

Proposition d'amendement du CUU aux articles 7, 12, 15 et 19, ainsi qu'à l'Annexe 2

Historique des modifications

Auteur	Date	Paragraphe	Amendement
GT ECE dans le CUU	20/03/2025		Projet
Suite après la réunion du CC du CUU de juin 2025			
Groupe de travail spécial	14/08/2025		Version actualisée, concertation et validation par les associations avant le 20 août 2025
Groupe de travail spécial	28/08/2025		Version actualisée, concertation et validation par les associations avant le 11 septembre 2025
Groupe de travail spécial	08/09/2025		Accord pour supprimer la modification de l'annexe 6 du présent amendement et pour créer une nouvelle demande exclusivement pour l'annexe 6. Version mise à jour à approuver par les associations avant le 11 septembre 2025.
Version finale	30/09/2025		

Titre :	ECE dans le CUU - adaptations nécessaires afin d'assurer la conformité avec la législation en vigueur
Proposition de modification de : (EF/détenteur/autres instances) :	Groupe de travail spécial ECE dans le CUU (ERFA, UIC, UIP)
Proposition d'amendement :	<input checked="" type="checkbox"/> Article 7 <input checked="" type="checkbox"/> Article 12 <input checked="" type="checkbox"/> Article 15 <input checked="" type="checkbox"/> Article 19 <input checked="" type="checkbox"/> Annexe 2
Emetteur :	GT ECE dans le CUU
Lieu, date :	En distanciel, 28/08/2025
Description succincte :	Avec le règlement d'exécution (UE) 2019/779 et après consultation des autorités de sécurité, le CUU doit être adapté afin de continuer à assurer la sécurité juridique. L'adaptation des articles 7, 12, 15 et 19 ainsi que de l'Annexe 2 permet d'y veiller.

1. Situation de départ (actuelle) :**1.1. Introduction**

Lors de l'introduction du premier règlement ECE, certains passages du CUU ont déjà été modifiés. Après d'intenses discussions avec l'ERA et les autorités nationales de sécurité, le groupe de travail mis en place par l'ERFA, l'UIC et l'UIP a pour objectif de faire évoluer le contrat et de le rendre plus compréhensible.

1.2. Mode de fonctionnement

Dans le cadre du CUU, les EF veillent au rétablissement de l'aptitude à la circulation des wagons lorsque cela est nécessaire. Ce processus est en vigueur depuis 2006, mais il s'est avéré qu'une clarification de la répartition des rôles selon le règlement ECM actuel s'imposait. La nouvelle version du CUU au 01/01/2026 garantit que le processus existant de rétablissement de l'aptitude à la circulation reste possible, mais que les intervenants au processus se concertent mieux tout en décrivant et suivant mieux la « réparation en cours de route » dans leurs processus en amont.

1.3. Anomalie / Description du problème :

Selon l'avis général, le rétablissement de l'aptitude à la circulation dans le cadre du CUU ne se fait plus entièrement en accord avec le règlement ECM. Dans le cadre d'un groupe de travail, le CUU a été précisé afin de continuer à garantir la sécurité juridique.

Les modifications apportées aux articles 7, 12, 15 et 19 ainsi qu'à l'Annexe 2 visent à renforcer la sécurité juridique. Basés sur cette adaptation, les partenaires contractuels du CUU devront éventuellement également adapter leurs processus et, le cas échéant, procéder à des adaptations contractuelles avec leurs auxiliaires d'exécution.

Afin de faciliter l'échange d'informations liées à ces changements, l'ERFA, l'UIC et l'UIP s'efforceront d'adapter la plateforme informatique GCU-Broker de manière à soutenir la mise en œuvre des nouveaux processus par les signataires.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?

non oui, à savoir :

*"ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." ((source : Règlement CE 402/2013, Art. 3)

"Dispositions techniques fixées par écrit ou transmises oralement relatives à des procédés, installations et modes opératoires qui selon l'opinion dominante des milieux concernés (spécialistes, utilisateurs, consommateurs (-trices) et puissance publique) sont de nature à réaliser l'objectif prescrit par la loi et qui ont de manière générale fait leur preuve dans la pratique ou bien, d'après l'opinion dominante, feront leurs preuves à échéance raisonnable". BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit - Guide du Ministère allemand de la Justice) :

2. Situation recherchée**2.1. Elimination de l'anomalie / du problème (objectif)**

Le CUU définit l'expression « retrait d'un wagon » et, conformément à l'annexe 9, cela signifie que le wagon ne peut pas poursuivre sa route s'il présente une anomalie susceptible de compromettre la sécurité de l'exploitation. Après le retrait, le wagon reste sous la garde de l'entreprise ferroviaire qui a constaté l'anomalie jusqu'à ce que celui-ci soit corrigé. Le terme « retrait » n'est pas synonyme de « retirer de l'exploitation ».

Quand avons-nous besoin d'une remise en service (RTS) ?

- 1) Retrait du wagon catégorie A (rétablissement de l'aptitude à la circulation selon l'annexe 10 du CUU)
- 2) Retrait du wagon catégorie C. (demande d'instructions au détenteur sur les suites à donner).

Quand avons-nous besoin d'une remise en exploitation (RTO) ?

La nécessité d'une RTO apparaît lorsqu'un wagon **est retiré de l'exploitation**. Le retrait d'un wagon ne signifie pas automatiquement qu'il est retiré de l'exploitation ; le wagon est **retiré de l'exploitation** lorsque l'une des deux situations suivantes se présente comme une suite à donner selon l'annexe 9 après à la constatation d'un dommage et donc à la réalisation de sa réparation (annexe 9 et/ou annexe 10) :

1. L'EF procède au « **retrait du wagon catégorie A** » (rétablissement de l'aptitude à la circulation selon l'annexe 10 du CUU) et au moins une des trois situations suivantes se produit :
 - 1.1. L'EF a procédé au retrait un wagon conformément à l'annexe 9, alinéa 3.2.5, catégorie A, et l'atelier applique l'annexe 10, module M00.001, pour demander des instructions de maintenance supplémentaires au détenteur.
 - 1.2. L'EF demande la livraison de pièces de rechange par modèle HR (annexe 7 CUU).
 - 1.3. L'atelier indique dans son avis de remise en service (RTS) des restrictions d'utilisation autres que les mesures à prendre conformément à l'appendice 9.
2. L'EF procède au « **retrait du wagon catégorie C** » (demande d'instructions au détenteur sur les suites à donner).

Description du processus :

Concrètement, l'enchaînement des actions commence par **la détection d'un dommage**, ce qui conduit à deux situations possibles :

- 1) Le dommage affecte **l'aptitude à la circulation** du wagon conformément à l'art. 19.1.
- 2) Il est décidé de rétablir **l'aptitude à l'utilisation** du wagon conformément à l'article 19.3.

Le wagon retiré du service selon la catégorie A ou C est acheminé vers **l'atelier agréé (ECE-F4)**, qui est chargé d'effectuer les réparations. L'atelier agréé (ECE-F4) effectue la réparation sur la base de l'annexe 10 **en vue du rétablissement de l'aptitude à la circulation/à l'utilisation**. Cela peut inclure une demande de **instructions** au détenteur du wagon (ECE-F3) conformément à l'annexe 10. Une remise en exploitation (RTO) est nécessaire lorsque la situation mentionnée ci-dessus se produit (*voir Quand avons-nous besoin d'une RTO ?*).

Une fois la réparation effectuée, l'atelier agréé (ECE-F4) **délivre l'avis de remise en service (RTS) avec tous les documents complémentaires nécessaires**, qui est **envoyée à la fois** à l'EF **et** au détenteur du wagon (ECE-F3), avec la demande de délivrance de l'avis de remise en exploitation (RTO) selon les scénarios mentionnés ci-dessus.

Le détenteur du wagon transmet l'avis de la remise en service (RTS) avec la demande de remise en exploitation (RTO) à l'ECE (ECE-F3) responsable du wagon, qui **délivre ensuite l'avis de remise en exploitation (RTO)**. Tant le détenteur du wagon que l'ECE (ECE-F3) mettent à jour leurs registres avec les avis de remise en service (RTS) et les avis de remise en exploitation (RTO) délivrés.

Le détenteur du wagon envoie à l'EF l'avis de remise en exploitation (RTO) délivrée par son ECE.

L'envoi de l'avis de remise en service (RTS) en même temps que la demande de remise en exploitation (RTO) pourrait se faire via le GCU-Broker, sachant qu'une fonction correspondante devrait alors être développée à cet effet.

3. Amendement du CUU :

Code couleur pour les modifications :

Noir : Texte en vigueur, pour info et reste inchangé

Rouge : nouveau texte

Bleu : (évent. barré) : texte sera effacé

Comparaison

<u>Version actuelle du CUU</u>		<u>Considérations relatives aux modifications</u>	
Chapitre II Obligations et droits du détenteur		Chapitre II DROITS OBLIGATIONS ET OBLIGATIONS DROITS DU DETENTEUR	
Article 7 Admission technique et maintenance des wagons		Article 7 Admission technique et maintenance des wagons	
7.1	Le détenteur veille à ce que ses wagons soient admis techniquement* conformément aux lois et réglementations nationales et internationales en vigueur au moment de l'admission et restent techniquement admis tout au long de leur utilisation.	7.1	[inchangé]
7.2	Le détenteur veille à ce que ses wagons soient entretenus conformément aux lois, réglementations et aux normes obligatoires en vigueur. Il doit en particulier désigner une entité chargée de l'entretien certifiée (ECE) et s'assurer que celle-ci assume toutes les tâches qui lui sont conférées.	7.2	Le détenteur veille à ce que ses wagons soient entretenus conformément aux lois, réglementations et aux normes obligatoires en vigueur. Il doit en particulier désigner une entité chargée de l'entretien certifiée (ECE) et s'assurer que celle-ci assume toutes les tâches qui lui sont conférées intègre les prescriptions de maintenance du CUU, notamment l'Annexe 10, dans son système de maintenance.
	Le détenteur doit remettre sans délai aux EF utilisatrices qui le demandent des informations fiables concernant la maintenance (y compris le dossier d'entretien et le registre d'entretien exécuté) et les restrictions d'utilisation, nécessaires et suffisantes pour garantir la sécurité d'exploitation.		[Déplacé à l'article 7.4, 2e alinéa]
	Pour les besoins du présent contrat et vis-à-vis des autres contractants, le détenteur est considéré comme étant l'ECE de ses wagons, et comme en exerçant les responsabilités.	7.3	Pour les besoins du présent contrat et vis-à-vis des autres contractants, le détenteur est considéré comme étant l'entité en charge de l'entretien de ses wagons et comme en exerçant ses responsabilités-, même s'il a désigné une ECE juridiquement distincte de lui. Les ECE ne sont pas des parties au présent contrat.

7.3	Le détenteur doit permettre aux EF d'effectuer toutes opérations de contrôle nécessaires sur ses wagons, notamment celles prévues par l'Annexe 9.		[Déplacé à l'article 7.6]
7.4	<p>Le détenteur doit mettre à disposition des Entreprises Ferroviaires en temps utile sous forme électronique les informations nécessaires à l'exploitation en sécurité de ses wagons. La mise à disposition de ces informations, accompagnées le cas échéant de données supplémentaires, est régie par l'Annexe 16.</p> <p>[actuellement 7.2, alinéa 2]</p>	7.4	<p>Le détenteur doit mettre à disposition des Entreprises Ferroviaires en temps utile sous forme électronique les informations nécessaires à l'exploitation en sécurité de ses wagons. La mise à disposition de ces informations, des données techniques du wagon accompagnées le cas échéant de données supplémentaires, est régie par l'Annexe 16.</p> <p>Le détenteur doit remettre sans délai aux EF utilisatrices qui le demandent des informations fiables concernant la maintenance (y compris le dossier d'entretien et le registre d'entretien exécuté) et les restrictions d'utilisation, y compris, le cas échéant, d'autres informations, nécessaires et suffisantes pour garantir la sécurité d'exploitation ou pour apporter des clarifications en cas d'incident.</p>
		7.5	<p>Sur la base du droit public applicable à l'ECE qui régit la sous-traitance des fonctions de maintenance, le détenteur autorise l'EF, au nom de son ECE, à veiller à la remise en état, conformément aux spécifications de l'Annexe 10. La responsabilité de l'ECE pour le résultat des fonctions de maintenance sous-traitées et pour le suivi des prestations fournies reste inchangée.</p>
	[actuellement 7.3, alinéa]	7.6	<p>Le détenteur doit permettre autorise aux l'EF à d'effectuer toutes les opérations de contrôle nécessaires sur ses wagons, notamment celles prévues par l'Annexe 9 ainsi que les mesures correctives requises selon l'Annexe 9.</p>

Chapitre III OBLIGATIONS ET DROITS DES EF		Chapitre III - DROITS OBLIGATIONS ET DROITS OBLIGATIONS DES EF	
Article 12 Traitement des wagons		Article 12 Traitement des wagons	
Chaque EF traite les wagons avec soin et en bon père de famille et effectue les opérations de contrôle prescrites selon l'Annexe 9. Elle réalise de la même manière, notamment tout contrôle relatif à la sécurité sur tous les wagons, quel qu'en soient les détenteurs. Les frais liés à ces contrôles courants ne sont pas facturés en tant que tels au détenteur.		12.1	Chaque EF traite les wagons avec soin et en bon père de famille diligence et effectue les opérations de contrôle prescrites selon l'Annexe 9 par la loi . Les dommages constatés doivent être traités conformément à l'Annexe 9. Elle réalise de la même manière, notamment tout contrôle relatif à la sécurité sur tous les wagons, quel qu'en soient les détenteurs. Les frais liés à ces contrôles courants ne sont pas facturés en tant que tels au détenteur.
		12.2	Chaque EF veille à ce que les procédures et les règles de rétablissement de l'aptitude à la circulation* définies dans le présent contrat soient intégrées dans son système de gestion de la sécurité.
Article 15 Informations à fournir au détenteur		Article 15 Informations à fournir au détenteur	
Les EF utilisatrices doivent en temps voulu fournir au détenteur les informations sur l'utilisation de ses wagons, conformément aux lois et réglementations nationales et internationales en vigueur.		Les EF utilisatrices doivent en temps voulu fournir au détenteur les informations sur l'utilisation de ses wagons via la plateforme de communication (GCU-Broker*) , conformément aux lois et réglementations nationales et internationales en vigueur. Les détails sont réglés dans les Annexes 4 (Procès-verbal de constatation d'avarie pour wagons) et 15 (Informations à fournir au détenteur).	
Article 19 Traitement des avaries		Article 19 Traitement des avaries	
19.1	L'EF fait assurer la remise en état de circuler du wagon, conformément aux dispositions de l'Annexe 10. Si le coût des réparations excède le montant de 850 EUR, l'accord du détenteur doit être préalablement demandé, à l'exception du remplacement de	19.1	L'EF fait assurer la remise en état de circuler du wagon , utilisatrice qui constate le dommage et retire le wagon du service assure le rétablissement de l'aptitude à la circulation du wagon conformément aux dispositions de l'Annexe 10 . aux spécifications des

	semelles de frein, ou si l'Annexe 13 est appliquée par l'EF. Si le détenteur ne réagit pas dans les 2 jours ouvrables (samedis exclus), les travaux de réparation sont effectués.		Annexes 9 et 10 et remet le wagon en service. En cas d'application de l'Annexe 10, la réparation est effectuée sur la base de l'autorisation donnée par l'ECE (article 7.5).
	[jusqu'à présent, 19.1, alinéa 1 est divisé en deux articles : 19.1 et 19.2]	19.2	Si le coût des réparations excède le montant de 850 EUR, l'accord du détenteur doit être préalablement demandé, à l'exception du remplacement de semelles de frein, ou si l'Annexe 13 est appliquée par l'EF. Si le détenteur ne réagit pas dans les 2 jours ouvrables (samedis exclus), les travaux de réparation sont effectués. Si le détenteur refuse le devis pour la réparation, il se charge lui-même de la réparation des dommages.
19.2	Si les coûts de réparation du wagon avarié dépassent l'indemnité calculée selon l'Annexe 5, le wagon est considéré comme économiquement non réparable.		[article 19.2 de la version actuelle - modification rédactionnelle - article 19.4 nouveau]
19.3	Lorsque les dommages n'altèrent pas l'aptitude à circuler du wagon mais rendent toutefois difficile son utilisation, l'EF peut effectuer sans l'accord du détenteur des travaux de remise en état d'utilisation jusqu'à un montant de 850 EUR. L'EF peut, en concertation avec le détenteur, être autorisée à effectuer des travaux supplémentaires.	19.3	Lorsque les dommages n'altèrent pas l'aptitude à circuler du wagon mais rendent toutefois difficile son utilisation, l'EF peut effectuer sans l'accord du détenteur des travaux de remise en état d'utilisation* selon les dispositions de l'Annexe 10 jusqu'à un montant de 850 EUR. L'EF peut, sur la base d'un accord séparé en concertation avec le détenteur, être autorisée à effectuer des travaux supplémentaires.
19.4	L'EF qui a pris l'initiative des réparations selon l'Annexe 10, vérifie à partir de la réponse de l'atelier, si et dans quelle mesure les travaux confiés ont été effectués. Si, après réparation, des restrictions s'imposent à l'utilisation du wagon (par exemple aptitude à la circulation, aptitude à être utilisé en service), celles-ci doivent être consignées par l'EF. A la fin des travaux de remise en état, et à défaut d'instructions particulières		[voir Art. 19.6, alinéa 1 nouveau] [voir Art. 19.7, nouveau] [voir Art. 19.8 nouveau]

	données par le détenteur, l'EF achemine le wagon vers sa gare destinataire initialement prévue.		
	[actuellement 19.2]	19.4	Si les coûts de réparation du wagon avarié dépassent la valeur résiduelle l'indemnité calculée selon l'Annexe 5, le wagon est considéré comme économiquement non réparable.
19.5	<p>Dans les cas où l'EF met en œuvre elle-même des mesures en appliquant les dispositions de l'Annexe 9, elle les exécute à l'aide d'un personnel qualifié et avec tout le soin qui s'impose. Par « personnel qualifié », on entend au sens de la disposition susmentionnée, le personnel qui dispose des compétences et des attributions prévues par le système de gestion de la sécurité de l'EF pour exécuter les mesures requises</p> <p>Seuls des ateliers agréés sont habilités à réaliser les travaux de réparation en application des dispositions de l'Annexe 10.</p> <p>Les ateliers agréés</p> <p>a) disposent d'un certificat valable d'entité chargée de l'entretien qui comprend au minimum la fonction de fourniture des prestations d'entretien</p> <p>et</p> <p>b) sont enregistrés dans la banque de données pour l'interopérabilité et la sécurité de l'Agence ferroviaire de l'UE (ERADIS)</p> <p>et</p> <p>c) appliquent ou font appliquer les Annexes CUU 7, 9, 10 et 13 et tiennent leurs agents régulièrement informés des amendements apportés au CUU.</p>	19.5	<p>Dans les cas où l'EF met en œuvre elle-même les mesures correctives en appliquant les dispositions de l'Annexe 9, elle les exécute à l'aide d'un personnel qualifié et avec tout le soin qui s'impose. Par « personnel qualifié », on entend au sens de la disposition susmentionnée, le personnel disposant des compétences et des attributions prévues par le système de gestion de la sécurité de l'EF pour exécuter les mesures requises</p> <p>Seuls des ateliers agréés sont habilités à réaliser les travaux de réparation en application des dispositions de l'Annexe 10.</p> <p>Ces ateliers agréés</p> <p>a) disposent d'un certificat valable d'entité chargée de l'entretien qui comprend au minimum, d'une certification ECE valide pour les fonctions de prestation de maintenance conformément au règlement ECE/au droit public applicable, comprenant au moins la fonction de fourniture des prestations d'e l'entretien,</p> <p>et</p> <p>b) sont enregistrés dans la banque de données pour l'interopérabilité et la sécurité de l'Agence ferroviaire de l'UE (ERADIS)</p> <p>et</p> <p>c) appliquent ou font appliquer les connaissent les dispositions des Annexes CUU-7, 9 et 10 et 13 du CUU et tiennent leurs agents régulièrement</p>

	L'EF ou son auxiliaire d'exécution remet au détenteur une information sur le détail des travaux effectués, en utilisant la codification de l'Annexe 10, appendice 6.		informés des amendements apportés au CUU. [voir article 19.6, alinéa 1 nouveau]
	[actuellement article 19.5, alinéa 7]	19.6	<p>L'EF ou son auxiliaire d'exécution remet au détenteur une information sur le détail des travaux effectués qui a fait procéder à la remise en état conformément à l'Annexe 10 s'assure que l'atelier lui atteste à l'issue des travaux la remise en service*, en utilisant la codification de conformément à l'Annexe 10, Appendice 6.</p> <p>Une copie de l'avis de remise en service* et toute information supplémentaire doivent être envoyées sans délai au détenteur, soit par l'EF, soit par l'atelier, si cela est prévu dans la relation contractuelle entre l'EF et l'atelier.</p>
	[actuellement article 19.4, alinéa 2]	19.7	<p>Si l'un des cas suivants s'applique, le wagon est considéré comme retiré de l'exploitation et un avis de remise en exploitation à fournir par le détenteur est nécessaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'EF a procédé au retrait d'un wagon conformément à l'annexe 9, alinéa 3.2.5, catégorie C. - l'EF a procédé au retrait d'un wagon conformément à l'annexe 9, alinéa 3.2.5, catégorie A, et l'atelier applique l'annexe 10, module M00.001, pour demander des instructions de maintenance supplémentaires au détenteur. - l'EF demande la livraison de pièces de rechange par modèle HR (annexe 7 CUU). - l'atelier indique dans son avis de remise en service d'autres restrictions

			d'utilisation que les mesures à prendre conformément à l'appendice 9. Le détenteur transmet à l'EF un avis de remise en exploitation sur la base de l'avis de remise en service*.
	[actuellement article 19.4, alinéa 3]	19.8	A la fin des travaux de remise en état, et à défaut d'instructions particulières données par le détenteur, l'EF achemine le wagon vers sa gare destinataire initialement prévue.
19.6	La gestion des pièces de rechange est réglée dans l'Annexe 7.	19.6 19.9	La gestion des pièces de rechange est réglée dans l'Annexe 7.
19.6	La prise en charge des frais de réparation est déterminée dans le Chapitre V.	19.7 19.10	La prise en charge des frais de réparation est déterminée dans le Chapitre V.
Annexe 2 Définitions ¹		Annexe 2 Définitions ⁴ (nouveau : par ordre alphabétique) [Remarque préliminaire : Le CUU utilise des termes différents pour des situations et états de fait différents, et ce de manière continue. Les changements d'appellation pour des faits identiques sont évités. Si les formulaires et les systèmes électroniques d'information comportent encore des termes anciens, ceux-ci peuvent encore être utilisés, à condition de préciser à quelles définitions actuelles ils correspondent. Les formulaires existants peuvent en tout cas être utilisés jusqu'à leur épuisement. Les définitions provenant de dispositions légales sont reprises ici sous une forme concrétisée et résumée dans le contexte de l'utilisation des wagons - sans entrer en contradiction avec la définition légale - voir par exemple « ECE », EF, « détenteur », système de <u>maintenance</u> , système de gestion de la sécurité].	
		Entité en charge de l'entretien (ECE) Désigne une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans un registre officiel prévu à cet effet.	

¹ Pour les définitions existantes, le texte actuel, non modifié, n'est pas reproduit ci-après.

	<p>Aptitude à l'utilisation</p> <p>Aptitude d'un wagon à être utilisé comme moyen de transport pour l'acheminement de marchandises en toute sécurité.</p>
<p>Wagon en état de circuler (notion d'exploitation)</p> <p>Wagon qui peut circuler sur ses propres roues dans des trains de marchandises du régime normal, le cas échéant en queue des trains sans danger pour l'exploitation.</p>	<p>Wagon en état de circuler (notion d'exploitation)</p> <p>Aptitude à la circulation</p> <p>Wagon qui peut circuler sur ses propres roues dans des trains de marchandises du régime normal, le cas échéant en queue des trains sans danger pour l'exploitation.</p>
	<p>GCU Broker</p> <p>Désigne le site internet mis à disposition par le Bureau CUU ainsi que l'interface informatique pour le système de communication électronique et le système informatique à utiliser par les partenaires contractuels.</p>
	<p>Maintenance</p> <p>Combinaison de toutes les mesures techniques et administratives pendant la durée de vie d'un wagon ou de ses composants, afin de maintenir ou de rétablir leur fonctionnalité.</p>
<p>Entreprises de transport ferroviaire (EF)</p> <p>Toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et / ou de voyageurs par Chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction.</p>	<p>Entreprise ferroviaire (EF)</p> <p>Toute entreprise de transport ferroviaire de marchandises privée ou de droit public officiellement licenciée à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et / ou de voyageurs par Chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction. qui utilise des wagons de marchandises comme moyen de transport.</p>
	<p>Remise en service</p> <p>Garantie justifiée et consignée, accompagnée d'une documentation si nécessaire, donnée au gestionnaire de l'entretien de la flotte par l'entité assurant l'entretien que la maintenance a été effectuée conformément aux ordres de maintenance.</p> <p>(voir règlement ECE)</p>
	<p>Remise en état</p>

	<p>Mesure physique exécutée pour rétablir l'aptitude à la circulation et l'aptitude à l'utilisation d'un wagon présentant des anomalies.</p>
	<p>Remise en exploitation</p> <p>La notification donnée à l'utilisateur, tel qu'une entreprise ferroviaire ou un détenteur, sous forme de texte par l'entité chargée de l'entretien (d'autres préposés peuvent être désignés dans le cadre de la sous-traitance), sur la base de la remise en service (exigences minimales : numéro de wagon, date, numéro de l'avis de remise en service, restrictions d'utilisation le cas échéant) ou via un système de communication électronique, garantissant que tous les travaux de réparation nécessaires ont été réalisés et que le véhicule précédemment retiré de l'exploitation peut être utilisé en toute sécurité, sous réserve d'éventuelles restrictions.</p>

4. Motif :

Lorsqu'un code d'anomalie nécessite le retrait du wagon, il devrait toujours être possible d'identifier immédiatement quel type de suite à donner l'EF utilisatrice devrait initier.

5. Evaluation incidences positives/ négatives possibles

Evaluation des impacts potentiels positifs et négatifs (exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ...) à l'aide d'une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).

Motif la disposition

Impacts :

Modifications nécessaires afin de garantir la conformité avec le droit en vigueur, les exigences de l'ERA et des ANS.

Exploitation : 2 – Le processus remanié permet le rétablissement de l'aptitude à l'utilisation.

Coûts 3 – Nécessité de modification de processus, les détenteurs seront éventuellement contactés plus souvent.

Gestion 2 – Développement des fonctionnalités de communication afin de garantir le respect du Règlement ECE.

Sécurité 4 – Respect du Règlement ECE

Compétitivité : 1- pas d'impact direct, maintien du statu quo

6. Analyse des risques relative à la proposition de modification

Description du système effectif/théorique et ampleur de la modification, voir à ce sujet les points 1 et 2.

Analyse de risques réalisée par :

6.1. La modification proposée a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui
Motif : Des mesures liées aux activités relevant de la sécurité sont concernées.	
6.2. La modification proposée est-elle significative ?	<input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui
Motif : voir Template. Joindre en annexe le modèle-type du test de substantialité.	
6.3. Détermination et classification du risque :	<input checked="" type="checkbox"/> N/A
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale : 6.3.2. Effet de la modification en cas de perturbations /écarts par rapport à l'exploitation normale : 6.3.3. Utilisation abusive du système possible : <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui (description de l'abus):	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?	<input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui
<i>Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque :</i> <ul style="list-style-type: none"> • "règles reconnues de la technique" • Recours à un référentiel • Evaluation explicite du risque 	
6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation ?	<input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui
Instance d'évaluation : Joindre le résultat de l'évaluation en annexe :	[Annexe]