'absence de protection adéquate contre les intempéries,

- ne sont pas en phase avec les évolutions ultérieures, étant donné qu'il ne devrait plus exister à l'avenir de document de transport matérialisé et qu'il n'y aura donc plus lieu d'avoir des documents papier.

13. L'obligation d'utiliser les listes de vérification prévues par l'Italie engendrerait un surcroît inutile de travail, sans aucun gain de sécurité. Aucune réglementation générale sur la sécurité ferroviaire, ni aucun texte légal sur le droit des transports ferroviaires ne comporte de dispositions obligatoires concernant des listes de vérification.

#### Éviter les fuites de gouttes

14. Les sujets des listes de vérification (en particulier sous l'angle de la production) et des fuites de gouttes ont déjà été abordés à plusieurs reprises dans le cadre des réunions du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID.
15. Comme suite à l'initiative de l'UIC visant à préciser les obligations de vérification à la charge du remplisseur, qui avait été présentée lors de la Réunion commune RID/ADR/ADN de mars 2010 (document OTIF/RID/RC/2010/5), les différentes instances, notamment le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » de la Commission d'experts du RID ont rediscuté en profondeur des fuites de gouttes au cours de la période 2010-2013.
16. Finalement, la 51<sup>e</sup> réunion de la Commission d'experts du RID a décidé, sur la base des conclusions de la réunion du groupe de travail « Obligations de sécurité incombant intervenants » des 12 et 13 avril 2012 à Rome, de placer sur le site internet de l'OTIF les listes de vérification établies par le CEFIC pour les remplisseurs et déchargeurs et d'y faire référence au 1.4.3.3 et au 1.4.3.7.1 du RID au moyen de notas.
17. On retiendra en particulier les éléments suivants :

L'initiative s'adressait à l'origine aussi bien à la route qu'au rail. À l'époque, l'Allemagne avait soutenu expressément l'initiative de l'UIC en indiquant qu'une étude effectuée en Allemagne dans le cadre d'un projet de recherche sur l'étanchéité des wagons-citernes avait montré que le contrôle de l'étanchéité des dispositifs de fermeture après remplissage ou vidange constituait la manière la plus efficace de réduire les fuites de gouttes (document informel INF.8 pour la Réunion commune de mars 2010). L'annexe au document informel INF.16 du CEFIC précise que d'après les constats effectués dans le cadre de ce projet de recherche, les fuites de gouttes ne surviennent que dans 0,2 % de l'ensemble des transports.

18. En ce qui concerne les transports multimodaux, la nécessité de débattre également de ce thème à l'occasion de la Réunion commune a été soulignée à plusieurs reprises lors des discussions (voir paragraphe 23 du document informel INF. 14 pour la 51<sup>e</sup> réunion de la Commission d'experts du RID).
19. Le groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » est arrivé à la conclusion que du fait de la formation requise pour le personnel au sens du chapitre 1.3 RID, les listes de vérification destinées au transporteur ferroviaire ne représentaient pas un moyen adapté en vue de constater les écarts par rapports aux dispositions du RID ou de consigner les fuites de gouttes. Il a observé au contraire que ces fuites représentaient des « problèmes non importants qui pourraient être également résolus individuellement, qu'en « cas de reprise de prescriptions complémentaires dans la réglementation, il ne faudrait formuler que l'objectif de protection, et non [...] [les] mesures individuelles » et « qu'il faudrait procéder à des recherches précises sur les classes concernées et sur les quantités qui ont fuies par rapport aux quantités transportées ». Le groupe de travail a finalement préconisé de préciser davantage les dispositions ayant trait au remplissage et à la vidange (voir paragraphes 22 à 25 du compte-rendu de la 7<sup>e</sup> réunion du groupe de travail « Technique des citernes et des

véhicules » – document A 81-03/504-2006 du 12 mai 2006). (La question des listes de vérification a été examinée lors des 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> réunions du groupe de travail « Technique des citernes et des véhicules » et celle des fuites de gouttes a été discutée de la 6<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> réunion.)

20. La nouvelle proposition italienne ne tient aucunement compte de ces principes et recommandations.

Possibilité de respecter ces obligations sous une forme tangible et traçable

21. Ici, on notera que les obligations énoncées au chapitre 1.4 s'adressent aux entreprises et non à des personnes particulières, et certainement pas aux agents d'exécution locaux, car ceux-ci n'assument généralement pas par délégation d'obligations incombant à l'entrepreneur. Ainsi, il n'est pas certain qu'il soit opportun de faire figurer les noms des vérificateurs sur une liste de vérification et d'obliger ces derniers à apposer leur signature. Par ailleurs, on relèvera que, même en l'absence de liste de vérification, c'est-à-dire à partir des documents de transport et des plans de roulement à conserver ainsi que d'autres documents similaires, il est possible de déterminer a posteriori l'identité des personnes ayant réalisé les vérifications, même si cela ne présente de toute façon pas de pertinence à la lumière des commentaires ci-dessus sur les obligations incombant aux entrepreneurs (voir également les observations sur le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/23 du 14 octobre 2014).

Conservation des preuves en cas d'écart eu égard aux mesures prises

22. L'Italie fonde son argumentation sur la nécessité de préserver les preuves des mesures de correction mises en œuvre, au cas où un écart serait relevé, et propose que la liste de vérification prescrite au 1.4.3.8 (nouveau) pour le remplisseur et le transporteur accompagne dans ce cas l'envoi. En l'absence d'écart constaté, la liste de vérification est appelée à être archivée par les intervenants.
23. On peut alors s'interroger sur le sens de cette disposition. Le remplisseur ne peut remettre l'envoi au transporteur en vue de son acheminement que si cet envoi est conforme au RID. Si la vérification finale du remplisseur révèle une anomalie, celle-ci n'est pas consignée mais directement corrigée. La liste de vérification définitive (sans anomalie) serait alors à archiver. De ce fait, on ne trouvera jamais une liste de vérification du remplisseur mentionnant un écart par rapport aux prescriptions et qui devrait donc accompagner l'envoi au cours de son acheminement.
24. Au lieu de départ, le transporteur ne prendra à son tour pas en charge un envoi non conforme aux prescriptions du RID, mais renverra normalement celui-ci à l'expéditeur en vue de la correction de l'anomalie. Autrement dit, dans ce cas également, il n'y aura pas de liste de vérification (définitive) mentionnant une anomalie, car la remise de l'envoi est conditionnée par sa conformité au RID. Par conséquent, même dans ce cas, on ne trouvera pas de liste de vérification accompagnant l'envoi (voir RID 1.4.2.2.3).
25. Si le transporteur relève une anomalie au cours du transport, il ne peut pas non plus consigner dans une liste de vérification la rectification de l'anomalie ou la mise en œuvre de mesures, puisque, comme cela a été indiqué plus haut, aucune liste de vérification n'est emportée à bord (seul un envoi conforme aux dispositions est remis par l'expéditeur ou le remplisseur au transporteur et est pris en charge par ce dernier).
26. Comme le transport ne peut se poursuivre que si l'envoi se trouve dans un état conforme au RID, on n'adjointra pas non plus de liste de vérification, car premièrement, il n'existe pas au préalable de liste de vérification sur laquelle des indications pourraient être portées et deuxièmement, il n'y aurait plus non plus d'anomalie à consigner dans une nouvelle liste de vérification (définitive).

27. En ce qui concerne les listes de vérification prévues pour l'exploitation ferroviaire, il importe de prendre en compte les aspects suivants :
28. Égalité de concurrence/Praticabilité
- Le temps consacré au renseignement d'une liste de vérification pour chaque wagon / conteneur-citerne, etc. apparaît totalement disproportionné, en particulier pour les trains complets constitués de plusieurs wagons transportant la même marchandise, par rapport au gain de sécurité réalisable. Ce type de mesure porte indûment atteinte à la compétitivité du fret ferroviaire.
29. Selon l'ADR, les transporteurs routiers n'effectuent les vérifications que « le cas échéant », alors qu'en application du RID, les transporteurs ferroviaires les réalisent de manière systématique.
30. Dans le secteur du transport ferroviaire, les bonnes pratiques sont déjà décrites par la fiche UIC 471-3, point 5 (catalogue des 10 points à contrôler). Le transport routier n'est pas assujéti à de telles dispositions d'application.
31. Le RID signale déjà l'existence de listes de vérification pour les remplisseurs et les déchargeurs, alors que l'ADR n'en fait aucunement mention.
32. Si ces prescriptions ne sont ancrées que dans le RID, il en résultera une dégradation supplémentaire de la compétitivité du rail. Les remplisseurs de conteneurs citernes et citernes mobiles en transport combiné ne seront pas touchés dans la mesure où il n'est pas proposé d'insérer de telles prescriptions dans l'ADR.

#### Autres remarques de fond concernant le document de l'Italie

33. L'expéditeur doit indiquer le nom du remplisseur et du transporteur ainsi que le libellé au 5.4.1.2.6 (nouveau) dans le document de transport des envois de marchandises dangereuses transportées en citernes. Il est légitime de se demander comment l'expéditeur pourra remplir cette exigence dans le cadre du transport combiné, où en règle générale le nom du remplisseur ne peut être connu.
34. Par ailleurs, pourquoi prévoir que la liste de vérification accompagne le transport en cas d'anomalie constatée (cf. 1.4.3.8.2), alors que ni le remplisseur ni le transporteur ne remettrait ou n'accepterait un envoi non-conforme aux dispositions du RID ? Un tel transport n'aurait donc même pas lieu.
35. Le constat d'une anomalie au cours du transport ne pourrait quant à lui pas être consigné, car les envois ne sont en principe pas accompagnés d'une liste de vérification.
36. Les mesures proposées ne sont pas suffisamment motivées. Aucune analyse coûts-avantages n'a été établie.
37. Il est proposé de rajouter une obligation pour le transporteur (1.4.2.2.1 nouveau) stipulant que ses obligations sont réputées respectées, dès lors que les listes de vérification mentionnées au 1.4.3.8 sont remplies et/ou utilisées.
38. Le nota « Les vérifications visées au point 5 de la la fiche UIC 471-3 O sont réputées effectuées, si [la liste de vérification est remplie] » pose particulièrement problème. Comment les vérifications selon le point 5 de ladite fiche peuvent-elle être réputées réalisées, alors que la liste de vérification ne tient compte ni des marchandises dangereuses en colis ni de celles des classes 1 et 7 ?

39. Dans le cas de l'introduction obligatoire d'une liste de vérification, la fiche UIC 471-3 O, point 5, ne devrait plus être mentionnée dans le RID sous les obligations du transporteur. Si la proposition de l'Italie ou la nouvelle formulation du point 1.4.2.2.1 du RID devaient être examinées plus en avant, il faudrait logiquement prévoir également des listes de vérification pour le transport de colis et pour celui des marchandises dangereuses des classes 1 et 7.

Remarques concernant la liste de vérification destinée aux transporteurs

40. Le contrôle n° 2 ne revêt pas seulement une importance pour les 2.2.41.1.13 et 2.2.52.1.8 (cf. note en bas de page 1).

41. Le contrôle n° 5 « Expiry date of the maintenance of the wagon » est indépendant des obligations du transporteur conformément au RID.

42. Le contrôle n° 7 devrait avoir le même renvoi que les points 3 et 4 : « REFER TO TABLE BELOW ».

**Remarques concernant le document OTIF/RID/CE/GTP/2014/23**

43. Selon l'UIC, l'inscription prévue dans le document de transport en cas d'acheminement de citernes (avec le rajout d'un nouveau paragraphe 5.4.1.2.6) doit être rejetée pour les raisons suivantes :

- Les vérifications à la charge du transporteur ne sont pas effectuées par une seule instance (personne), mais par plusieurs (dans le cas de plusieurs transporteurs qui possèdent un centre de traitement et une base de données de marchandises dangereuses, le contrôle d'admission se fait de manière centralisée – p.ex. chez DB Schenker Rail par le service après-vente à Duisbourg – et le contrôle d'acceptation au transport, de manière décentralisée par des collaborateurs sur site). Il est donc impossible d'indiquer le « nom de la personne responsable ayant effectuée les contrôles prescrits ».
- Puisque les agents ayant exécuté les vérifications n'assument pas de responsabilités par délégation, mais que celles-ci incombent à leurs supérieurs hiérarchiques et dirigeants, leurs noms ne présentent juridiquement aucun intérêt.
- L'enregistrement devrait être fait dès l'établissement de la lettre de voiture dans le cadre du traitement centralisé des ordres de transport. Or, à ce moment-là, ni le nom de l'agent chargé sur place de l'acceptation au transport, ni la date réelle de l'acceptation ne sont connus.
- Conformément au guide de la lettre de voiture CIM (GLV-CIM ; extrait en annexe 1), la date prévue (mois/jour/heure) et le lieu de la remise/acceptation doivent de toute façon être notés dans la case 16 de la lettre de voiture CIM (le transporteur doit indiquer les écarts dans la case 56).
- Selon le guide de la lettre de voiture CIM (GLV-CIM) le code d'identification du transporteur au lieu de départ est à indiquer en case 62.
- Il sera donc possible d'établir, si nécessaire, même après le transport, quel agent a exécuté ce travail, à l'aide des plans de rotation et d'affectation du personnel, des indications obligatoires inscrites sur la lettre de voiture CIM mentionnées ci-dessus et en fonction des délais de conservation prévus par le RID.
- Par ailleurs, il est possible d'établir à l'aide du code du transporteur indiqué dans la case 62 et de l'annexe A de la fiche UIC 471-3 O si les vérifications ont été effectuées selon le point 5 de la fiche UIC 471-3 ou selon le point 1.4.2.2.1 a) à g).

- Il est difficile de comprendre pourquoi les vérifications faites par le transporteur doivent obligatoirement être accompagnées des indications de nom et de date, alors que cela n'est pas le cas pour les autres intervenants.
-



Comité International  
des transports ferroviaires

Internationales  
Eisenbahntransportkomitee

International Rail  
Transport Committee

Etat 1<sup>er</sup> juillet 2014

---

---

---

# Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM)

Applicable à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006



<p><b>30 Lettre de voiture CIM</b> <input type="checkbox"/> <b>Frachtbrief CIM</b></p> <p><b>31 Expéditeur (nom, adresse) - Absender (Name, Anschrift)</b></p> <p>Signature - Unterschrift</p> <p>N° TVA - MWST-Nr.</p> <p><b>32 Destinataire (nom, adresse, pays) - Empfänger (Name, Anschrift, Land)</b></p> <p>N° TVA - MWST-Nr.</p>		<p><b>Lettre wagon CUV</b> <input type="checkbox"/> <b>Wagenbrief CUV</b></p> <p><b>33 Expéditeur (nom, adresse) - Absender (Name, Anschrift)</b></p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p> <p><b>34 Destinataire (nom, adresse, pays) - Empfänger (Name, Anschrift, Land)</b></p> <p>E-Mail</p> <p>Tel.</p> <p>Fax</p>		<p><b>40</b>   <b>41</b>   <b>42</b>   <b>43</b></p> <p><b>44</b>   <b>45</b>   <b>46</b>   <b>47</b></p>	
<p><b>10 Lieu de livraison - Ablieferungsort</b></p> <p>Gare - Bahnhof   Pays - Land</p>		<p><b>7</b> Déclarations de l'expéditeur - Erklärungen des Absenders</p> <p><b>8</b> Annexes - Beilagen</p>		<p><b>6</b> Référence expéditeur - Absender Referenz</p>	
<p><b>13 Conditions commerciales - Kommerzielle Bedingungen</b></p>		<p><b>16</b> Prise en charge - Übernahme</p> <p>mois - jour - heure / Monat - Tag - Stunde</p> <p>Lieu - Ort</p>		<p><b>17</b></p>	
<p><b>15 Informations pour le destinataire - Vermerke für den Empfänger</b></p>		<p><b>18</b> Wagon N° - Wagen Nr.</p>		<p><b>19</b> Parcours - Strecke</p> <p>par - durch</p>	
<p><b>21</b> Désignation de la marchandise - Bezeichnung des Gutes</p>		<p><b>22</b> Transport exceptionnel - Aussergewöhnliche Sendung <input type="checkbox"/> oui ja</p> <p><b>23</b> RID <input type="checkbox"/> oui ja</p> <p><b>24</b> NHM Code</p> <p><b>25</b> Masse</p>		<p><b>26</b> Déclaration de valeur - Wert des Gutes</p> <p>Monnaie</p> <p><b>27</b> Intérêt à la livraison - Interesse an der Lieferung</p> <p>Währung</p> <p><b>28</b> Remboursement - Nachnahme</p> <p>Monnaie</p> <p><b>29</b> Vérification - Überprüfung</p> <p>par - durch</p>	
<p><b>35</b> Parcours - Strecke</p>		<p><b>36</b> Frais - Frachten</p>		<p><b>49</b> Code d'affranchissement - Frankaturcode</p> <p><b>50</b> Itinéraires - Leitungswege</p>	
<p><b>37</b> Parcours - Strecke</p>		<p><b>38</b> Frais - Frachten</p>		<p><b>51</b> Opérations douanières - Zollbehandlung</p>	
<p><b>39</b> Parcours - Strecke</p>		<p><b>39</b> Frais - Frachten</p>		<p><b>52</b> Bulletin d'affranchissement - Frankaturrechnung</p> <p>renvoyé zurückgesandt</p> <p>mois - jour / Monat - Tag</p>	
<p><b>58</b> Déclarations du transporteur - Erklärungen des Beförderers</p>		<p><b>57</b> Autres transporteurs - Andere Beförderer</p> <p>Nom, adresse - Name, Anschrift</p> <p>Parcours - Strecke</p> <p>Qualité - Eigenschaft</p>		<p><b>53</b> Avis d'encaissement N° - Nachnahmebegleitschein Nr.</p> <p>renvoyé zurückgesandt</p> <p>mois - jour / Monat - Tag</p>	
<p><b>59 a) Transporteur contractuel - Vertraglicher Beförderer</b></p> <p>Signature - Unterschrift</p>		<p><b>59</b> Date d'arrivée - Ankunftsdatum</p> <p>Arrivage N° - Empfangs-Nr.</p>		<p><b>54</b> Procès-verbal N° - Tatbestandsaufnahme Nr.</p> <p>établi par erstellt durch</p> <p>mois - jour / Monat - Tag</p>	
<p><b>b) Procédure simplifiée de transit ferroviaire - Vereinfachtes Eisenbahnversandverfahren</b></p> <p><input type="checkbox"/> oui ja</p> <p>Code principal obligé - Code Hauptverpflichteter</p>		<p><b>60</b> Mise à disposition - Bereitgestellt</p> <p>mois - jour - heure / Monat - Tag - Stunde</p> <p><b>61</b> Quittance du destinataire - Empfangsbescheinigung</p>		<p><b>62</b> Identification de l'envoi - Sendungs-Identifikation</p> <p>Pays - Land</p> <p>Gare - Bahnhof</p> <p>Entreprise - Unternehmen</p> <p>Exp. N° - Versand Nr.</p>	
<p><b>1</b></p>		<p><b>29</b> Lieu et date d'établissement - Ort und Datum der Ausstellung</p> <p>Date, signature - Datum, Unterschrift</p>			

No Case	Statut donnée	Données	Accès aux données		
			Lire	Entrer	Modifier
13	C	<p><b>Conditions commerciales.</b></p> <p>Code Condition</p> <p>1 Itinéraire ...</p> <p>2 Courant de trafic ...</p> <p>3 Transporteurs chargés d'effectuer le transport, parcours, qualité</p> <p>4 Gares frontière définies ... (pour transports exceptionnels)</p> <p>5 Autres conditions demandées ... (par exemple indication du no du contrat EDI en cas d'utilisation d'une lettre de voiture électronique ou indication du numéro des autres accords clients ou tarifs – le numéro de l'accord client ou du tarif qui couvre le parcours du premier transporteur qui prend en charge la marchandise est inscrit dans la case 14).</p>	- Destinataire	- Expéditeur	<p>- Transporteur contractuel</p> <p>- Transporteur subséquent</p> <p>(Modification uniquement suite à un ordre ultérieur ou à une instruction de l'expéditeur ou du destinataire.)</p>
14	C	<p><b>Numéro de l'accord client ou du tarif :</b></p> <p>Indication du numéro de l'accord client ou du tarif qui couvre le parcours du premier transporteur qui prend en charge la marchandise, précédée du code 1 pour les accords clients ou 2 pour les tarifs.</p>	- Destinataire	- Expéditeur	<p>- Transporteur contractuel</p> <p>- Transporteur subséquent</p> <p>(Modification uniquement suite à un ordre ultérieur ou à une instruction de l'expéditeur ou du destinataire.)</p>
15	F	<p><b>Informations pour le destinataire :</b></p> <p>Communications de l'expéditeur au destinataire en relation avec l'envoi. Ces communications ne lient pas le transporteur.</p>	- Destinataire	- Expéditeur	
16	O	<p><b>Prise en charge :</b> Lieu (y compris code gare selon le DIUM et code pays selon l'annexe à la fiche UIC 920-14) et date (mois, jour et heure) de la prise en charge de la marchandise. Sur la lettre de voiture papier, la gare et le pays peuvent être indiqués en toutes lettres. Remarque : lorsque les informations relatives à la prise en charge effective diffèrent des indications de l'expéditeur, le transporteur qui prend en charge la marchandise le constate dans la case 56 « Déclarations du transporteur ».</p>	- Transporteur contractuel - Transporteur subséquent - Destinataire	- Expéditeur	
17	F	<p><b>Code du lieu de la prise en charge :</b> Le transporteur communique le code à l'expéditeur par le biais de l'accord client. Si le code manque, il peut être inscrit par le transporteur.</p>	- Destinataire	- Expéditeur - Transporteur contractuel - Transporteur subséquent	



No Case	Statut donnée	Données	Accès aux données		
			Lire	Entrer	Modifier
59	O	<b>Date d'arrivée</b> : Date d'arrivée (année, mois, jour) de l'envoi à la gare d'arrivée. Le transporteur peut y ajouter le numéro d'arrivage. En dessous de cette case, numéro et désignation du feuillet de la lettre de voiture. Ces indications sont préimprimées sur la lettre de voiture papier et enregistrées dans la lettre de voiture électronique.	- Expéditeur - Destinataire		- Transporteur contractuel - Transporteur subséquent  (Indication par le transporteur à l'arrivée.)
60	C	<b>Mise à disposition</b> : Date (mois, jour, heure) de mise à disposition de l'envoi au destinataire. Cette indication sur la lettre de voiture peut être remplacée par un autre moyen.	- Expéditeur - Destinataire		- Transporteur contractuel - Transporteur subséquent  (Indication par le transporteur à l'arrivée.)
61	C	<b>Quittance du destinataire</b> : Date et signature du destinataire lors de la livraison. La quittance du destinataire sur la lettre de voiture peut être remplacée par un autre moyen.	- Transporteur contractuel - Transporteur subséquent - Expéditeur	- Destinataire	
62	O	<b>Identification de l'envoi</b> : Indication du no d'identification de l'envoi [codes du pays selon l'annexe à la fiche UIC 920-14 et de la gare selon le DIUM, code du transporteur, respectivement du transporteur substitué au départ, conformément à la liste des codes des transporteurs ( <a href="http://www.cit-rail.org">www.cit-rail.org</a> ) et no d'expédition]. Sur la lettre de voiture papier, l'étiquette de contrôle est apposée sur les feuillets 2 (feuille de route) et 5 (souche d'expédition). Lorsque l'identification des envois est effectuée par ordinateur, il est renoncé à l'utilisation d'étiquettes de contrôle.	- Expéditeur - Destinataire - Transporteur subséquent	- Transporteur contractuel	

### Sections de taxation

- Les sections de taxation A à G ont une présentation uniforme. Afin d'éviter toute équivoque, les cases des sections doivent être précisées dans toute correspondance par le no de la section en cause (p. ex. A.70).
- L'utilisation des cases 79 des sections de taxation A à C au recto et celle des cases 81 à 90 des sections de taxation A à G au verso est facultative.
- En cas d'application d'un accord client prévoyant une taxation centralisée, une seule section de taxation est utilisée pour l'ensemble du parcours couvert par cet accord, que les prix prévus à l'accord soient exprimés sous forme de prix scindés ou globaux.
- Chaque transporteur qui met en compte des frais utilise une section de taxation distincte. Lorsque le nombre des sections de taxation ne suffit pas, il est fait usage de feuilles supplémentaires (ne vaut que pour la lettre de voiture papier).