

Critères décisionnels

Conformité des trains de marchandises

CONTRÔLE OPÉRATIONNEL DE LA CONFORMITE DES TRAINS DE MARCHANDISES



LISTE DES CONSTATS CONDUISANT À LA NOTIFICATION D'UN ÉCART MAJEUR



OBJET

Conformément à l'article 26 du décret n°2019-525, *l'Etablissement public de sécurité ferroviaire assure la surveillance des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, comprenant notamment le contrôle du respect constant de leur obligation de mettre en œuvre les dispositions contenues dans leur système de gestion de la sécurité tel que décrit aux articles 40 à 47.*

De même, l'article 7 du règlement européen (UE) n° 2018/761 dans lequel est précisé que *l'autorité nationale de sécurité définit et publie des critères servant à décider de quelle manière elle évalue l'application correcte d'un système de gestion de la sécurité d'une entreprise ferroviaire ou d'un gestionnaire de l'infrastructure et l'efficacité de son système de gestion de la sécurité dans le contrôle des risques pour la sécurité liés aux activités de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure.*

Ces critères reposent sur des informations concernant la manière dont l'autorité nationale de sécurité gère et traite les cas de non-conformité décelés dans le système de gestion de la sécurité de l'exploitant ferroviaire. Dans le cadre de contrôle opérationnel de conformité de trains de marchandises.

Destiné à l'ensemble des entreprises ferroviaires (EF) et gestionnaires d'infrastructure (GI), ce document vise ainsi à initier la démarche de définition d'une liste de critères décisionnels. Sauf circonstances particulières, l'absence de respect de ces exigences conduit à minima et de facto¹ à la notification d'un écart majeur lors d'un contrôle à caractère opérationnel de l'EPSF.

Au-delà de répondre aux exigences réglementaires, l'objectif global de cette démarche est triple :

- Offrir de la transparence auprès des audités quant à la notification d'un tel écart ;
- Homogénéiser autant que possible la cotation des écarts lors des contrôles réalisés par l'EPSF, par le dispositif de contrôle interne d'une EF ou d'un GI et par toutes autres entités externes en charge de réaliser des contrôles opérationnels sur les domaines de la conformité des wagons de marchandises ;
- Contribuer à aider des agents opérationnels / entreprise ferroviaire à identifier des préalables essentiels à la garantie d'un niveau de sécurité acceptable.

Ce document, baptisé « Critères décisionnels – de la conformité des trains de marchandises » est le deuxième du genre. Des travaux similaires ont déjà été engagés pour les contrôles à caractère opérationnel dans le domaine Infrastructure.

Il convient d'indiquer que cette édition n'a pas la prétention d'établir de manière exhaustive l'ensemble des cas de figure pouvant conduire à un écart majeur. De nouvelles éditions viseront toutefois à enrichir le document de manière continue grâce au retour d'expérience des contrôles réalisés par les différents acteurs et sera mis à jour périodiquement sur le site Internet de l'EPSF.

¹ La notification de facto s'effectue dans le cadre du projet de rapport. L'entité auditée bénéficie alors du délai réglementaire (art. 17 décret n° 2006-369) pour adresser ses remarques et / ou éléments complémentaires pouvant amener à réviser le niveau de l'écart.



CRITÈRES DÉCISIONNELS

Champ d'application

L'EPSF a établi un catalogue uniforme des anomalies pour le contrôle des trains de marchandises.

Le catalogue des anomalies est fondé sur les lois, normes et contrats en vigueur au niveau international. Il constitue donc une récapitulation de la pratique en usage aujourd'hui.

Pour les entreprises ferroviaires, ce catalogue apporte un soutien dans l'accomplissement de leurs obligations sécuritaires définies notamment dans le RÈGLEMENT (UE) N° 1078/2012 de la commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure après l'obtention d'un certificat de sécurité ou d'un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l'entretien et sert de base à la planification des mesures d'amélioration.

Les entreprises ferroviaires décident elles-mêmes d'utiliser ce catalogue ou leur propre référentiel. Toutefois, en appliquant le catalogue standard des anomalies, l'EPSF garantit que les mêmes avaries seront évaluées de la même manière. De ce fait, les résultats des contrôles sont plus transparents et homogènes pour tous les participants et donc comparables en eux.

Le catalogue de référence se compose d'une liste dans laquelle les différentes anomalies par thème sont incluses. Ce catalogue est repris en annexe de ce document.

Constatation d'une anomalie

Lorsqu'une anomalie est constatée par l'EPSF, l'entreprise ferroviaire doit appliquer les mesures suivantes :

- Avant départ du train : un défaut est constaté et engage la sécurité des circulations ferroviaires. Le défaut doit être corrigé avant le départ du train et l'entreprise ferroviaire doit prendre les mesures adéquates (réforme du wagon, isolement du frein, réparation provisoire, ...)
- Après l'arrivée du train : un défaut est constaté et peut engager à terme la sécurité ferroviaire. Le défaut nécessite une intervention de l'EF après l'arrivée du train (réparation, expertise, ...).

Critères décisionnels

Cette démarche vise à établir une liste de constats de type écart majeur pour les contrôles opérationnels des trains de marchandises.

La liste des constats conduisant à la notification d'un écart majeur est basée sur deux critères :

- Par criticité du défaut ;
- Par occurrence des défauts constatés durant le contrôle.

Critère par criticité du défaut

Si une anomalie est détectée dans la liste définie ci-dessous, elle est considérée comme anomalie majeure, dès lors un écart majeur est systématiquement établi :

- 1.2.1 Roue monobloc ; le sillon de limite d'usure n'est plus apparent dans la totalité de sa section transversale ;
- 1.3.1.2 Bandage/jante bandage : présence d'une saillie largeur > 140mm, < 133mm ;
- 1.5 Roue monobloc ou bandagée, Avarie sur la toile de roue ou moyeu de roue : fissuré ou défaut réparé par soudure ;
- 1.6 Avaries à l'essieu-axe : fissuré, faussé, défaut réparé par soudure ; arête vive ; trace de frottement ;
- 4.1.1 Châssis forcé verticalement ou horizontalement : hauteur de tamponnement hors tolérance, déformations ;
- 4.1.2 Éléments de châssis intermédiaires (sollicités par l'attelage) présentant une cassure, une fissure ou une déformation : cassure ; fissure transversale partant du bord de l'aile et s'étendant sur plus de la moitié de l'aile ; fissure longitudinale ou fissure au niveau des soudures visibles de ces éléments constitutifs ;
- 4.5.1 Support de suspension de wagons à essieux disloquée, fissuré, cassé ou déformé ;
- 4.6.1 Liaison bogie / châssis : défectueuse, éléments de liaison et de fixation cassés, manquants ou inefficaces ;
- 4.7.1 Élément du châssis de bogie fissuré ou visiblement déformé ;
- 4.7.2 Châssis de bogie : Élément cassé ;
- 5.2.1 Plateau de tampon manquant, cassé, déformé en n'assurant plus sa fonction, plateau rectangulaire tourné ;
- 5.3.1 Plongeur manquant ou cassé ;
- 6.4.3 Wagons plats : rancher faussé, cassé, fissuré, ou chaîne décrochée (si engagement du gabarit).

Critère par occurrence de défauts constatés

Cela consiste à vérifier le ratio entre le nombre de wagons avec des défauts (même mineur) constatés durant le contrôle par rapport au nombre de wagons contrôlés. Si le ratio est supérieur ou égale à 0,33 alors un écart majeur est systématiquement établi.

A titre d'exemple, pour une rame composée de 20 wagons :

- Si ≤ 6 wagons avec des anomalies mineures constatées, ces constats ne donneront pas lieu à l'établissement d'un écart majeur ;
- Si ≥ 7 wagons avec des anomalies mineures constatées, ces constats donneront lieu à l'établissement d'un écart majeur.

Dans le cadre de ces contrôles opérationnels la notification d'un écart majeur correspondant au constat d'un risque imminent. L'EPSF demandera à l'entité contrôlée de prendre des mesures conservatoires conformément au document PR003 « Réalisation des contrôles » publiés par l'EPSF et en regard de l'article 30 du décret n°2019-525.



ANNEXE : Catalogue des anomalies

Code	Description avarie	Suite à donner
1	Organe de roulement	
1.1	Tous défauts mécaniques sur roue à bandage engageant la sécurité	à corriger avant le départ
1.2.1	Roue monobloc ; le sillon de limite d'usure n'est plus apparent dans la totalité de sa section transversale	à corriger avant le départ
1.2.2	Surcharge thermique de la roue monobloc due au freinage ; - dégradation récente de la peinture ou 50 mm et plus au raccordement jante- toile ; - traces d'oxydation sur la jante bandage (toile non peinte) ; - fusion des semelles de frein ; - détérioration de la table de roulement avec apport de métal	à corriger avant le départ
1.3.1.1	Bandage/jante bandage : largeur : > 139 mm, ≤ 140 mm	à corriger après l'arrivée
1.3.1.2	Bandage/jante bandage : • présence d'une saillie largeur > 140mm, < 133mm	à corriger avant le départ
1.3.2	Bandage/jante bandage : écrasement de la table de roulement par endroits, surfaces de contact irrégulières ou aplatissements irréguliers sur la surface de roulement	à corriger avant le départ
1.3.3	Bandage/jante bandage, méplats : Méplat visible ≥ à 60 mm	à corriger avant le départ
1.3.4	Bandage/jante bandage, apport de métal : Apport de métal. Si >60 mm	à corriger avant le départ
1.3.5	Bandage/jante bandage ; cavité, écaillage ou exfoliation : Si longueur > 60 mm	à corriger avant le départ
1.3.6	Bandage/jante bandage : fissures à la transition table de roulement/face latérale avant Fissures/criques à la transition table de roulement/face latérale avant (y compris : sans la caractéristique de surcharge thermique)	à corriger avant le départ
1.3.7	Bandage/jante bandage : faces latérales recouvertes de peinture ou salies par des substance huileuses ou graisseuses, à l'exception - des marques de contrôle (quatre marques à 90° l'une de l'autre) - des modificateurs de frottement par apport de matériaux	à corriger avant le départ

1.3.8	Rainure, cavité, creux de la table de roulement de la roue Rainures à arêtes vives profondeur < 1mm	à corriger avant le départ
1.4.1	Hauteur du boudin Sh supérieure à 36 mm [creux sur la table de roulement de la roue]	à corriger avant le départ
1.4.2	Épaisseur du boudin en dehors des valeurs admissibles 1) roue- $\varnothing \geq 840$ mm gén. Sd < 22 mm ; 2) roue- $\varnothing < 840$ mm ≥ 630 (330) mm Sd < 27,5 mm ; * boudin usé	à corriger avant le départ
1.4.3	Usure des faces actives, qR $\leq 6,5$ mm	à corriger avant le départ
1.4.4	Boudin : bavure ou arête sur la face active à une distance h>2 mm du sommet du boudin	à corriger avant le départ
1.5	Roue monobloc ou bandagée Avarie sur la toile de roue ou moyeu de roue : - fissuré ; - défaut réparé par soudure.	à corriger avant le départ
1.6	Avaries à l'essieu-axe : - fissuré ; - faussé ; - défaut réparé par soudure ; - arête vive ; - trace de frottement.	à corriger avant le départ
1.7.1	Ecartement Ei des faces internes non- respect des cotes limites suivantes - $\varnothing > 840$ mm : Ei compris entre 1357 et 1363 mm ; - $\varnothing \leq 840$ mm : Ei compris entre 1359 et 1363 mm. Si dans tous les cas : Ei max –Ei min > 2mm. • traces de déraillement ; • traces de déplacement de la roue sur l'essieu-axe ; • échauffement du roue monobloc dans la zone de raccordement de la toile avec jante bandage.	à corriger avant le départ
1.7.2	Soupçon de défauts de circularité (deux ou plus des caractéristiques suivantes indiquent l'existence de défauts de circularité sur les roues) : 1) goupille de tourillon de triangle de frein cisailée ; 2) rupture de l'étrier de sécurité des triangles de frein ; 3) brillance des rondelles aux tourillons de triangles de frein ; 4) endroits brillants sur le ressort intérieur (ressort de charge), 5) perte ou desserrage des "T" de relevage	à corriger après l'arrivée
1.8.1	Boîte non étanche : Anomalie permettant l'entrée d'eau ou de poussières : - corps de boîte fissuré ou cassé ; - bouchon manquant (NB : la perte d'une coiffe de protection de cône de centrage est admise) - Boîte d'essieu – lubrifiant : Projection de graisse ou d'huile sur la toile de roue	à corriger avant le départ

	- Boîte d'essieu - lubrifiant : Trace de graisse sur la boîte au niveau du couvercle	
1.8.2	Boîte d'essieu : joues de la boîte n'assurant plus le guidage de l'essieu * joue cassée ; * position anormale de la boîte d'essieu	à corriger avant le départ
1.8.3	Boîte d'essieu : boîte chaude	à corriger avant le départ
1.8.4	Plaque d'usure en manganèse sur la boîte d'essieu des bogies Y ou dérivé - déplacée ou manquante	à corriger avant le départ

2 Suspension		
2.1	Ressort à lames : tout élément constituant la suspension (à ressort ou à lame) déplacé, cassé, fissuré, manquant	à corriger avant le départ
2.4	Liaison entre suspension et boîte d'essieu et/ou entre suspension et châssis de bogie déplacée, cassée, manquante ou présentant une usure anormale	à corriger avant le départ
2.5	Tout élément constituant la suspension des bogies Y25 ou dérivés déplacé, cassé, manquant ou présentant une usure anormale	à corriger avant le départ
2.5.5	Suspension des bogies Y25 ou dérivés : Té de relevage disloqué ou manquant	à corriger après l'arrivée
3 Freins		
3.1.1	Frein, partie mécanique (timonerie) : - Organe mécanique ou pièce de timonerie de frein décroché(e) ou cassé(e). vérifier en outre : 1.6.1, 1.6.2, 1.6.3	à corriger avant le départ
3.1.2	Frein, partie mécanique (timonerie) : Étrier de sécurité du triangle de frein inefficace	à corriger avant le départ
3.1.3	Frein, partie mécanique (timonerie) : Robinet d'isolement du frein inutilisable ou présentant une position pas nette	à corriger avant le départ
3.1.4.1	Dispositif de changement de régime V/C ou G/P inutilisable (non condamné)	à corriger avant le départ
3.1.4.2	Dispositif de changement de régime V/C ou G/P en mauvaise position	à corriger avant le départ
3.1.5	Frein, partie mécanique (timonerie) : Commande de la valve de purge cassée, manquante	à corriger avant le départ
3.2.1	Semelle en fonte grise - manquante - cassée, fissurée de part en part, même lorsqu'elle est encore maintenue par son armature métallique - usée, telle que l'épaisseur X au voisinage du porte semelle < 10 mm	à corriger avant le départ

3.2.2	<ul style="list-style-type: none"> - manquante ; - fissurée radialement à partir de la surface de frottement jusqu'au bord de la tôle (sauf sur le joint de dilatation) ; Matériau de frottement : <ul style="list-style-type: none"> - effritement visible du matériau de frottement sur plus du quart de la longueur de la semelle ou présence d'inclusions métalliques ; - détachée de la tôle de support de plus de 25mm ; - début de fissure de plus de 25 mm dans le sens de la circonférence de la roue ; - usé : épaisseur la plus faible "X" < 10mm. 	à corriger avant le départ
3.2.3	Semelle de frein débordante <ul style="list-style-type: none"> • une semelle de frein est considérée comme débordante dès que sa face extérieure atteint la face extérieure de la jante. 	à corriger avant le départ
3.2.4.1	Frein à disque : la rainure de contrôle des disques de frein n'est plus complètement visible (usure maximum)	à corriger avant le départ
3.2.4.2	Frein à disque ; Fixation du disque sur l'essieu défectueuse	à corriger avant le départ
3.2.4.3	Disque de frein : fissures non-admissible > l/2 selon schéma CUU	à corriger avant le départ
3.2.4.4	Frein à disque : disque de frein, fissure traversante	à corriger avant le départ
3.2.5	Frein à disque : garniture de frein <ul style="list-style-type: none"> - manquante, - cassée 	à corriger avant le départ
3.2.6	Frein à disque : indicateur défectueux ou informations de l'indicateur de frein non conformes à l'état du frein ou affichage non synchrone de l'indicateur (sauf indications relatives au frein à main)	à corriger avant le départ
3.3.1	Toute anomalie rendant la CG inutilisable	à corriger avant le départ
3.3.2	Toute anomalie rendant le demi-accouplement inutilisable	à corriger avant le départ
3.3.3	Support de repos du demi-accouplement inutilisable	à examiner

3.3.4	Frein pneumatique inutilisable mais non étiqueté	à corriger avant le départ
3.3.5	Frein : robinet d'arrêt d'air inutilisable, non étanche, forcé, poignée manquante ou dispositif d'arrêt manquant ou visuellement avarié	à corriger avant le départ
3.3.6.1	Détecteur de déraillement (DET) - DET est actionné	à corriger avant le départ
3.3.6.2	DET (Détecteur de déraillement) - fuites d'air au DET	à corriger avant le départ
3.3.6.3	Détecteur de déraillement (DET) - Boyau de raccordement du DET non étanche	à corriger avant le départ
3.4	Tôle pare étincelle manquante ou percée par la rouille ou décrochée	à corriger avant le départ
3.5.1	Frein à main visiblement inutilisable	à corriger avant le départ

4 Châssis de wagon et de bogie		
4.1.1	Châssis forcé verticalement ou horizontalement : * hauteur de tamponnement hors tolérance, * déformations	à corriger avant le départ
4.1.2	intermédiaire (sollicités par l'attelage) présentant une cassure, une fissure ou une déformation : - cassure ; fissure transversale partant du bord de l'aile et s'étendant sur plus de la moitié de l'aile ; fissure longitudinale ou fissure au niveau des soudures visibles de ces éléments constitutifs.	à corriger avant le départ
4.2	Plaque de garde faussée, entravant la sécurité, fixation disloquée, fissure, boulon ou rivets ébranlés	à corriger avant le départ
4.3.1	Entretoise : manquante, cassée, visiblement déformée ou désemparée	à corriger avant le départ
4.4.1	Wagons à bogies : au moins une glissière manquante par essieu	à corriger après l'arrivée
4.4.2	Plaque d'usure en manganèse sur bogies Y ou dérivé : - déplacée ou manquante.	à corriger avant le départ
4.5.1	Support de suspension de wagons à essieux disloquée, fissuré, cassé ou déformé * espace entre support de suspension et longeron * la moitié ou plus des éléments de fixation manquent ou cassés	à corriger avant le départ
4.6.1	Liaison bogie / châssis : défectueuse, éléments de liaison et de fixation cassés, manquants ou inefficaces *bogie déplacé	à corriger avant le départ
4.6.2.1	Une (ou plusieurs) tresses de mise à la masse sont inefficace(s). (manquante(s), avariée(s), desserrée(s)) • Les points de fixation permettent de déterminer la présence de tresse(s).	à corriger après l'arrivée
4.6.2.2	Toutes les tresses de mise à la masse sont inefficaces(s). • Les points de fixation permettent de déterminer la présence de tresse(s).	à corriger avant le départ
4.7.1	Élément du châssis de bogie fissuré ou visiblement déformé	à corriger avant le départ

4.7.2	Châssis de bogie : Élément cassé	à corriger avant le départ
4.7.3	Fixation par vis sur châssis de bogie : au moins une vis manquante/cassée au niveau du même essieu	à corriger avant le départ
4.8	Lisoir ou ressort cassé	à corriger après l'arrivée
4.8.3	Fixation de lisoir incomplète	à corriger après l'arrivée
4.9.1	Surfaces de friction du système amortisseur lubrifiées	à corriger avant le départ

5 Organes de choc et traction

5.1.1	Types de tampons visiblement différents à une extrémité du wagon	à corriger après l'arrivée
5.1.2	Hauteur de tamponnement hors tolérance * h < 940 mm * h > 1065 mm *différence sensible de hauteur entre tampons consécutifs	à corriger avant le départ
5.2.1	Plateau de tampon manquant, cassé, déformé et n'assurant plus sa fonction, plateau rectangulaire tourné	à corriger avant le départ
5.2.2	Fixation sur le plongeur : présence de rivets/boulons desserrés	à corriger avant le départ
5.2.3.1	Surface de contact du plateau de tampon non graissée (tampons métalliques)	à corriger avant le départ
5.2.3.2	Stries sur la surface de contact du plateau de tampon - plus de 2 stries avec arêtes vives > 3 mm de profondeur et d'une longueur > 50mm	à corriger avant le départ
5.2.4	Insert ou plateau synthétique - cassé, fissuré de part en part, manquant ou présence d'un défaut	à corriger avant le départ
5.3.1	Plongeur manquant ou cassé	à corriger avant le départ

5.3.2	Plongeur fissuré dans la zone de raccordement au plateau	à corriger avant le départ
5.3.3	Fonction du plongeur altérée * plus de 2 stries réparties sur la circonférence d'une profondeur > 2 mm avec arêtes vives et d'une longueur > 60 mm	à corriger avant le départ
5.4	Boisseau ou sa fixation manquant, cassé ou fissuré	à corriger avant le départ
5.5.1	Tampon inefficace au point de permettre une compression à la main - de plus de 15 mm sur un tampon ; - sur deux tampons d'une même extrémité	à corriger avant le départ
5.5.2	Eléments crash sollicités. • longueur du tampon visiblement réduite ; • flèche de marque jaune en partie ou entièrement disparue ; • plongeur détruit ou déformé ; • indicateur manquant ou déformé.	à corriger avant le départ
5.5.3	La marque d'avertissement pour l'élément crash manque ou est incomplète	à corriger avant le départ
5.6.1	Tendeur d'attelage : Partie manquante, avariée ou inutilisable	à corriger avant le départ
5.6.2	Dispositif de repos du tendeur d'attelage avarié, inutilisable ou manquant	à corriger après l'arrivée
5.6.3	Tendeur inutilisé, décroché	à corriger avant le départ
5.7.1.1	Crochet de traction : inutilisable ou en mauvais état - cassé, fissuré (bec compris)	à corriger avant le départ
5.7.1.2	Crochet de traction tourné	à corriger après l'arrivée
5.8	Autre organe de traction, avarié, cassée, fissurée ou déformée ou manquants engageant la sécurité des circulations	à corriger avant le départ
5.9.1	Amortisseur de choc à longue course : Élément coulissant non en position médiane par rapport au châssis du wagon *distances différentes des deux traverses de tête par rapport à la caisse du wagon	à corriger avant le départ

5.9.2	Amortisseur de choc à longue course Absence de repérage d'avertissement (bandes diagonales noires sur fond jaune) sur le wagon avec avant-corps pouvant se déplacer par rapport au châssis en cas de choc (dispositif d'absorption des chocs etc.), sur les surfaces présentant un danger et pouvant se chevaucher	à corriger avant le départ
-------	--	----------------------------

6	Caisse	
----------	---------------	--

6.1.1.1	Inscription sur le wagon : numéro du wagon, manquant, illisible ou incomplet	à corriger avant le départ
6.1.1.2	Inscription sur le wagon : marque RIV, TEN-RIV ou une marque de l'admission (TEN G1, TEN GE, sigle de pays dans le cartouche d'homologation) : manquante, illisible ou incomplète	à corriger avant le départ
6.1.1.3	Inscription sur le wagon : cartouche dérogatoire (en cas d'inscription des Codes d'échange 41, 43, 45, 81, 83 ou 85) ou une marque d'admission ("TEN-CW" + sigle de pays dans le cartouche d'homologation) manquante, illisible ou incomplète	à corriger avant le départ
6.1.1.4	Inscription sur le wagon : tare manquante, illisible ou incomplète	à corriger avant le départ
6.1.1.5	Inscription sur le wagon : masse freinée du frein à main manquante, illisible ou incomplète	à corriger avant le départ
6.1.1.6	Inscription sur le wagon : limites de charges manquante, illisible ou incomplète	à corriger avant le départ
6.1.1.7	Inscription sur le wagon : capacité du wagon-citerne manquante, illisible ou incomplète	à corriger avant le départ

6.1.1.8	Inscription sur le wagon : VKM et adresse complète du détenteur du wagon manquantes, illisibles ou incomplètes	à corriger avant le départ
6.1.1.9	Inscription sur le wagon : longueur hors tampons du wagon manquantes, illisibles ou incomplètes	à corriger avant le départ
6.1.1.10	Inscription sur le wagon : avertissement "haute tension » manquantes, illisibles ou incomplètes sur les wagons avec marchepieds d'accès ou échelle d'une hauteur > 2m au-dessus du niveau du rail	à corriger avant le départ
6.1.1.11	Inscription sur le wagon : - marquage de la compatibilité pour UTI du wagon porteur manquantes, illisibles ou incomplètes sur les wagons avec marchepieds d'accès ou échelle d'une hauteur > 2m au-dessus du niveau du rail	à corriger avant le départ
6.1.2.1	Cartouche de maintenance manquant, illisible ou incomplet	à corriger avant le départ
6.1.2.2	Cartouche de maintenance à partir de 15 jours avant expiration du délai	à corriger après l'arrivée
6.1.2.3	Délai de révision est expiré	à corriger avant le départ
6.1.2.5	Rechargement du wagon malgré la présence d'un modèle K ou modèle 1.	à corriger avant le départ
6.1.3	Ossature de caisse : parties de l'ossature endommagée avec ou sans engagement du gabarit de chargement	à corriger avant le départ
6.1.4.1	Parois : - frise manquante, cassée, éclatée ou disjointe ; panneau troué, cassé	à corriger avant le départ
6.1.4.2	Parois : - risques d'avaries au chargement dues à l'humidité ; risques de perte de chargement	à corriger après l'arrivée
6.1.5	Plancher du wagon endommagé avec et sans risque de perte de chargement	à corriger avant le départ

6.1.6	Portes et parois coulissantes : manquante, en position anormale, incomplètement fermées ou non verrouillées ou toutes autres anomalies mécaniques sur un organe de guidage ou de fermeture (avec ou sans risques de perte de chargement)	à corriger avant le départ
6.1.7.1	Échelles, passerelles, garde-corps en mauvais état, inutilisables	à corriger après l'arrivée
6.1.7.2	Marchepieds manifestement absents	à corriger après l'arrivée
6.1.7.3	Marchepieds : avariés mettant en danger la sécurité du personnel, arrachés ou déformation hors tolérance (verticale supérieure à 80 mm)	à corriger avant le départ
6.1.7.4	Poignées : absentes, avarie qui met en danger la sécurité du personnel, arrachées ou déformation hors tolérance	à corriger avant le départ
6.1.7.5	Fixation insuffisante des tôles à inscriptions, des tôles à inscriptions, tôles rabattables ou des porte-étiquettes	à corriger avant le départ
6.1.7.6	Absence des tôles à inscriptions, tôles rabattables ou des porte-étiquettes	à corriger avant le départ
6.1.7.7	Accessoires amovibles manquants, incomplets	à corriger après l'arrivée
6.1.7.8	Accessoires amovibles non assurés	à corriger avant le départ
6.1.7.9	Porte-signal, œillets de câbles absents, inutilisables	à corriger avant le départ
6.1.8.1	Equipements intérieurs défectueux - bras de retenue - rail de guidage - berce de chargement - anneaux, crochets, œillets - cloison de séparation (voir aussi 6.6.7 et 6.6.5.2)	à corriger avant le départ
6.1.8.2	Equipements intérieurs défectueux pour wagon avec équipement d'arrimage (cf. aussi code 6.6.7), wagon pour le transport d'automobiles, cales de roue (cf. aussi code 6.6.5.2)	à corriger avant le départ

6.2.1	Wagons couverts : volets d'aération manquants, endommagés, avec ou sans risque d'avarie due à l'humidité ou d'engagement du gabarit	à corriger avant le départ
6.2.2	Wagons couverts : fourchette, crémaillère décrochée, déformée, désemparée, - avec ou sans risque d'engagement du gabarit	à corriger avant le départ
6.2.3	Wagons couverts : Couverture de toiture ou renvoi d'eau soulevé avec engagement du gabarit ou étanchéité non assurée	à corriger avant le départ
6.2.4	Wagons couverts : Toit ouvrant incomplètement fermé, non verrouillé, sortie de la glissière ou toutes autres anomalies mécaniques sur un organe de commande	à corriger avant le départ
6.3.1	Wagons tombereaux : panneau /bout oscillant avarié, avec ou sans risque de perte de chargement ou de dépassement du gabarit	à examiner
6.3.2	Wagons tombereaux : tourillons, arbres à cames, crochets de retenue, supports d'arbre, etc. manquants, cassés, fissurés, inutilisables (avec ou sans risque de chargement)	à corriger avant le départ
6.3.3	Wagons tombereaux : lisse supérieure déformée ou cassée avec ou sans risque d'engagement du gabarit	à corriger après l'arrivée
6.4.1	Wagons plats : haussettes rabattues et non sécurisées ou faussées avec ou sans risque de perte de chargement	à corriger avant le départ
6.4.2	Wagons plats : charnières, axes ou pitons de fermeture manquants, inutilisables, cassés avec ou sans risque pour la sécurité ni de perte de chargement	à corriger après l'arrivée
6.4.3	Wagons plats : rancher faussé, cassé, fissuré, ou chaîne décrochée	à corriger avant le départ
6.4.4	Wagons plats : lambourdes amovibles non assurées par ranchers latéraux ni par chargement ou cassées ou appuis en bois ou articulations inutilisables	à examiner
6.5.1	Wagons-citernes : présence de fissure sur le sommier ou les tirants, les cordons de soudure, ou absence de boulons ou rivets de fixation du corps de citerne	
6.5.2.1	Wagons-citernes : non étanche, fuite, perte de marchandises	à corriger avant le départ
6.5.2.2	Wagons-citernes : déformation avec arêtes vives sans perte de chargement	à corriger après l'arrivée

6.5.2.3	Wagon-citerne, citerne pleine : Date d'épreuve périmée pour un transport de marchandises RID sans inscription « L » : ≤ 1 mois écoulé	à corriger après l'arrivée
6.5.2.4	Wagon-citerne, citerne pleine : Date d'épreuve périmée pour un transport de marchandises RID sans inscription « L » : > 1 mois écoulé	à corriger avant le départ
6.5.2.5	Wagon-citerne, citerne vide non nettoyée : Date d'épreuve périmée pour un transport de marchandises RID sans inscription « L »	à corriger après l'arrivée
6.5.2.6	Wagon-citerne, citerne pleine : Date d'épreuve périmée pour un transport de marchandises RID avec inscription « L » : > 3 mois écoulé	à corriger avant le départ
6.5.2.7	Wagon-citerne, citerne vide non nettoyée : Date d'épreuve périmée pour un transport de marchandises RID avec inscription « L » : > 3 mois écoulé	à corriger après l'arrivée
6.5.3	Wagons-citernes : Revêtement citerne, pare-soleil, isolation endommagés ou déseparés	à corriger avant le départ
6.5.5	Toutes anomalies concernant vannes, tubulures de vidange, bouchon de fermeture, bouchon d'obturation, boulon de fixation, clapet de fond. Matière RID ou non : retrait	à corriger avant le départ
6.5.6	Wagons-citernes - armature, dispositif de remplissage et de vidange supérieurs : ouvert manquant ou avec fuite	à corriger avant le départ
6.6.1	Wagons à bâchage mécanique imparfaitement fermé et verrouillé. <ul style="list-style-type: none"> • visible par indicateur (ferm. latérale ouverte) ; • arceaux extrêmes inclinés (verrouillage supérieur non réalisé) - fissures, trous, - œillet manquant, arraché	à corriger avant le départ
6.6.2	Wagons à capot télescopique : capot extérieur déraillé	à corriger avant le départ
6.6.3.1	Wagons à bogies plats pour le transport de véhicules routiers : traverse de tête mobile endommagée	à corriger après l'arrivée
6.6.3.2	Wagons à bogies plats pour le transport de véhicules routiers : traverse de tête mobile non verrouillée correctement des deux côtés	à corriger avant le départ
6.6.3.3	Wagons à bogies plats pour le transport de véhicules routiers : sellettes d'appui, verrouillage de sellette, chaînes d'arrimage ou œillets non en état de fonctionner	à corriger avant le départ

6.6.3.4	Wagons à bogies plats pour le transport de véhicules routiers : cales de roues endommagées	à corriger après l'arrivée
6.6.4.1	ACTS Wagon porteur avec châssis pivotant : châssis pivotant endommagé	à corriger après l'arrivée
6.6.4.2	ACTS Wagon porteur avec châssis pivotant Sécurité empêchant le pivotement du châssis non efficace ou non verrouillée : - position du levier de verrouillage non assurée et non verrouillée ; - ranches non positionnés et non assurés ; - fermeture à enclenchement (cheville de sécurité) défectueuse et poignée non en position verrouillée	à corriger avant le départ
6.6.4.3	ACTS Wagon porteur avec châssis pivotant : système de surveillance pneumatique de la sûreté de pivotement non en service et non étiqueté	à corriger avant le départ
6.6.4.4	ACTS Wagon porteur avec châssis pivotant : système de surveillance pneumatique de la sûreté de pivotement a réagi	à corriger avant le départ
6.6.4.5	ACTS Wagon porteur avec châssis pivotant : sécurité contre le soulèvement des conteneurs non efficace - levier de verrouillage en position non assuré	à corriger avant le départ
6.6.4.6	ACTS Wagon porteur avec châssis pivotant : sécurité contre le déplacement des conteneurs inefficace	à corriger avant le départ
6.6.5.1	Wagons pour le transport d'automobiles : avarie des dispositifs de levage et d'abaissement, des passerelles ou des tôles d'intercirculation	à corriger après l'arrivée
6.6.5.2	Wagons pour le transport d'automobiles : avaries des cales ou des rails de roues, de la poignée de manivelle	à corriger après l'arrivée
6.6.5.3	Wagons pour le transport d'automobiles : haussettes de bout/tôles d'intercirculation non relevées ni assurées	à corriger avant le départ
6.6.5.4	Wagons pour le transport d'automobiles : niveau de chargement supérieur, dispositif indicateur non enclenché	à corriger avant le départ
6.6.5.5	Wagons pour le transport d'automobiles : niveau de chargement supérieur non assuré	à corriger avant le départ
6.6.5.6	Wagons pour le transport d'automobiles : le niveau de chargement supérieur ne repose pas sur les cames d'appui (est suspendu par les câbles)	à corriger avant le départ

6.6.5.7	Wagons pour le transport d'automobiles : niveau de chargement supérieur chargé, dépasse le profil	à corriger avant le départ
6.6.5.8	Wagons pour le transport d'automobiles : passerelles au-dessus des essieux centraux non librement manoeuvrables sur wagons chargés *distance entre roue du véhicule et passerelle ≤ 100 mm	à corriger avant le départ
6.6.5.9	Wagons pour le transport d'automobiles : avarie mécanique de l'appui et de la fixation des tôles d'intercirculation des essieux centraux *déformée, rupture, fissure, pièces manquantes - wagon vide	à corriger après l'arrivée
6.6.5.10	Wagons pour le transport d'automobiles : avarie mécanique de l'appui et de la fixation des tôles d'intercirculation des essieux centraux *déformée, rupture, fissure, pièces manquantes - wagon chargé	à corriger avant le départ
6.6.6.1	Wagons auto-déchargeurs : trappes de déchargement non fermées / non verrouillées ; wagons vides	à corriger avant le départ
6.6.6.2	Wagons auto-déchargeurs : trappes de déchargement non fermées / non verrouillées ; wagons chargés	à corriger avant le départ
6.6.7.1	Wagons avec équipements d'arrimage : équipements d'arrimage inutilisables, imparfaitement ou insuffisamment fixés ou assurés	à corriger avant le départ
6.7.1.1	Eléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : sellette ou cheville déformée, endommagée - sellette non utilisée	à corriger après l'arrivée
6.7.1.2	Eléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : sellette ou cheville déformée, endommagée - sellette utilisée	à corriger avant le départ
6.7.1.3	Eléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : sellette ou cheville déformée, endommagée - cheville non utilisée	à corriger après l'arrivée
6.7.1.4	Eléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : sellette ou cheville déformée, endommagée - cheville utilisée	à corriger avant le départ
6.7.2	Eléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : pivot d'attelage de la remorque non verrouillé dans la sellette	à corriger avant le départ

6.7.3	Éléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : sellette non utilisée et non verrouillée	à corriger avant le départ
6.7.4	Éléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : dispositif de réglage de la sellette non verrouillé et suivant le cas hors gabarit	à corriger avant le départ
6.7.5.1	Éléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : parties mobiles mal verrouillées (p. ex. Chevilles mobiles, poignées de manœuvre etc.) sans risque d'engagement de gabarit	à corriger avant le départ
6.7.5.2	Éléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : parties mobiles mal verrouillées (p. ex. Chevilles mobiles, poignées de manœuvre etc.) avec risque d'engagement de gabarit	à corriger avant le départ
6.7.6.1	Éléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : système anti-crash de la sellette déclenché, éléments endommagés - sellette utilisée	à corriger avant le départ
6.7.6.2	Éléments de fixation de l'UTI sur le wagon porteur : système anti-crash de la sellette déclenché, éléments endommagés - sellette non utilisée	à corriger avant le départ

7 Chargement et unités de chargement

7.1.1	Chargement visiblement déplacé de manière non conforme, *amarrage rompu *chargement hors du calage *décentré	à corriger avant le départ
7.1.2	Chargement mal réparti (RIV 3.3), caisse non horizontale *hauteur de tamponnement différente (RIV 3.5) *distance bride de ressort/brancard différente (RIV 3.5) *fléchissement important du châssis du wagon (RIV 3.4)	à corriger avant le départ
7.1.3	Conditionnement, arrimage du chargement : Paquets, bottes, balles, piles disloqués, liage incorrect (RIV 1.5)	à corriger avant le départ
7.1.4	Conditionnement, arrimage du chargement : liage insuffisant de petits objets cylindriques (RIV 1.5)	à corriger avant le départ
7.1.5.1	Dépassement non autorisé du gabarit (RIV 4.1)	à corriger avant le départ
7.1.5.2	Engagement du gabarit non signalé *absence de modèle U	à corriger avant le départ
7.1.6	Espaces réservés non respectés *chargement dépassant la traverse de tête (RIV 4.2)	à corriger avant le départ

7.1.7.1	Limite maximum de chargement dépassée (RIV 3.2), critère visuel ; *hauteur de tamponnement différente *distance trop faible entre bride de ressort et brancard	à corriger avant le départ
7.1.7.2	Limite maximum de chargement dépassée (RIV 3.2), constatation par - absence de concordance entre données de l'envoi et limite de charge inscrite - dispositifs de mesure, appareils de diagnostic	à corriger avant le départ
7.1.8	Wagons de sûreté : Distances horizontales et verticales (espaces libres) entre les chargements ou entre le chargement et le wagon de sûreté non respectées (RIV 4.3)	à corriger avant le départ
7.1.9	Bâchage, filets : Fixation insuffisante, défectueuse ou effectuée au moyen d'amarres dérogeant aux directives de chargement (RIV 6.1, 6.2)	à corriger avant le départ
7.1.10	** Perte de chargement (sans wagons-citernes / conteurs-citernes)	à corriger avant le départ
7.2.1	Chargement dépassant les parois et les bords de wagon et insuffisamment maintenus (RIV 5.4.1)	à corriger avant le départ
7.2.2	Chargement en appui sur les parois, les bords ou les portes gênant leur fonctionnement, susceptible de les endommager ou présentant un risque pour l'exploitation (RIV 2.3)	à corriger avant le départ
7.2.3.1	Chargement insuffisamment assuré par les ranchers (RIV 2.5 et 5.4.1)	à corriger avant le départ
7.2.3.2	Absence des amarres nécessaires entre ranchers opposés (RIV 2.5)	à corriger avant le départ
7.2.3.3	Chargement en appui déformant les ranchers RIV (2.5)	à corriger avant le départ
7.2.3.4	Chargement lourd et/ou susceptible d'endommager les ranchers latéraux, en cas de déplacement longitudinal, en appui (RIV 2.5)	à corriger avant le départ
7.2.4	Calage cloué non conforme (RIV 5.4.3) - insuffisant - inefficace - incorrectement fixé au plancher	à corriger avant le départ
7.2.5.1	Amarres pour arrimage direct ou indirect (RIV 5.4.4, 5.5.4) : matériaux non appropriés ou non homologués	à corriger avant le départ

7.2.5.2	Amarres pour arrimage direct ou indirect (RIV 5.4.4, 5.5.4) : fixation incorrecte ou insuffisante	à corriger avant le départ
7.2.5.3	Amarres pour arrimage direct ou indirect (RIV 5.4.4, 5.5.4) : détendues	à corriger avant le départ
7.2.6.1	Intercalaires, étais, sommiers... (RIV 5.5.5, 5.6.2, 5.8.1) non conformes - endommagés ; - mal choisis ; - insuffisants ; - mal disposés ; - disloqués.	à corriger avant le départ
7.2.6.2	Intercalaire, étais et sommiers (RIV 5.5.5, 5.6.2, 5.8.1) : Accessoires de chargement ou amarres non enlevés	à corriger avant le départ
7.2.7	Résidus de chargement : Résidus de chargement non enlevés pouvant nuire à la sécurité	à corriger avant le départ
7.3.1	Chargement instable et mal assuré (5.1)	à corriger avant le départ
7.3.2	Marchandisess pouvant être soulevées par les déplacements d'air : couverture manquante ou insuffisante (5.2.1, 5.3.2)	à corriger avant le départ
7.3.3.1	Marchandisess susceptibles de tomber du fait de trépidations : distance insuffisante entre la marchandises et le bord supérieur des parois du wagon (5.2.2) *marchandisess dépassant les bords supérieurs	à corriger avant le départ
7.3.3.2	Marchandisess susceptibles de tomber du fait de trépidations : chargement en dôme trop haut (5.3.1)	à corriger avant le départ
7.3.4	Marchandisess empilées (RIV 5.8) Mauvaise superposition des marchandisess : - répartition inégale sur le plancher ; - trop haute ; - empilage mal réalisé ; - liage insuffisant ; - distance insuffisante entre le chargement et la limite du gabarit lorsque le chargement peut osciller ; - chargements cylindriques arrimés de façon insuffisante.	à corriger avant le départ
7.3.5.1	Chargement avec surface d'appui insuffisante et pouvant endommager le plancher du wagon : Calage insuffisant ou absent (2.2) *plancher endommagé	à corriger après l'arrivée

7.3.5.2	Charge concentrée sur un wagon plat : chargement trop concentré (3.4) - Calage existant, matériaux inappropriés - Calage existant, dimension insuffisante	à corriger avant le départ
7.3.6	Chargement pouvant basculer : Non prémuni contre le renversement (5.7)	à corriger avant le départ
7.3.7	Chargement incliné : étayage non fiable (5.7)	à corriger avant le départ
7.3.8	Chargement pouvant rouler : maintien insuffisant dans le sens du roulement (5.6.1, 5.6.2)	à corriger avant le départ
7.3.9.1	Chargement pouvant glisser longitudinalement : Repose sur des dispositifs inappropriés (5.5.1) - intercalaires - guidage - glissement	à corriger avant le départ
7.3.9.2	Chargement pouvant glisser longitudinalement : guidage latéral non présent ou insuffisant avec danger de dépassement du gabarit de chargement ou de la limite de charge (5.5) ** Transbordement d'unités de chargement sur wagon plat : default si guidage latéral non assuré par des bois de guidage	à corriger avant le départ
7.3.9.3	Chargement pouvant glisser longitudinalement : espace libre nécessaire non présent (5.5.2)	à corriger avant le départ
7.3.9.4	Chargement pouvant glisser longitudinalement : espace de glissement nécessaire non limité (5.5.3)	à corriger avant le départ
7.4.1	Véhicules et engins sur roues ou sur chenilles : calage ou amarrage inadapté (5.6.3)	à corriger avant le départ
7.4.2.1	Éléments mobiles des véhicules et des engins non immobilisés correctement, sans risque d'engagement du gabarit	à corriger avant le départ
7.4.2.2	Éléments mobiles des véhicules et des engins non immobilisés correctement, avec risque d'engagement du gabarit	à corriger avant le départ
7.4.3	chargement sur plusieurs wagons : mode de chargement/d'arrimage non conforme (5.9)	à corriger avant le départ
7.5.1	Dispositif additionnel de verrouillage des béquilles inefficace, manquant, défectueux	à corriger avant le départ

7.5.2.1	Porte frontale de l'UTI non fermée	à corriger avant le départ
7.5.2.2	Portes frontales de l'UTI mal verrouillées - Porte mal verrouillée (excepté sur porte face à une autre ILU) si : • Came haute non enclenchée ou • Came basse non enclenchée ou • Levier de verrouillage horizontal non enclenché	à corriger avant le départ
7.5.3	Pièce de coin inférieure endommagée	à corriger avant le départ
7.5.4	Paroi latérale, revêtement avarié, insuffisamment sécurisé, instable *Charnière, boulon abîmé, rompu, manquant *Planche de rive manquante, rompue fendue ou fissurée ; bardage troué, rompu	à corriger avant le départ
7.5.5.1	Bâche : fissure, trou \leq 30 mm	à corriger avant le départ
7.5.5.2	Bâche : fissure, trou $>$ 30 mm	à corriger avant le départ
7.5.5.3	Bâche : Danger d'endommagement de la charge par l'humidité ou de perte de chargement	à corriger avant le départ
7.5.6	Bâche, paroi : - Verrouillage, arrimage insuffisant - Bâche ; perche de tension / verrouillage endommagé, prise insuffisante	à corriger avant le départ
7.5.7	Châssis / éléments porteurs - fissuré - cassé	à corriger avant le départ
7.6.1.1	UTI-Citernes, éléments de liaison corps de la citerne/châssis : Fissure $>$ 1/4 de la section transversale (du sommier ou des tirants)	à corriger avant le départ
7.6.1.2	UTI-Citernes, éléments de liaison corps de la citerne/châssis : Fissure dans les cordons de soudure	à corriger avant le départ
7.6.2.1	UTI-Citernes, citerne : Non étanche, fuite, perte de marchandises	à corriger avant le départ
7.6.2.2	UTI-Citernes, citerne : Déformation avec arêtes vives sans perte de marchandises	à corriger avant le départ

7.6.3.1	UTI-Citernes, équipements de la citerne : Revêtement citerne, pare-soleil, isolation - endommagé	à corriger avant le départ
7.6.3.2	UTI-Citernes, équipements de la citerne : Revêtement citerne, pare-soleil, isolation - désemparé	à corriger avant le départ
7.6.4.1	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : perte de marchandises	à corriger avant le départ
7.6.4.2	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : Vannes ou tubulures de vidange défectueuses	à corriger avant le départ
7.6.4.3	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : Bouchon de fermeture non fermé hermétiquement ou absent - chargement RID	à corriger avant le départ
7.6.4.4	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : Bouchon de fermeture non fermé hermétiquement ou absent - chargement non-RID	à corriger avant le départ
7.6.4.5	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : - bride d'obturation manquante	à corriger avant le départ
7.6.4.6	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : Boulon de fixation, Bride d'obturation - un ou plusieurs boulons manquants ou desserrés - chargement RID	à corriger avant le départ
7.6.4.7	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : Boulon de fixation, Bride d'obturation - un boulon manquant ou desserré - chargement non-RID	à corriger avant le départ
7.6.4.8	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : Boulon de fixation, Bride d'obturation - plusieurs boulons manquants ou desserrés - chargement non-RID	à corriger avant le départ
7.6.4.9	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : L'indicateur de la vanne de fond non en position « fermée » des 2 côtés - UTI chargé, ainsi que wagon RID vide non nettoyé	à corriger avant le départ
7.6.4.10	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : L'indicateur de la vanne de fond non en position « fermée » des 2 côtés- UTI vide, chargement non-RID	à corriger avant le départ

7.6.4.1 1	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : Boulon de la commande d'urgence de la valve de fond est vissé dans la masse (la valve montée sur la citerne est ouverte)	à corriger avant le départ
7.6.4.1 2	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : Organe de remplissage et de vidange ouvert	à corriger avant le départ
7.6.4.1 3	UTI-Citernes, armature, dispositif de remplissage et de vidange inférieurs : Sécurités visibles non efficaces	à corriger avant le départ
7.6.5.1	UTI-Citernes, Armature, dispositif de remplissage et de vidange supérieur : Perte de marchandises / de gaz au droit des armatures (ne concerne pas les dispositifs d'aération) *Odeurs *Traces de coulage récentes, persistantes	à corriger avant le départ
7.6.5.2	UTI-Citernes, Armature, dispositif de remplissage et de vidange supérieur : Couvercle de dôme ouvert, manquant	à corriger avant le départ
7.6.5.3	UTI-Citernes, Armature, dispositif de remplissage et de vidange supérieur : Autres dispositifs supérieurs de fermeture non fermés	à corriger avant le départ
7.7.1	UTI trop lourde pour le wagon porteur	à corriger avant le départ
7.7.2	Les pièces de coin ne sont pas toutes engagées sur leur cheville	à corriger avant le départ
7.7.3	Chevilles escamotables non relevées et non assurées	à corriger avant le départ
7.7.4	Suspension pneumatique de la semi-remorque non vidangée	à corriger avant le départ
7.7.5	Semi-remorque : barre anti-encastrement mobile non relevée/encastree, même sans contact avec le wagon porteur : – sur wagon-poche sans code de compatibilité – sur wagon-poche avec code de compatibilité : a, b, c ou d	à corriger avant le départ
7.7.6	Semi-remorque avec codification P : Contact entre semi-remorque et wagon hormis roues et sellette	à corriger avant le départ
7.7.7	Semi-remorques avec codification N chargés sur des wagons porteurs avec code de compatibilités N (technique Novatrans) : Des parties des semi-remorques entrent en contact avec le wagon porteur (hormis les roues, les patins, les longerons dans la zone d'appui aménagée)	à corriger avant le départ

7.7.8	Calage incorrect des roues de la semi- remorque	à corriger avant le départ
7.7.9	Déplacement du chargement dans l'UTI *déformation de la bâche	à corriger avant le départ
7.8.1	Marquage, codification en transport intermodal : Codification valable de l'UTI manquante ou illisible	à corriger avant le départ
7.8.2	Marquage, codification en transport intermodal : UTI non autorisée pour wagon porteur	à corriger avant le départ
7.8.3	Marquage, codification en transport intermodal : Absence de plaquette d'agrément de sécurité CSC - sur UTI avec pièces de fixation supérieures	à corriger avant le départ
7.8.4	Marquage, codification en transport intermodal : Signe d'avertissement pour haute tension manque *sur UTI avec échelles	à corriger avant le départ

9 Divers

9.1	Anomalies techniques non attribuables à un autre code, voir remarques	à corriger avant le départ
9.2	Anomalies techniques non attribuables à un autre code, voir remarques	à corriger après l'arrivée

EPSF

60 rue de la Vallée

CS 11758

80017 Amiens Cedex 1

tél. 33 (0)3 22 33 95 95

epsf@securite-ferroviaire.fr

www.securite-ferroviaire.fr