

Terminalbetrieb	Terminal Check-in-Verfahren
Ablauf Terminal-Check-in	DUSS-401.00 Seite 1

1 Allgemeines

- (1) Der Check-In soll neben der Prüfung, ob die Sendung zur Beförderung auf der Schiene angenommen werden darf, auch Angaben liefern, die im folgenden Ablauf bei der Agentur, der Auftragsbearbeitung und im Terminalbetrieb benötigt werden.

Zweck des Check-In

Durch die Mithilfe der LKW-Fahrer (Vorausfüllen des Check-In Vordrucks) soll die Bearbeitungszeit so kurz wie möglich gehalten werden. Eine kommerzielle und verkehrliche Auftragsbearbeitung kann erst nach Vorlage des vom LKW-Fahrer und Checker unterschriebenen Check-In Vordrucks erfolgen.

2 Bearbeitung von LE ohne Gefahrgut

- (1) Da im Regelfall nur wenige Angaben erforderlich sind, besteht die Möglichkeit, zwei LE von demselben Auflieferer auf einem Vordruck (DUSS-401.00V01) zu bearbeiten.

Anwendung des Vordrucks Check-In

In die einzelnen Felder sind folgende Angaben einzutragen:

1. Kennzeichnung des Containers (Ct)/ Tankcontainers (TC) (Code des Eigentümers, Seriennummer, ISO-Kontrollziffer).
2. Aus der Anschrift des Ct/ TC die Länge, Breite und Höhe (Fuß/m).

Das C-Profil wird von der Agentur gemäß nachfolgender Tabelle ergänzt.

Containerhöhe	Containerbreite		bis 2438 mm	Container-Höhen-modul	größer 2438 mm bis 2500 mm	größer 2500 mm bis 2600 mm
	Abmessungs-kode ^{a)}	Klasse 1* (ISO)*	Klasse 2**		Klasse 3***	
8'	= 2438 mm	0*	C 00	1	C 00	C 330
8 ½'	= 2591 mm	2*, C**, L***	C 12	2	C 12	C 331
	2600 mm	-----	-----	3	C 13	C 332
9'	= 2743 mm	4*	C 29		Keine Container nach UIC MB 592-2, sondern nach VRL 9.1 zu befördern	
9 ½'	= 2896 mm	5*	C 44			

*, **, *** Zuordnung zu jeweiligen Containerbreiten

(Auszug aus den Verladevorschriften gemäß UIC-Verladerichtlinie 9, Band 2)

Terminalbetrieb	Terminal Check-in-Verfahren
Ablauf Terminal-Check-in	DUSS-401.00 Seite 2

3. Bei Ladeinheiten (Ct, TC, WB, TWB) mit oberen Eckbeschlägen mit CSC-Sicherheitszulassungsschild.
 - a) mit ACEP - Feld „ja“ ankreuzen, wenn eine gültige ACEP-Kennzeichnung bestehend aus den Buchstaben ACEP und dem Kennzeichen der Zulassung vorhanden ist.

Beispiel:

Gültige ACEP-Kennzeichnung	Ohne ACEP-Kennzeichnung
<p>CSC SAFETY APPROVAL F/EM/7143/00 ACEP USA DATE MANUFACTURED : 01-2008 IDENTIFICATION No. : TRU MAXIMUM GROSS WEIGHT : 34000 kg 74960 lb ALLOW. STACK. WT. 1.8 G. : 34000 kg 74960 lb RACKING TEST LOAD VALUE : 15280 kg 33600 lb</p>	<p>CSC SAFETY APPROVAL 1R1D5 - 932 - 9870 DATE MANUFACTURED : 01-2008 MANUFACTURER'S No. : CS-445/2008 MAXIMUM GROSS WEIGHT : 23000 kg 50716 lb ALLOW. STACK. WT. 1.8 G. : 23000 kg 50716 lb RACKING TEST LOAD VALUE : 15290 kg 33716 lb SIDE WALL STRENGTH 0.6 P : 8020 kg 17650 lb END WALL STRENGTH 0.4 P : 8020 kg 17650 lb DATE OF EXAMINATION : 11-2011</p>

- b) ohne ACEP-Kennzeichnung bzw. - Herstell-/ Prüfdatum eintragen, wenn keine gültige ACEP-Kennzeichnung vorhanden ist
4. Registriernummer des Wechselbehälters (WB)/ Tankwechselbehälters (TWB), Sattelanhängers (SAnh)/Tanksattelanhängers (TSAnh) das amtliche Kennzeichen des Motorfahrzeuges und den ILU-Code.
5. Bei WB/ TWB aus dem Kodenummernschild die Profilnummer.
6. Für SAnh/ TSAnh das im Kodenummernschild aufgeführte Profil, die Stützbockhöhe in cm und der Kompatibilitätskode. Bei Kodifizierungen älterer Bauart sind im Kodenummernschild die Stützbockhöhe und der Kompatibilitätskode nicht angegeben. Bei SAnh/ TSAnh mit der Zusatzangabe ↓ ist das Feld anzukreuzen, die erforderliche Stützbockhöhe ist hierbei 98 cm.

Code XL	EN 12642 - XL
----------------	----------------------

Terminalbetrieb	Terminal Check-in-Verfahren
Ablauf Terminal-Check-in	DUSS-401.00 Seite 3

7. Das Feld „Kodifizierung fehlt“ ist anzukreuzen, wenn kein Kodenummernschild vorhanden ist. Das Feld „Nur 1 Kodenummernschild vorhanden“ ist anzukreuzen, wenn das Schild nur einseitig vorhanden ist. Das Feld „Provisorische Kodifizierung“ ist anzukreuzen, falls nur ein provisorisches Kodenummernschild vorhanden ist. In diesem Falle ist zusätzlich das Datum der Gültigkeit einzutragen.
8. Anzahl der Plomben (Verschlüsse), das Zeichen nur nach Aufforderung durch Agentur /Auftragsbearbeitung vom Fahrer eintragen lassen.
9. Wenn Abfallschild „A“ vorhanden, „ja“ ankreuzen.
10. Grundsätzlich werden nur äußerlich erkennbare Schäden festgehalten, die zu einem Schadensersatzanspruch gegenüber dem Terminalbetreiber oder dem Eisenbahnverkehrsunternehmen führen können, und bereits bei der Einfahrt ins Terminal feststellbar sind; sowie Schäden oder Mängel, die betriebsgefährdend im Eisenbahnbetrieb sind. Normale Gebrauchsspuren an den LE sollen nicht dokumentiert werden, also nicht jeden Kratzer oder kleinere Farbabsplitterungen aufnehmen.
11. Festgestellte Schäden und den Schadensort in Kurzform (Zahl) anhand der Übersicht der Schadens-Codes eintragen, z.B. für Eckbeschläge vorne links verbogen = 02 / 09 / 11. Gegebenenfalls Eintrag in eigenen Worten.
12. Nach der Sichtprüfung wird der Check-In Vordruck vom Prüfer und vom Fahrer unterschrieben, und durch den Fahrer der Agentur vorgelegt.
13. Anschließend werden anhand der in der Agentur vorliegenden Auftragsdaten/Beförderungspapiere noch fehlende Angaben ergänzt. Die Agentur bestätigt, dass es sich nicht um Gefahrgut handelt und dass keine Verschluss-/Plombenangaben erforderlich sind.
14. Bei einem CSC-Sicherheitszulassungsschild ohne gültige ACEP- Kennzeichnung darf das angegebene Datum der nächsten Überprüfung nicht überschritten sein. Die Agentur überprüft anhand dieser Daten die Gültigkeit.

Terminalbetrieb	Terminal Check-in-Verfahren
Ablauf Terminal-Check-in	DUSS-401.00 Seite 4

15. Falls Schäden oder Mängel vorliegen, die vor Ort nicht behoben werden können, ist in dem entsprechenden Feld das „ja“ anzukreuzen. Im Zweifelsfall ist der technische Wagenbehandler hinzuzuziehen. Der Schadcode (gemäß AVV Anlage 9) ist im Bedarfsfall durch den technischen Wagenbehandler einzutragen. Weitere Gründe, dieses Feld anzukreuzen, - und damit die Ladeeinheit vom Transport auszuschließen - können sein:
- nicht vorhandenes/ungültiges CSC - Sicherheitszulassungsschild
 - das Datum für die nächste Überprüfung ist bei einem CSC - Sicherheitszulassungsschild ohne gültige ACEP- Kennzeichnung abgelaufen.
 - Die Gültigkeit der „Provisorischen Kodifizierung“ ist abgelaufen. In diesem Falle entscheidet die Agentur nach Rücksprache mit dem Kunden, ob eine kostenpflichtige „Zulassung zum einmaligen Transport“ eingeleitet wird.
 - Schäden die einen sicheren Umschlag ausschließen
16. Nach Unterschrift aller Beteiligten (Fahrer, Checker und Agentur) erhält der Fahrer die Durchschrift des Check-In Formulars, und kann zwecks Einfahrt in das Terminal zum Gate fahren; bzw. nach örtlichen Gegebenheiten weiterbehandelt werden.

3 Bearbeitung von LE mit Gefahrgut

Anwendung des Vordrucks Check-In für Gefahrgut

- (1) Enthält die LE Gefahrgut, so ist der Check-In Vordruck für Gefahrgut (DUSS-401.00V02) zu verwenden. **In diesem sind zusätzlich zu den im Punkt 2 beschriebenen Angaben die nachfolgenden Angaben zu erfassen.**

1. Prüffrist des Tanks überprüfen:

Das Datum der nächsten Prüfung ist nicht überschritten, wenn die nachstehenden Zeitintervalle für die wiederkehrende Prüfung und Zwischenprüfung eingehalten sind.

Die Einhaltung der Prüffrist der wiederkehrenden Prüfung ist anhand des Datums der letzten im Tank-

Terminalbetrieb	Terminal Check-in-Verfahren
Ablauf Terminal-Check-in	DUSS-401.00 Seite 5

schild angegebenen wiederkehrenden Prüfung, die mit einem „P“ gekennzeichnet ist, zu überprüfen.

Ausgehend von der letzten im Tankschild angegebenen Prüfung darf außerdem das Zeitintervall für die Zwischenprüfung nicht überschritten sein. Zwischenprüfungen sind mit einem „L“ hinter dem Prüfdatum gekennzeichnet.

Prüfintervalle:

- UN-Tank, TC und TWB (bei TC und TWB ausgenommenen für tiefgekühlt verflüssigte Gase): 5 Jahre für wiederkehrende Prüfung und 2,5 Jahre + 3 Monate für die Zwischenprüfung
- TC und TWB (für tiefgekühlt verflüssigte Gase) erste wiederkehrende Prüfung nach 8 Jahren und alle weiteren nach 12 Jahren
- MEGC: 5 Jahre nur wiederkehrende Prüfung
- Batteriefahrzeuge, Aufsetztanks, Tankfahrzeuge, Tanksattelanhänger 6 Jahre für wiederkehrende Prüfung und 3 Jahre + 3 Monate für Zwischenprüfung

Bei Einhaltung ist kein Vermerk in der Checkliste erforderlich.

Hinweis:

Die Punkte 2 - 10 sollen die vorhandene Gefahrgut-Kennzeichnung widerspiegeln. Es ist nur die tatsächlich vorhandene Kennzeichnung und der ordnungsgemäße Zustand (RID/ADR konforme Darstellung und Größe, vollflächige Sichtbarkeit, dauerhafte Anbringung und deutliche Lesbarkeit) zu dokumentieren.

2. Orangefarbene Tafel am Heck: „ja“ oder „nein“ ankreuzen.
3. Orangefarbene Tafel seitlich: „ja“ oder „nein“ ankreuzen.
4. a) Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr (für die einzelnen Kammern) eintragen,
b) UN-Nummer eintragen,
c) bei TWB und TC Ladegutanschrift eintragen.

Terminalbetrieb	Terminal Check-in-Verfahren
Ablauf Terminal-Check-in	DUSS-401.00 Seite 6

5. Die Nummer des Großzettelmusters (Placard) ist zu erfassen z. B. **2.1**
6. Zusätzliche Kennzeichen („Meeresschadstoff/ Umweltgefährdender Stoff“, „Fumigation Warning“ (Begaste Einheit), „Begrenzte Mengen“ oder „Kühl- bzw. Konditionierungsmittel“ (die angegebene UN-Nr. und die Verwendung sind vom Kennzeichen zu übernehmen), „Erwärmter Stoff“) wenn vorhanden bitte ankreuzen. *
*
*
*
7. Die Kennzeichnung der LE gemäß IMDG-Code mit „ja“ oder „nein“ vermerken.
8. Prüfung der Kennzeichnung auf ordnungsgemäßen Zustand und Bestätigung mit „ja“ oder „nein“.
9. Sichtprüfung der erkennbaren Sicherungseinrichtungen und Bestätigung der Unbeschadetheit mit „ja“ oder „nein“.
10. Ist die Gefahrgut-Kennzeichnung an der LE korrekt, wird dies von der Agentur durch Ankreuzen des Feldes „Gefahrgut Kennzeichnung der LE stimmt mit den Auftragsdaten / Beförderungspapier überein“ „ja“ dokumentiert.

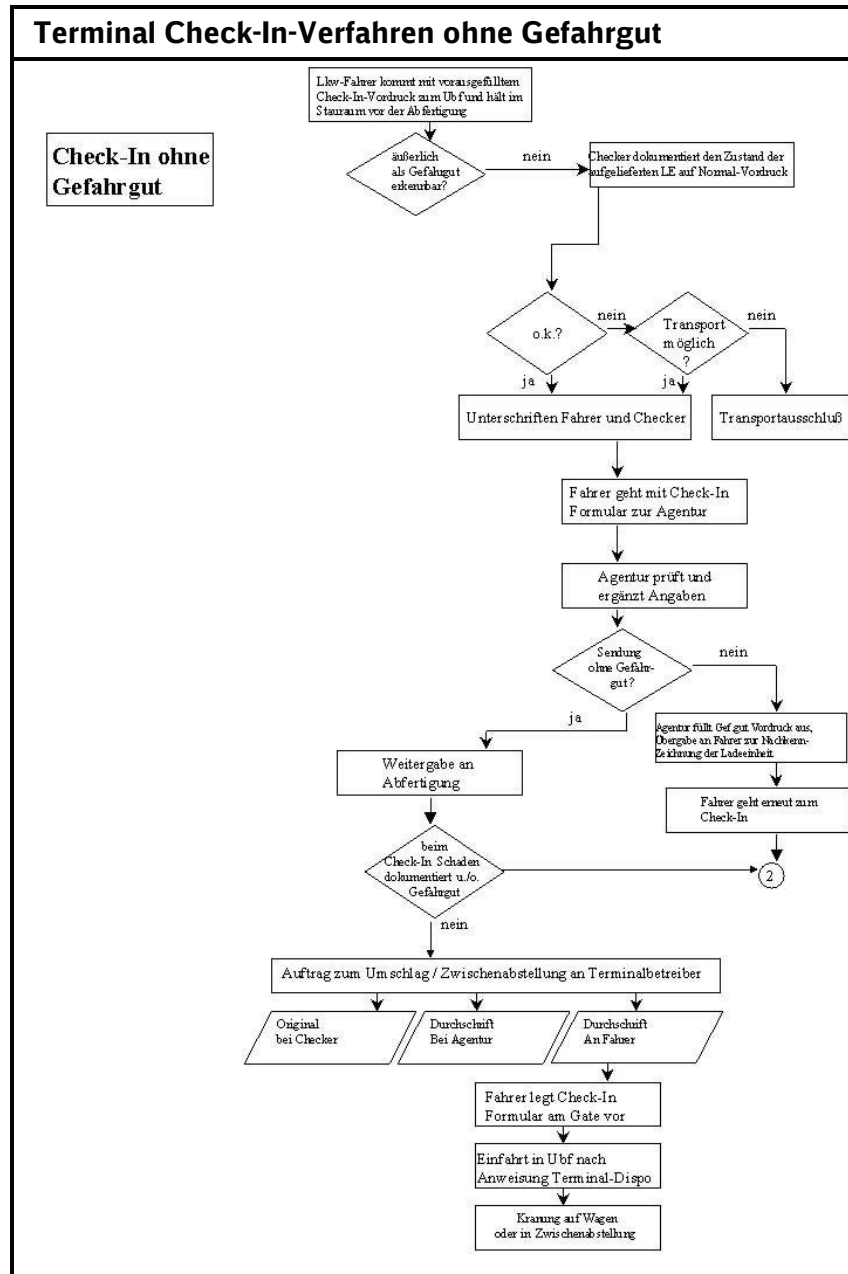
Bei falscher, ungültiger, fehlender oder nicht ordnungsgemäßer Kennzeichnung (Vermerk „nein“) wird durch die Agentur vorgegeben, wie der Fahrer die LE korrekt zu kennzeichnen hat.
11. Wenn der Fahrer den Weisungen der Agentur nachgekommen ist, d.h. wenn ungültige Kennzeichnungen entfernt wurden, bzw. eine notwendige Nachkennzeichnung erfolgt ist, bestätigt dies der Prüfer durch eine zweite Unterschrift.
12. Der Fahrer geht dann erneut zur Agentur.
13. Falls betriebsgefährdende Schäden oder Mängel vorliegen, die vor Ort nicht behoben werden können, ist in dem entsprechenden Feld das „ja“ anzukreuzen. Weitere Gründe, dieses Feld anzukreuzen, - und damit die Ladeeinheit vom Transport auszuschließen - können sein z. B. die
- überschrittene Tankprüffrist.

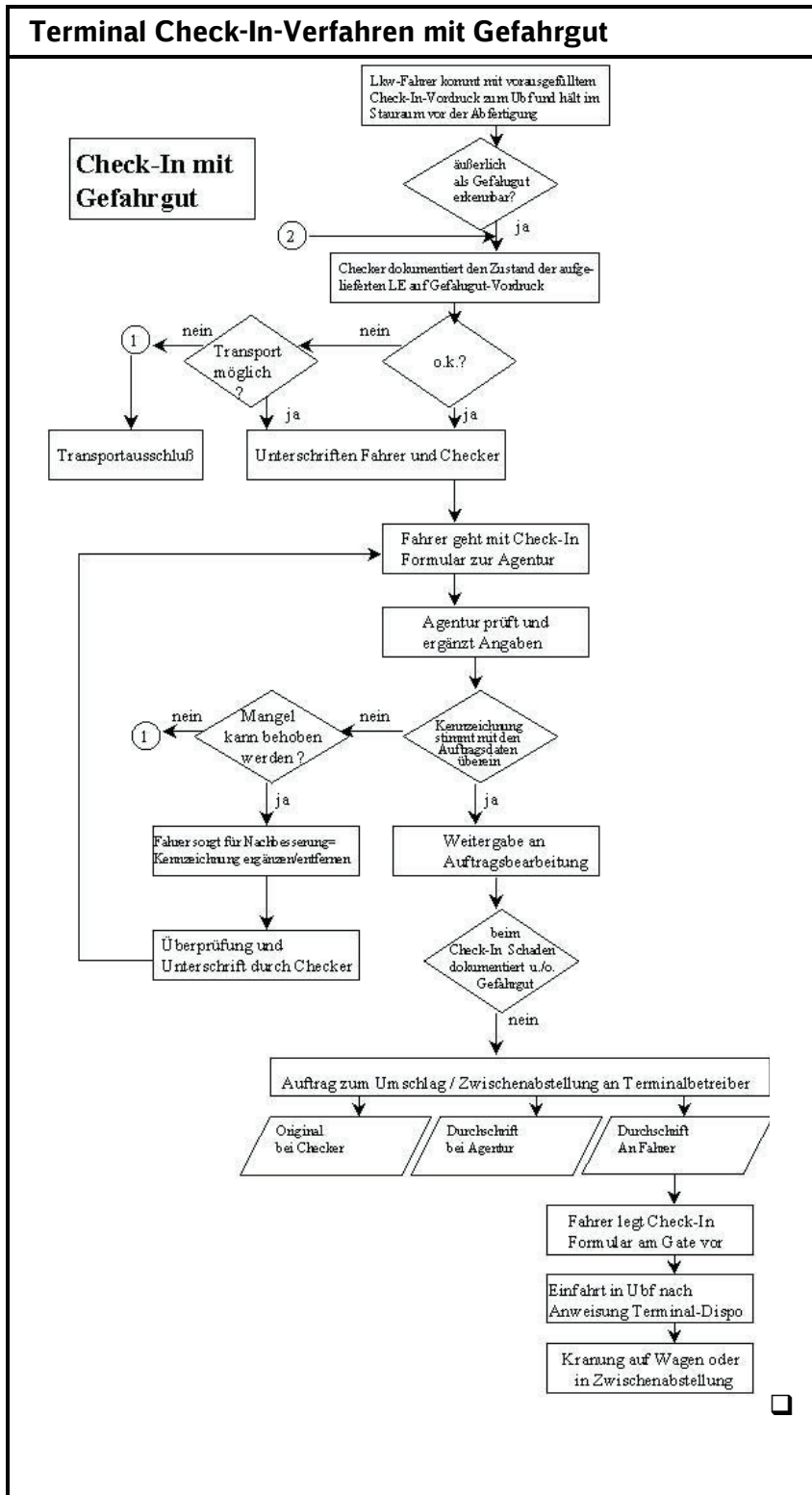
Terminalbetrieb	Terminal Check-in-Verfahren
Ablauf Terminal-Check-in	DUSS-401.00 Seite 7

Hinweis:

Auf den nächsten Seiten ist das Ablaufdiagramm Check-In dargestellt.

Eine Übersicht der Schadencodes ist in dem Vordruck 401.00A01 dargestellt





Was ist beschädigt?	Ct./Tc./TWB	01 Rahmen 03 Querträger 05 Vorbau 07 Aufstiegsleiter 09 Auslaufkasten 44 Kesselband	02 Eckbeschläge 04 Längsträger 06 Verschlüsse 08 Laufsteg 10 Ladegut 45 CSC Plakette
	WB / Sattelaufleger	11 Plane 13 Steckbretter 15 Greifkantenblech 17 Rad / Räder 20 Stützbeinzusatzsicherung 22 Rücklichter 25 Unterfahrerschutz 46 Schwerriemen 48 Spanngurt/-schloss 50 Rückstrahler 52 Spannrohr	12 Planösen 14 Spriegel 16 Greifkante 19 Stützbein 21 Kotflügel 24 Stoßstange 29 Zollschnur 47 Runge 49 Spritzschutz 51 Gleitlagertechnik (soweit sichtbar) 53 Kurbel
	Alle Ladeeinheiten	30 Wand 32 Tür(en) 34 Plomben / Siegel 36 Dokumententasche 38 Kühl-/Heizaggregat 40 Ladung 42 (prov.) Kodifizierung 99 Sonstiges *	31 Dach 33 Türverriegelung 35 Scharniere 37 Dokumentenbox 39 Isolierung 41 Schlauchkasten 43 Domdeckel/ Abdeckhaube
Wo befindet sich der Schaden?		01 Erste(r) links 03 Zweite(r) links 05 Dritte(r) links 07 Vierte(r) links 09 Vorne links 11 Hinten links 13 Links 15 Vorne 17 Oben 19 In der Mitte 99 Sonstiges*	02 Erste(r) rechts 04 Zweite(r) rechts 06 Dritte(r) rechts 08 Vierte(r) rechts 10 Vorne rechts 12 Hinten rechts 14 Rechts 16 Hinten 18 Unten 20 Rundherum
Wie ist die LE beschä- digt?		01 gerissen 03 eingebeult 05 lose 07 gebrochen 09 durchlöchert 11 verbogen 13 zerkratzt 15 fehlend 17 abgelaufen 19 haftet an LE 21 nicht gesichert 23 Rissig 25 ausgebeult 99 Sonstiges*	02 abgerissen 04 vorstehend 06 klemmt 08 verrutscht 10 undicht 12 verformt 14 ohne Luft 16 außer Betrieb 18 prov. repariert 20 verschmutzt 22 in der Plane 24 Auseinander, geschweißt 26 offenstehend

*Falls Schaden durch vorhandene Codes nicht eindeutig zu charakterisieren ist "99" erfassen und stichwortartig zu erfassen