

Proposed amendment to to the GCU

Title	<i>Comprehensive reform of Appendix 9</i>
Reference	<i>AP-TTI-2025-01</i>
Planned change date	<i>01.01.2026</i>
Topic proposal	<i>TP-TTI-2025-01 – Comprehensive reform of Appendix 9</i>
Proposer / working group	<i>WG TTI</i>
Section of the GCU	<i>GCU Appendix 9</i>
Concise description	<i>To align the scope of Appendix 9 with its content, and in the same way as for the ongoing reform of Appendix 10 GCU: under synchronisation, the creation of a clear and non-ambiguous formulation: “if-then” between irregularities and actions to be taken within App 9, as is currently the case in App10. This creates transparency for all parties involved and also forms a basis for subsequent process digitalization and synchronization with App10.</i>

Record of amendments:

Status	Date	Comment
Work order	30/10/2023	Think tank meeting on reform App9
In creation	09/01/2025	First draft
GCU JC	25/02/2025	TP submitted
Updates	26/02-26/03-04/04/2025	<i>Updates according to discussions in ad hoc meetings.</i>
Decision Working group	18-19/03/2025	Approval in accordance with the minutes of the TTI WG meeting
WU SG meeting	06/05/2025	While there is agreement on the concept, there are concerns that everything will not be ready for implementation. Solution in progress.
WU SG meeting	16/09/2025	Approved
GCU Bureau	30/09/2025	Submission to the rapporteurs of the associations for an additional voting procedure

1. **Subject matter and reason for the amendment:**

- **Description of the current situation:**

The origin of Appendix 9 GCU from the RIV-regulations from the old days of the state railways can still be seen; the regulations for determining damage still breathe the spirit of the state monopoly railway, which was responsible for both transport safety and the safety of freight wagons. This can be seen in the somewhat unwieldy title 'Transfer Inspection', which refers to the former inspection at the national borders of the monopoly railways. The scope of application of Appendix 9 to the GCU, as well as some of its content, no longer correspond to what railways and keepers would define if they were to create Appendix 9 to the GCU from scratch today.

- **Reason for the planned change (trigger)**

The proposed major reform of Appendix 9 GCU, which is comparable to the ongoing reform of Appendix 10 GCU, aims to future-proof the Appendix. Future-proof means aligning the scope and content with the interaction between GCU railways and GCU wagon keepers. The removal of other content (e.g. description of the sampling procedure for ATTI railways) should also make Appendix 9 easier for new railway employees to understand and apply. Finally, the provisions of Appendix 9 are to be formulated more clearly than before, so that keepers/ECMs who accept the GCU as part of their safety management know exactly which damage patterns entail which follow-up measures.

2. **Description of the intended amendment and reason to implement it in the GCU:**

- **What is the proposed solution?**

1. The title of the appendix should be changed – the restriction to transitional inspections should be removed.
2. the text passages for quality samples of trains under the ATTI regime are to be removed from Appendix 9 (and included in the ATTI regulations)
3. All vague descriptions of procedures should be clearly reformulated. This includes no longer using the general term 'remedy' and including a note in the case of 'detach wagon' stating when an en-route repair and when another follow-up measure is planned.

- **Why should it be implemented in the GCU and not regulated outside?**

See point 1.

3. **Is it reasonable to amend the contract?**

- **Is the change critical to keep the GCU up to date?**

See point 1

- **Is the implementation of the change urgent?** The reform creates transparency for all parties involved and forms a basis for subsequent process digitalisation and synchronization with App10

- **What is the estimated scope of application of the amendment (e.g. number waggons affected, number of maintenance operations...)**

The amendments affect 100% of GCU signatories.

- **Consequences of not implementing the proposal**

The current form of Appendix 9 is not only in need of explanation for railway workers who are new to the job. It also fosters the impression of unclear responsibilities and information channels, as currently criticised by some safety authorities.

Proposed amendment to the GCU:

Colour codes for amendment proposals:
Black: Currently applicable text; provides information and remains unchanged
Red: New text
Blue: (may be crossed out): Text to be deleted

English:

Current version of Appendix 9	Proposed new version of Appendix 9
Title	Title
Technical conditions for wagon transfers between railway undertakings	Irregularities to freight wagons in operation and follow-up actions
Introduction	Introduction
Former Appendix XII to the RIV, which entered force on 1 November 2002, was transposed into the GCU, brought up to date and re-published as Appendix 9 (to the GCU). A vertical line in the margin denotes amended provisions taking effect on the date shown at the foot of the page: 01/01/2025. This Appendix 9 enters force with the GCU (see date on title page). Appendix XII to the RIV is withdrawn on the same date	This document replaces the previous version of Appendix 9 to the GCU "Technical conditions for wagon transfers between railway undertakings". This new version of Appendix 9 is the result of an update to railway legislation in 2024. As part of this update, all content relating to quality management (e.g. covered by the ATTI agreement) has been removed. In the German version, the term "catalogue of irregularities" is also replaced by "catalogue of defects and damage". A vertical line in the margin denotes amended provisions taking effect on the date shown at the foot of the page: 01/01/20XY.

CONTENTS	TABLE OF CONTENTS
1 - GENERAL	1 – PURPOSE AND SCOPE OF APPLICATION
2 - TECHNICAL TRANSFER INSPECTION	2 – TECHNICAL TRANSFER INSPECTION
2.1 - DEFINITION	2.1 – DEFINITION
2.2 - PROCEDURE	2.2 – PROCEDURE
2.3 - SKILLS OF STAFF PERFORMING TECHNICAL TRANSFER INSPECTIONS	2.3 – SKILLS OF STAFF PERFORMING TECHNICAL TRANSFER INSPECTIONS
3 - CATALOGUE OF IRREGULARITIES (ANNEX 1)	2 - CATALOGUE OF IRREGULARITIES (ANNEX 1)
3.1 - PRESENTATION	2.1 - PRESENTATION
3.2 - COMMENTS ON THE CATALOGUE OF IRREGULARITIES	2.2 - COMMENTS ON THE CATALOGUE OF IRREGULARITIES
4 - QUALITY MANAGEMENT SYSTEM (QMS)	4 – QUALITY MANAGEMENT SYSTEM (QMS)
4.1 - GENERAL DEFINITIONS	4.1 – GENERAL DEFINITIONS
4.2 - PLANNING OF QUALITY	4.2 – PLANNING OF QUALITY
4.3 - IRREGULARITIES AND CATALOGUE OF IRREGULARITIES	4.3 – IRREGULARITIES AND CATALOGUE OF IRREGULARITIES
4.4 - PLANNING OF TESTS	4.4 – PLANNING OF TESTS
4.5 - QUALITY CONTROL	4.5 – QUALITY CONTROL
4.6 - INSPECTION METHODS	4.6 – INSPECTION METHODS
4.7 - ASSESSMENT OF IRREGULARITIES	4.7 – ASSESSMENT OF IRREGULARITIES
4.8 - ANALYSIS OF RESULTS	4.8 – ANALYSIS OF RESULTS
4.9 - CORRECTIVE MEASURES	4.9 – CORRECTIVE MEASURES
5 - INCLUSION OF A TRAIN IN AN AGREEMENT	5 – INCLUSION OF A TRAIN IN AN AGREEMENT
5.1 - GENERAL	5.1 – GENERAL
5.2 - PRINCIPLES, PLANNING, EXECUTION	5.2 – PRINCIPLES, PLANNING, EXECUTION
5.3 - EXCLUSION OF TRAINS FROM AN AGREEMENT	5.3 – EXCLUSION OF TRAINS FROM AN AGREEMENT
ANNEX 1 - CATALOGUE OF IRREGULARITIES INCLUDING CLASSIFICATION INTO CLASSES FOR USE IN THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM	ANNEX 1 - CATALOGUE OF IRREGULARITIES CATALOGUE OF IRREGULARITIES INCLUDING CLASSIFICATION INTO CLASSES FOR USE IN THE QUALITY MANAGEMENT SYSTEM
ANNEX 2 - IRREGULARITY CLASSES	ANNEX 2 – IRREGULARITY CLASSES - NOW COVERED BY THE ATTI AGREEMENT
ANNEX 3 - SIZE OF SAMPLES AS PER ISO 2859 – PART 1	ANNEX 3 – SIZE OF SAMPLES AS PER ISO 2859 – PART 1
EXCERPT FROM TABLE 2-A WITH ACCEPTANCE VALUES FOR IRREGULARITY CLASSES 4 AND 5	EXCERPT FROM TABLE 2-A WITH ACCEPTANCE VALUES FOR IRREGULARITY CLASSES 4 AND 5

OVERVIEW I: PROCEDURE FOR THE INCLUSION OF A TRAIN IN AN AGREEMENT OVERVIEW II: PROCEDURE FOR THE EXCLUSION OF TRAINS FROM AN AGREEMENT RECORD OF THE INCLUSION OF TRAINS IN AN AGREEMENT ANNEX 4 - VERIFICATION USING A COMBINED GAUGE ANNEX 5 - CATALOGUE OF INSPECTIONS IN ACCORDANCE WITH ANNEX 1 ANNEX 6 - TECHNICAL TRANSFER INSPECTION – LIST OF IRREGULARITIES NOTED ON WAGONS AND THEIR LOADS ANNEX 7 - TECHNICAL TRANSFER INSPECTION – RECORD AND ANALYSIS OF IRREGULARITIES NOTED ON WAGON AND LOADS ANNEX 8 - HANDLING OF WAGONS ANNEX 9 - CHECKLISTS ANNEX 10 - POSITIONS OF THE BRAKE STOPCOCK HANDLE FOR COMPRESSED AIR BRAKES ANNEX 11 - I, K, M, R1 AND U LABELS ANNEX 12 - TRACEABILITY	OVERVIEW I: PROCEDURE FOR THE INCLUSION OF A TRAIN IN AN AGREEMENT OVERVIEW II: PROCEDURE FOR THE EXCLUSION OF TRAINS FROM AN AGREEMENT RECORD OF THE INCLUSION OF TRAINS IN AN AGREEMENT ANNEX 4 - VERIFICATION USING A COMBINED GAUGE ANNEX 5 - CATALOGUE OF INSPECTIONS IN ACCORDANCE WITH ANNEX 1 ANNEX 6 - TECHNICAL TRANSFER INSPECTION – LIST OF IRREGULARITIES NOTED ON WAGONS AND THEIR LOADS ANNEX 7 – TECHNICAL TRANSFER INSPECTION – RECORD AND ANALYSIS OF IRREGULARITIES NOTED ON WAGON AND LOADS ANNEX 8 - HANDLING OF WAGONS ANNEX 9 - CHECKLISTS ANNEX 10 - POSITIONS OF THE BRAKE STOPCOCK HANDLE FOR COMPRESSED AIR BRAKES RESERVED ANNEX 11 - I, K, M, R1 AND U LABELS ANNEX 12 - TRACEABILITY
1 - General 1.1 Annex 1 of this Appendix sets out binding provisions governing the technical condition of wagons exchanged between two or more railway undertakings (RUs), as established during a technical transfer inspection. 1.2 It describes (in chapter 4 and Annexes 5, 6 and 7) a quality assurance procedure to be applied by RUs that have signed agreements governing the technical conditions for the exchange of freight wagons.	1. Purpose and scope of application 1.1. This appendix defines and codes standardised irregularities to loaded and empty freight wagons, as well as the follow-up action to be taken in order to promote efficient railway operations. 1.2. GCU RUs apply this appendix if they detect deviations from the technical target state (irregularities) on wagons.
	1.3 The codes and follow-up actions apply to all technical checks carried out by RUs, i.e. train departure checks, checks following warning messages from infrastructure systems, or exceptional operational occurrences.
	1.4 The GCU parties use the codes to exchange information on the technical condition of freight wagons or their loads. Specifically, this involves the exchange of information between RUs and wagon keepers and between the RUs involved in a transport chain.

	1.5 The RUs themselves define the procedures for carrying out the checks within their safety management system, including the requirements for the staff performing the checks.
	1.6 In this annex, the term "irregularities" refers to all types of deviations from the target technical state. The term "irregularities" includes: - Wear and tear - Damage caused during railway operation - Other damage that represents a deviation from the wagon's target technical state
	1.7. The specifications on how a technical inspection is to be carried out are to be regulated by the RUs within their SMS.
	1.8. The quality management system must be agreed separately by the RUs, e.g. within ATTI
	1.9. Not included in the scope of this appendix: • An RU's procedures for carrying out technical vehicle checks. The RUs define these procedures in their security management system. • The skills requirements for RU staff. These skills are regulated in their respective safety management systems. • The procedures for the quality management of trust-based transfers between RUs. These procedures are to be regulated by contracts between the RUs, e.g. within ATTI.
2 Technical transfer inspections	
3 Catalogue of irregularities	2 Catalogue of irregularities
3.1 Presentation Annex 1 contains five columns: (1) List of wagon components and aspects of the load to be examined, (2) Code number, (3) Irregularities, where appropriate with criteria and indications to facilitate detection. Possible means of recognising irregularities are marked "•" without this being a requirement to execute the measures, (4) Action to be taken (5) Irregularity class	2.1 Presentation Annex 1 contains five columns: The content of Annex 1 is divided into five columns. (1) List of wagon components and aspects of the load to be examined, (2) Irregularity code, (3) Irregularities, where appropriate with criteria and indications to facilitate detection. Criteria are marked with a "-" Remarks are marked with a "•" If the criteria are met, the designated follow-up action must be taken. Possible means of recognising irregularities are marked "•" without this being a requirement to execute the measures. (4) Follow-up action to be taken (5) Irregularity class
3.2 Comments on the catalogue of irregularities 3.2.1 All the dimensions (values) quoted should be measured in cases of doubt.	2.2 Comments on the catalogue of irregularities 2.2.1 All the dimensions (values) quoted should be measured in cases of doubt.

3.2.2. The provisions of the Loading Guidelines (published separately) remain fully applicable. In this connection, qualified staff shall particularly look out for the irregularities listed under point 7 of the catalogue (Annex 1), column (3) of which contains cross-references in brackets to the relevant points of Volume 1 of the Loading Guidelines. Qualified staff shall also watch out for other visible signs that the load or load securing equipment is compromising operating safety and shall take appropriate action. 3.2.3 To help locate irregularities and defects, qualified staff shall use stick-on labels (see specimens in Annex 11) and shall, in written correspondence, quote the code number specified in column (2) of Annex 1. 3.2.4 This appendix is not an exhaustive catalogue of all the irregularities which might occur. Where there are other irregularities not listed in this document, but which might well compromise operating safety or the wagon's railworthiness, qualified staff shall take whatever action they deem necessary. Such irregularities are to be documented by means of the superordinate code applicable in context to the part/components/aspect in question and are to be assigned to at least the second grouping level. 3.2.5 The expression "Detach wagon" means that the wagon may not continue its onward conveyance if it presents an irregularity that could impact on the safety of operations. 3.2.6 Once detached, the wagon remains in the custody of the user RU which recorded the irregularity whilst the irregularity is being rectified. 3.2.7 All of the irregularities and defects identified	2.2.2 The provisions of the Loading Guidelines (published separately) remain fully applicable. In this connection, qualified staff shall particularly look out for the irregularities listed under point 7 of the catalogue (Annex 1). For irregularity codes beginning with 7.x.x., column (3) contains cross-references in brackets to the relevant points of Volume 1 of the Loading Guidelines. Qualified staff shall also watch out for other visible signs that the load or load securing equipment is compromising operating safety and shall take appropriate action. 2.2.3 To help locate irregularities and defects, qualified staff shall use stick-on labels (see specimens in Annex 11) and shall, in written correspondence, quote the code number specified in column (2) of Annex 1. RU staff shall mark irregularities to the freight wagon in accordance with Annex 11 of Appendix 9 and, if necessary, additionally with a grease pencil or chalk. RU staff shall enter the irregularity code(s) defined in column (2) of the catalogue of irregularities in Annex 1 of Appendix 9 in the wagon damage report (Appendix 4 GCU). 2.2.4 This appendix is not an exhaustive catalogue of all the irregularities which might occur. Where there are other irregularities not listed in this document, but which might well compromise operating safety or the wagon's fitness for use, qualified RU staff shall take whatever action they deem necessary. Such irregularities are to be documented by means of the superordinate code applicable in context to the part/components/aspect in question and are to be assigned to at least the second grouping level. 2.2.5 The expression "Detach wagon" means that the wagon may not continue its onward conveyance if it presents an irregularity that could impact on the safety of operations. 2.2.6 Once detached, until its subsequent return to operation, the wagon remains in the custody of the user RU which recorded the irregularity. 2.2.7 All of the irregularities and defects
--	--

in service (based on dimensional deviations in length, depth or width) are to be measured in millimetres (mm). Values of more than 0 mm and less than 1 mm need to be detected, but not measured.	identified in service (based on dimensional deviations in length, depth or width) are to be measured in millimetres (mm). Values >0 and <1mm are detected but not measured.
4 Quality management system (QMS)	4 Quality management system (QMS)
5 Inclusion of a train in an agreement	5 inclusion of trains in an agreement
Annex 1 Catalogue of irregularities including classification into classes for use in the quality management system	Annex 1 Catalogue of irregularities including classification into classes for use in the quality management
<i>Header of Annex 1:</i> Component Code no. Irregularities/Criteria/Notes Measures Irregularity class	<i>Header of Annex 1</i> Component Code no. Irregularities/Criteria/Notes Measures Irregularity class
<i>For the changes to the annexes of Appendix 9, see above - Table of contents</i>	

German:

<u>Geltende Fassung Anlage 9</u>	<u>Vorschlag neue Fassung Anlage 9</u>
<u>Titel</u>	<u>Titel</u>
Technische Bedingungen für den Austausch von Güterwagen zwischen Eisenbahnunternehmen	Mängel und Schäden an Güterwagen im Betrieb und Folgemaßnahmen
<u>Einführung</u>	<u>Einführung</u>
Die bisherige Anlage XII zum RIV, gültig ab 1. November 2002, wurde in den AVV überführt, aktualisiert und als Anlage 9 (AVV) neu herausgegeben. Die mit einem Randstrich versehenen Bestimmungen kennzeichnen Änderungen, die mit Wirkung des am Seitenschluss angegebenen Datums in Kraft getreten sind. Die mit dieser Neuausgabe geänderten oder neu hinzugefügten Seiten tragen am Seitenschluss das Datum 01.01.2025. Diese Anlage 9 tritt mit dem AVV selbst in Kraft (siehe das Datum auf der Titelseite), gleichzeitig wird die Anlage XII zum RIV ungültig.	Dieses Dokument ersetzt die bisherige Fassung der Anlage 9 AVV „Technische Bedingungen für den Austausch von Güterwagen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen“. Die vorliegende Neufassung der Anlage 9 ist das Ergebnis einer Aktualisierung vor dem Hintergrund der Eisenbahngesetzgebung im Jahr 2024. Im Rahmen der Aktualisierung wurden alle Inhalte entfernt, die sich auf das Qualitätsmanagement z.B. im Rahmen der ATTI-Vereinbarung beziehen. In der deutschen Fassung wird zudem der Begriff „Fehlerkatalog“ ersetzt durch „Katalog der Mängel und Schäden“. Die mit einem Randstrich versehenen Bestimmungen kennzeichnen Änderungen, die mit Wirkung des am Seitenschluss angegebenen Datums in Kraft getreten sind. Die mit dieser Neuausgabe geänderten oder neu hinzugefügten Seiten tragen am Seitenschluss das Datum 01.01.20XY.

INHALTSVERZEICHNIS 1 - ALLGEMEINES 2 - TECHNISCHE ÜBERGANGSUNTERSUCHUNG 2.1 - BEGRIFFSBESTIMMUNGEN 2.2 - VERFAHRENSWEISE 2.3 - KOMPETENZEN DES DIE TECHNISCHE WAGENÜBERGANGSPRÜFUNG DURCHFÜHRENDEN PERSONALS 3 - FEHLERKATALOG (ANHANG 1) 3.1 - DARSTELLUNG 3.2 - BEMERKUNGEN ZUM FEHLERKATALOG 4 - QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEM (QMS) 4.1 - ALLGEMEINE DEFINITIONEN 4.2 - QUALITÄTSPLANUNG 4.3 - FEHLER, FEHLERKATALOG 4.4 - PRÜFPLANUNG 4.5 - QUALITÄTSPRÜFUNG 4.6 - PRÜFMETHODEN 4.7 - FEHLERERFASSUNG 4.8 - AUSWERTUNG 4.9 - LENKUNGSMAßNAHMEN 5 - ÜBERNAHME VON ZÜGEN IN EINE VEREINBARUNG 5.1 - ALLGEMEINES 5.2 - GRUNDSÄTZE, PLANUNG, DURCHFÜHRUNG 5.3 - AUSSCHLUSS VON ZÜGEN AUS EINER VEREINBARUNG ANHANG 1 - FEHLERKATALOG ERGÄNZT MIT DEN FEHLERKLASSEN FÜR DAS QUALITÄTS- MANAGEMENTSYSTEM ANHANG 2 - DEFINITION DER FEHLERKLASSEN ANHANG 3 - STICHPROBENUMFANG NACH ISO 2859, TEIL 1, AUSZUG AUS TABELLE II-A MIT ANNAHMEZAHLEN IN DER FKL. 4 UND FKL. 5;	INHALTSVERZEICHNIS 1 – ZWECK UND ANWENDUNGSBEREICH 2 – TECHNISCHE ÜBERGANGSUNTERSUCHUNG 2.1 – BEGRIFFSBESTIMMUNGEN 2.2 – VERFAHRENSWEISE 2.3 – KOMPETENZEN DES DIE TECHNISCHE WAGENÜBERGANGSPRÜFUNG DURCHFÜHRENDEN PERSONALS 2 – FEHLERKATALOG KATALOG DER MÄNGEL UND SCHÄDEN (ANHANG 1) 2.1 - DARSTELLUNG 2.2 - BEMERKUNGEN ZUM FEHLERKATALOG 4 – «QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEM (QMS) 4.1 – ALLGEMEINE DEFINITIONEN 4.2 – QUALITÄTSPLANUNG 4.3 – FEHLER, FEHLERKATALOG 4.4 – PRÜFPLANUNG 4.5 – QUALITÄTSPRÜFUNG 4.6 – PRÜFMETHODEN 4.7 – FEHLERERFASSUNG 4.8 – AUSWERTUNG 4.9 – LENKUNGSMAßNAHMEN 5 – ÜBERNAHME VON ZÜGEN IN EINE VEREINBARUNG 5.1 – ALLGEMEINES 5.2 – GRUNDSÄTZE, PLANUNG, DURCHFÜHRUNG 5.3 – AUSSCHLUSS VON ZÜGEN AUS EINER VEREINBARUNG ANHANG 1 – KATALOG DER MÄNGEL UND SCHÄDEN FEHLERKATALOG ERGÄNZT MIT DEN FEHLERKLASSEN FÜR DAS QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEM ANHANG 2 – DEFINITION DER FEHLERKLASSEN <i>NEU GEREGLT IN DER ATTI VEREINBARUNG</i> ANHANG 3 – STICHPROBENUMFANG NACH ISO 2859, TEIL 1
---	---

ÜBERSICHT I; VERFAHREN „ÜBERNAHME EINES ZUGES IN EINE VEREINBARUNG; ÜBERSICHT II, VERFAHREN „AUSSCHLUSS VON ZÜGEN AUS EINER VEREINBARUNG“ PROTOKOLL „ÜBERNAHME VON ZÜGEN IN EINE VEREINBARUNG“ ANHANG 4 - PRÜFUNG MITTELS RAD-KOMBI-PRÜFLEHRE ANHANG 5 - PRÜFKATALOG NACH ANHANG 1 ANHANG 6 - TECHNISCHE ÜBERGANGSUNTERSUCHUNG - LISTE DER FESTGESTELLTEN UNREGELMÄßIGKEITEN AN WAGEN UND LADUNGEN ANHANG 7 - TECHNISCHE ÜBERGANGSUNTERSUCHUNG - ZUSAMMENSTELLUNG UND AUSWERTUNG DER FESTGESTELLTEN UNREGELMÄßIGKEITEN AN WAGEN UND LADUNGEN ANHANG 8 - BEHANDLUNG VON WAGEN ANHANG 9 - CHECKLISTEN ANHANG 10 - STELLUNGEN DES GRIFFES DES BREMSABSPERRHAHNES FÜR DIE DRUCKLUFTBREMSE ANHANG 11 - MUSTER I, K, M, R1, U ANHANG 12 - NACHWEISDOKUMENT	AUSZUG AUS TABELLE II A MIT ANNAHMEZAHLEN IN DER FKL 4 UND FKL 5; ÜBERSICHT I; VERFAHREN „ÜBERNAHME EINES ZUGES IN EINE VEREINBARUNG; ÜBERSICHT II, VERFAHREN „AUSSCHLUSS VON ZÜGEN AUS EINER VEREINBARUNG“ PROTOKOLL „ÜBERNAHME VON ZÜGEN IN EINE VEREINBARUNG“ ANHANG 4 - PRÜFUNG MITTELS RAD-KOMBI-PRÜFLEHRE ANHANG 5 - PRÜFKATALOG NACH ANHANG 1 ANHANG 6 - TECHNISCHE ÜBERGANGSUNTERSUCHUNG - LISTE DER FESTGESTELLTEN UNREGELMÄßIGKEITEN AN WAGEN UND LADUNGEN ANHANG 7 - TECHNISCHE ÜBERGANGSUNTERSUCHUNG - ZUSAMMENSTELLUNG UND AUSWERTUNG DER FESTGESTELLTEN UNREGELMÄßIGKEITEN AN WAGEN UND LADUNGEN ANHANG 8 - BEHANDLUNG VON WAGEN ANHANG 9 - CHECKLISTEN ANHANG 10 - STELLUNGEN DES GRIFFES DES BREMSABSPERRHAHNES FÜR DIE DRUCKLUFTBREMSE BLEIBT FREI ANHANG 11 - MUSTER I, K, M, R1, U ANHANG 12 - NACHWEISDOKUMENT
1 Allgemeines 1.1 Diese Anlage regelt und beschreibt im Anhang 1 den für den Übergang zwischen zwei oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) verbindlich einzuhaltenden technischen Zustand der gegenseitig zu übergebenden Güterwagen in dem Umfang, wie er durch eine technische Übergangsuntersuchung gewährleistet sein muss. 1.2 Die Anlage beschreibt ein Verfahren der Qualitätssicherung für den Fall, dass EVU-Vereinbarungen über die technischen Bedingungen für den Austausch von Güterwagen miteinander abgeschlossen haben (Ziffer 4, und Anhang 5, 6 und 7).	1. Zweck und Anwendungsbereich 1.1. Diese Anlage definiert und codiert einheitlich Mängel und Schäden an beladenen und leeren Güterwagen, sowie die zu ergreifenden Folgemaßnahmen, um einen effizienten Eisenbahnbetrieb zu fördern. 1.2. Die AVV-EVU wenden diese Anlage an, wenn sie an Wagen Abweichungen vom technischen Sollzustand (Mängel und Schäden) feststellen.
	1.3. Die Codes und Folgemaßnahmen gelten für alle technischen Kontrollen der EVU, d.h. für

	Zugabgangskontrollen, Kontrollen nach Alarmmeldungen der Infrastruktur oder bei besonderen betrieblichen Ereignissen
	1.4. Mit den Codes tauschen die AVV-Parteien Informationen über den technischen Zustand von Güterwagen oder deren Ladung aus. Konkret handelt es sich um den Informationsaustausch zwischen EVU und Wagenhaltern sowie zwischen EVU, die an einer Transportkette beteiligt sind.
	1.5. Die EVU legen die Verfahren zur Durchführung der Kontrollen, einschließlich der Anforderungen an das Prüfpersonal, im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems selbst fest.
	1.6. In diesem Anhang bezeichnet der Begriff „Mängel und Schäden“ alle Arten von Abweichungen vom technischen Sollzustand. Der Begriff „Mängel und Schäden“ umfasst: - Verschleiß, - Schäden, die während des Eisenbahnbetriebs verursacht werden, - sonstige Schäden, die eine Abweichung vom technischen Sollzustand des Wagens darstellen.
	1.10. Die Vorgaben, wie eine technische Untersuchung durchzuführen ist, sind von den EVU im Rahmen ihres SMS zu regeln.
	1.11. Das Qualitätsmanagement-System ist von den EVU separat zu vereinbaren, z.B. ATTI
	1.12. Nicht zum Anwendungsbereich dieser Anlage zählen: • Die Verfahren der EVU zur Durchführung der technischen Fahrzeugkontrollen. Die EVU definieren diese Verfahren jeweils in ihrem Sicherheitsmanagement-System. • Die Kompetenzanforderungen an das EVU-Personal. Diese Kompetenz sind jeweils in ihrem Sicherheitsmanagement-System geregelt. • Die Verfahren für das Qualitätsmanagement von Vertrauensübergaben zwischen EVU. Diese Verfahren sind unter den EVU durch Verträge zu regeln, z.B. ATTI.
2. Technische Übergangsuntersuchung	
3. Fehlerkatalog	2. Katalog der Mängel und Schäden
3.1 Darstellung des Fehlerkatalogs Der Anhang 1 enthält fünf Spalten: (1) Bezeichnung des zu prüfenden Wagenteiles (Bauteile) oder Aspekte der Beladung (Beladung), (2) Code, (3) Die Mängel, gegebenenfalls mit der Angabe von Kriterien und Hinweisen für das Entdecken.	2.1. Darstellung des Fehlerkatalogs Der Anhang 1 enthält fünf Spalten Anhang 1 ist in fünf Spalten unterteilt. (1) Bezeichnung des zu prüfenden Wagenteiles (Bauteile) oder Aspekte der Beladung (Beladung), (2) Schadcode, (3) Die Mängel und Schäden, gegebenenfalls mit der Angabe von Kriterien und Hinweisen für das Entdecken.

Die mit einem „*“ gekennzeichneten Hinweise zeigen Möglichkeiten auf, den zugehörigen Mangel zu erkennen, ohne selbst die aufgeführte Maßnahme zu erfordern, (4) Zu ergreifende Maßnahmen, (5) Fehlerklasse.	Kriterien sind mit einem „–“ gekennzeichnet. Hinweise sind mit einem „*“ gekennzeichnet Sind die Kriterien erfüllt, sind die zugeordneten Folgemaßnahmen einzuleiten. Die mit einem „*“ Hinweise zeigen Möglichkeiten auf, den zugehörigen Mangel zu erkennen, ohne selbst die aufgeführte Maßnahme zu erfordern. (4) Zu ergreifende Folgemaßnahmen, (5) Fehlerklasse
3.2 Bemerkungen zum Fehlerkatalog 3.2.1 Alle vorgegebenen Maße sind nur im Zweifelsfall zu messen. 3.2.2. Die gesondert herausgegebenen Verladerichtlinien bleiben uneingeschränkt gültig. Das befähigte Personal beachtet hiervon besonders die im Fehlerkatalog (Anhang 1) unter Ziffer 7 genannten Mängel. Deswegen stehen bei Ziffer 7 in der Spalte (3) in Klammern Hinweise auf die betreffenden Ziffern des Bandes 1 der Verladerichtlinien. Das befähigte Personal achtet darüber hinaus auch auf andere, durch Augenschein festzustellende und die Betriebssicherheit gefährdende Zustände der Ladung und der Ladungssicherung und trifft die entsprechenden Maßnahmen. 3.2.3 Zur Kennzeichnung der Schäden und Mängel verwendet das befähigte Personal Beklebezettel entsprechend der Muster gemäß Anhang 11 und im Schriftverkehr für die Kennzeichnung der technischen Mängel den Code in Spalte (2) des Anhangs 1. 3.2.4 Diese Anlage ist keine erschöpfende Aufstellung aller Mängel. Bei Mängeln, die im Katalog nicht aufgeführt sind, die jedoch die Betriebssicherheit gefährden oder die Verkehrstauglichkeit beeinträchtigen können, entscheidet das befähigte Personal, welche Maßnahmen zu treffen sind. Die Dokumentation dieser Mängel ist mit dem in Kontext stehenden Bauteil / Komponenten / Aspekt übergeordneten	2.2 Bemerkungen zum Katalog der Mängel und Schäden 2.2.1 Alle vorgegebenen Maße sind nur im Zweifelsfall zu messen. 2.2.2. Die gesondert herausgegebenen Verladerichtlinien bleiben uneingeschränkt gültig. Das befähigte Personal beachtet hiervon besonders die im Fehlerkatalog (Anhang 1) unter Ziffer 7 genannten Mängel. Deswegen stehen Bei Schadcodes, die mit 7.x.x beginnen, stehen in der Spalte (3) in Klammern Hinweise auf die betreffenden Ziffern des Bandes 1 der Verladerichtlinien. Das befähigte Personal achtet darüber hinaus auch auf andere, durch Augenschein festzustellende und die Betriebssicherheit gefährdende Zustände der Ladung und der Ladungssicherung und trifft die entsprechenden Maßnahmen. 2.2.3 Zur Kennzeichnung der Schäden und Mängel verwendet das befähigte Personal Beklebezettel entsprechend der Muster gemäß Anhang 11 und im Schriftverkehr für die Kennzeichnung der technischen Mängel den Code in Spalte (2) des Anhangs 1. Das EVU-Personal kennzeichnet Mängel und Schäden am Güterwagen entsprechend Anhang 11 der Anlage 9 sowie evtl. zusätzlich mit Fett- oder Kreidestiften. Das EVU-Personal trägt im Schadenprotokoll (Anlage 4 AVV) den Schadcode (oder die Schadcodes) ein, die in Spalte (2) des Katalogs der Mängel und Schäden Anhangs 1 der Anlage 9 definiert sind. 2.2.4 Diese Anlage ist keine erschöpfende Aufstellung aller Mängel und Schäden. Bei Mängeln und Schäden, die im Katalog nicht aufgeführt sind, die jedoch die Betriebssicherheit gefährden oder die Verwendungsfähigkeit beeinträchtigen können, entscheidet das EVU-Personal, welche Maßnahmen zu treffen sind. Die Dokumentation dieser Mängel und Schäden ist mit dem in

Code vorzunehmen und mindestens der zweiten Gliederungsebene zuzuordnen.	Kontext stehenden Bauteil / Komponenten / Aspekt übergeordneten Code vorzunehmen und mindestens der zweiten Gliederungsebene zuzuordnen.
3.2.5 „Aussetzen“ bedeutet, dass die Weiterbeförderung des Wagens unterbrochen wird, wenn ein Mangel vorliegt, der Auswirkung auf die Betriebssicherheit haben kann.	2.2.5 „Aussetzen“ bedeutet, dass die Weiterbeförderung des Wagens unterbrochen wird, wenn ein Mangel oder Schaden vorliegt, der Auswirkung auf die Betriebssicherheit haben kann.
3.2.6 Nach „Aussetzen“ verbleibt der Wagen während der Behebung dieses Mangels im Gewahrsam des verwendenden EVU, das diesen Mangel festgestellt hat.	2.2.6 Nach „Aussetzen“ verbleibt der Wagen bis zur darauffolgenden Wiederinbetriebnahme im Gewahrsam des verwendenden EVU, dass diesen Mangel oder Schaden festgestellt hat.
3.2.7 Im Betrieb festgestellte Schäden und Mängel (Dimension von Länge, Tiefe oder Breite) werden in Millimeter (mm) gemessen. Werte >0 und <1mm werden festgestellt, aber nicht gemessen.	2.2.7 Im Betrieb festgestellte Schäden Mängel und Schäden Mängel (Dimension von Länge, Tiefe oder Breite) werden in Millimeter (mm) gemessen. Werte >0 und <1mm werden festgestellt, aber nicht gemessen.
4. Qualitätsmanagementsystem (QMS)	4. Qualitätsmanagementsystem (QMS)
5. Übernahme von Zügen in eine Vereinbarung	5. Übernahme von Zügen in eine Vereinbarung
Anhang 1 Fehlerkatalog ergänzt mit den Fehlerklassen für das Qualitätsmanagementsystem	Anhang 1 Katalog der Mängel und Schäden Fehlerkatalog ergänzt mit den Fehlerklassen für das Qualitätsmanagementsystem
<i>Kopfzeile in Anhang 1:</i> Bauteile Code Mängel/Kriterien/Hinweise Maßnahmen Fehlerklasse	<i>Kopfzeile in Anhang 1</i> Bauteile Code Mängel und Schäden /Kriterien/Hinweise Maßnahmen Fehlerklasse
<i>Zu den Änderungen bei den Anhängen der Anlage 9 siehe oben - Inhaltsverzeichnis</i>	

French:

<u>Version en vigueur Annexe 9</u>	<u>Proposition de nouvelle version Annexe 9</u>
<u>Titre</u>	<u>Titre</u>
Conditions techniques pour l'échange de wagons entre entreprises ferroviaires	Anomalies aux wagons de marchandises en exploitation et suites à donner
<u>Introduction</u>	<u>Introduction</u>
L'actuelle Annexe XII au RIV, applicable au 1er novembre 2002, a été transposée dans le CUU, actualisée et éditée sous forme d'Annexe 9 (CUU). Les dispositions annotées d'un trait en marge représentent des modifications qui sont entrées en vigueur à la date portée en bas de page. Les pages modifiées ou nouvellement ajoutées portent en bas de page la date du 01.01.2025. Cette Annexe 9 entre en vigueur avec le CUU (cf. date sur la page de garde) et l'Annexe XII au RIV devient simultanément caduque.	Ce document remplace la version précédente de l'annexe 9 du CUU "Conditions techniques pour l'échange de wagons de marchandises entre entreprises ferroviaires". La présente nouvelle version de l'annexe 9 est le résultat d'une mise à jour dans le contexte de la législation ferroviaire en 2024. Dans le cadre de cette mise à jour, tous les contenus relatifs à la gestion de la qualité, comme par ex. dans le cadre de l'ATTI, ont été supprimés. Dans la version allemande, le terme "Fehlerkatalog" est en outre remplacé par "Katalog der Mängel und Schäden". Les dispositions annotées d'un trait en marge représentent des modifications qui sont entrées en vigueur à la date portée en bas de page. Les pages modifiées ou nouvellement ajoutées portent en bas de page la date du 01.01.20XY.
SOMMAIRE 1 - GENERALITES 2 - VISITE TECHNIQUE D'ECHANGE 2.1 - DEFINITIONS 2.2 - MODE OPERATOIRE 2.3 - COMPETENCES DU PERSONNEL QUI EFFECTUE LES VISITES TECHNIQUES D'ECHANGE 3 - CATALOGUE DES ANOMALIES (APPENDICE 1) 3.1 - PRESENTATION 3.2 - REMARQUES RELATIVES AU CATALOGUE DES ANOMALIES 4 - SYSTEME DE GESTION DE LA QUALITE (SGQ) 4.1 - DEFINITIONS GENERALES 4.2 - PLANIFICATION DE LA QUALITE 4.3 - DEFAUTS ET CATALOGUE DE DEFAUTS 4.4 - PLANIFICATION DES CONTROLES	SOMMAIRE 1 - OBJECTIF ET CHAMP D'APPLICATION 2 - VISITE TECHNIQUE D'ECHANGE 2.1 - DEFINITIONS 2.2 - MODE OPERATOIRE 2.3 - COMPETENCES DU PERSONNEL QUI EFFECTUE LES VISITES TECHNIQUES D'ECHANGE 2 - CATALOGUE DES ANOMALIES (APPENDICE 1) 2.1 - PRESENTATION 2.2 - REMARQUES SUR LE CATALOGUE DES ANOMALIES 4 - "SYSTEME DE GESTION DE LA QUALITE (SGQ)" 4.1 - DEFINITIONS GENERALES 4.2 - PLANIFICATION DE LA QUALITE 4.3 - ERREURS, CATALOGUE DES ERREURS 4.4 - PLANIFICATION DES ESSAIS

4.5 - CONTROLE DE LA QUALITE 4.6 - METHODES DE CONTROLE 4 4.7 - SAISIE DES DEFAUTS 4.8 - DEPOUILLEMENT DES RESULTATS 4.9 - MESURES A PRENDRE 5 - INCORPORATION DE TRAINS DANS UN ACCORD 5.1 - GENERALITES 5.2 - PRINCIPES, PLANIFICATION, REALISATION 5.3 - EXCLUSION DE TRAINS D'UN ACCORD APPENDICE 1 - CATALOGUE DES ANOMALIES ET DE LEUR CLASSE DE DEFAUT POUR LE SYSTEME DE GESTION DE LA QUALITE APPENDICE 2 - DEFINITION DES CLASSES DE DEFAUTS APPENDICE 3 - ORDRE DE GRANDEUR DES ECHANTILLONS SELON ISO 2859 – PARTIE 1 - EXTRAIT DU TABLEAU II-A AVEC SEUILS D'ACCEPTATION POUR CLASSES DE DEFAUT 4 ET 5 - APERÇU I: PROCEDE ACCEPTATION DE TRAINS POUR LE REGIME D'UN ACCORD DE CONFIANCE - APERÇU II : PROCEDE RETRAIT DE TRAINS DU REGIME D'UN ACCORD DE CONFIANCE RAPPORT RELATIF A L'INCORPORATION DE TRAINS DANS UN ACCORD APPENDICE 4 - VERIFICATION A L'AIDE DU GABARIT COMBINE APPENDICE 5 - CATALOGUE DES CONTROLES SELON APPENDICE 1 APPENDICE 6 - VISITE TECHNIQUE D'ECHANGE - LISTE DES IRREGULARITES AUX WAGONS ET AUX CHARGEMENTS APPENDICE 7 - VISITE TECHNIQUE D'ECHANGE - RECAPITULATION ET DEPOUILLEMENT DES ANOMALIES CONSTATEES AUX WAGONS ET AUX CHARGEMENTS APPENDICE 8 - TRAITEMENT DES WAGONS APPENDICE 9 - CHECK-LIST APPENDICE 10 - POSITIONNEMENT DE LA POIGNEE DU ROBINET DE FREIN POUR FREINS A AIR COMPRIME APPENDICE 11 - MODÈLE I, K, M, R1, U APPENDICE 12 - TRAÇABILITÉ	4.5 - CONTROLE DE LA QUALITE 4.6 - METHODES D'ESSAI 4.7 - SAISIE DES ERREURS 4.8 - ÉVALUATION 4.9 - MESURES D'ORIENTATION 5 - REPRISE DE TRAINS DANS UN ACCORD 5.1 - GENERALITES 5.2 - PRINCIPES, PLANIFICATION, MISE EN ŒUVRE 5.3 - EXCLUSION DE TRAINS D'UN ACCORD APPENDICE 1 - CATALOGUE DES ANOMALIES ET DE LEUR CLASSE DE DEFAUT POUR LE SYSTEME DE GESTION DE LA QUALITE APPENDICE 2 - DEFINITION DES CLASSES DE DEFAUTS (REGLEE DANS L'ATTI) APPENDICE 3 - ORDRE DE GRANDEUR DES ECHANTILLONS SELON ISO 2859 – PARTIE 1 - EXTRAIT DU TABLEAU II-A AVEC SEUILS D'ACCEPTATION POUR CLASSES DE DEFAUT 4 ET 5 - APERÇU I: PROCEDE ACCEPTATION DE TRAINS POUR LE REGIME D'UN ACCORD DE CONFIANCE - APERÇU II : PROCEDE RETRAIT DE TRAINS DU REGIME D'UN ACCORD DE CONFIANCE RAPPORT RELATIF A L'INCORPORATION DE TRAINS DANS UN ACCORD APPENDICE 4 - VERIFICATION A L'AIDE DU GABARIT COMBINE APPENDICE 5 - CATALOGUE DE CONTROLE SELON L'APPENDICE 1 APPENDICE 6 - VISITE TECHNIQUE D'ECHANGE - LISTE DES IRREGULARITES AUX WAGONS ET AUX CHARGEMENTS APPENDICE 7 - VISITE TECHNIQUE D'ECHANGE - RECAPITULATION ET DEPOUILLEMENT DES ANOMALIES CONSTATEES AUX WAGONS ET AUX CHARGEMENTS APPENDICE 8 - TRAITEMENT DES WAGONS APPENDICE 9 - CHECK-LIST APPENDICE 10 - POSITIONS DE LA POIGNEE DU ROBINET D'ARRET DU FREIN PNEUMATIQUE RESERVE APPENDICE 11 - MODÈLES I, K, M, R1, U APPENDICE 12 - TRAÇABILITE
---	---

1 Généralités 1.1 La présente annexe réglemente et décrit en son Appendice 1, dans la mesure où ceci peut être garanti par une visite technique d'échange, l'état technique que doivent obligatoirement respecter les wagons pour être admis à l'échange entre deux Entreprises ferroviaires (EF) ou davantage. 1.2 Elle décrit un mode opératoire d'assurance qualité applicable lorsque des EF ont conclu entre elles des accords sur les "Conditions techniques d'échange de wagons entre entreprises ferroviaires" (article 4 et appendices 5, 6 et 7).	1. Objectif et champ d'application 1.1. Cette annexe définit et codifie de manière uniforme les anomalies des wagons chargés et vides, ainsi que les suites à donner, afin de promouvoir une exploitation ferroviaire efficace. 1.2. Les EF appliquent la présente annexe lorsqu'elles constatent sur des wagons des écarts par rapport à l'état technique théorique (anomalies).
	1.3. Les codes et les mesures de suivi s'appliquent à tous les contrôles techniques effectués par les EF, c'est-à-dire aux contrôles au départ des trains, aux contrôles effectués à la suite de messages d'alarme de l'infrastructure ou lors d'événements d'exploitation particuliers.
	1.4. Avec les codes, les parties au CUU échangent des informations sur l'état technique des wagons de marchandises ou de leur chargement. Concrètement, il s'agit de l'échange d'informations entre les EF et les détenteurs de wagons ainsi qu'entre les EF impliquées dans une chaîne de transport.
	1.5. Les EF définissent elles-mêmes les procédures de réalisation des contrôles, y compris les exigences applicables au personnel chargé des contrôles, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.
	1.6. Dans la présente annexe, le terme « anomalie » désigne tout type d'écart par rapport à l'état technique théorique du wagon. Le terme « anomalie » comprend : - l'usure, - les anomalies causées pendant l'exploitation ferroviaire, - les anomalies autres présentant un écart par rapport à l'état technique théorique du wagon.
	1.7. Les prescriptions relatives à la réalisation d'une visite technique, sont à régler par les EF dans le cadre de leur SGS.
	1.8. Le système de gestion de la qualité doit faire l'objet d'un accord séparé entre les EF, par exemple ATTI
	1.9. Le champ d'application de la présente annexe ne comprend pas : • Les procédures de l'EF pour la réalisation des contrôles techniques des wagons. Chaque EF définit ces procédures dans son système de gestion de la sécurité. • Les compétences requises pour le personnel des EF. Ces compétences sont gérées dans le système de gestion de la sécurité. • Les procédures de gestion de la qualité des remises en confiance entre EF. Ces procédures

	doivent être réglées entre les EF par des accords, comme par ex. l'ATTI.
2. Visite technique d'échange	
3. Catalogue des anomalies (Appendice 1)	2. Catalogue des anomalies (Appendice 1)
3.1 Présentation	2.1 Présentation
L'Appendice 1 contient cinq colonnes indiquant : (1) la liste des organes et des aspects du chargement à vérifier, (2) le code, (3) les anomalies avec, le cas échéant, les critères et les indices permettant de les détecter. Les renvois marqués du signe "•" signalent les possibilités de détecter l'avarie en cause, sans toutefois exiger la réalisation des contrôles mentionnés, (4) les suites à donner, (5) la classe de défaut pertinente	Les tableaux repris dans l'appendice 1 contient cinq colonnes indiquant : « catalogue des anomalies » sont composés de cinq colonnes. (1^{ère} colonne) la liste des les organes du wagon (éléments de construction) ou et des les aspects du chargement à vérifier, (2^{ème} colonne) les codes anomalie, (3^{ème} colonne) les libellés des anomalies avec, le cas échéant, les critères et les indices permettant de les détecter. Les critères sont repérés par un «-». Les indices sont repérés par un «•». Si des critères sont remplis, les suites à donner associées, doivent être mises en œuvre. Les renvois marqués du signe "•" indices signalent les possibilités de détecter l'anomalie avarie en cause, sans toutefois exiger la réalisation des contrôles mentionnés, suites à donner. (4^{ème} colonne) les suites à donner, (5^{ème} colonne) la classe de défaut pertinente.
3.2 Remarques relatives au catalogue des anomalies	2.2 Remarques relatives au catalogue des anomalies
3.2.1 Toutes les côtes indiquées sont à mesurer en cas de doute.	2.2.1 Toutes les côtes indiquées sont à mesurer en cas de doute.
3.2.2 Les Règles de chargement publiées séparément demeurent applicables sans restriction. Partant de ce document, le personnel qualifié recherche en particulier la présence des anomalies mentionnées au point 7 du Catalogue (Appendice 1). La colonne (3) du point 7 comporte, entre parenthèses, des renvois aux numéros concernés du tome 1 des Règles de chargement. En complément à ces anomalies mentionnées au point 7, le personnel qualifié s'assure visuellement que le chargement et son arrimage ne présentent pas d'autres défauts susceptibles d'impacter la sécurité de l'exploitation et donnent les suites utiles.	2.2.2 Les Règles de chargement publiées séparément demeurent applicables sans restriction. Partant de ce document, le personnel qualifié recherche en particulier la présence des anomalies mentionnées au point 7 du Catalogue (Appendice 1). Pour les codes anomalies commençant par 7.x.x, la colonne (3) du point 7 comporte, contient entre parenthèses des renvois aux numéros concernés du tome 1 des Règles de chargement des références aux chiffres correspondants du tome 1 des Règles de chargement. En complément à ces anomalies mentionnées au point 7, le personnel qualifié s'assure visuellement que le chargement et son arrimage ne présentent pas d'autres défauts susceptibles d'impacter la sécurité de l'exploitation et donnent les suites utiles.
3.2.3 Pour le repérage des anomalies et défauts, le personnel qualifié utilise des étiquettes à coller	2.2.3 Pour le repérage des anomalies et défauts, le personnel qualifié utilise des étiquettes à coller

(modèles) reprises dans l'Appendice 11 et mentionne dans la correspondance écrite, le code mentionné en colonne (2) de l'Appendice 1.	(modèles) reprises dans l'Appendice 11 et mentionne dans la correspondance écrite, le code mentionné en colonne (2) de l'Appendice 1. Le personnel de l'EF repère les anomalies du wagon conformément à l'appendice 11 de l'annexe 9 et éventuellement, en plus, au moyen de crayons gras ou de craies. Le personnel de l'EF inscrit dans le procès-verbal de constatation d'avarie (annexe 4 CUU), le(s) code(s) anomalie défini(s) dans la colonne (2) du catalogue des anomalies de l'appendice 1 de l'annexe 9.
3.2.4 La présente annexe ne constitue pas un catalogue exhaustif de toutes les anomalies pouvant survenir. En présence d'anomalies ne figurant pas au Catalogue mais susceptibles de menacer la sécurité de l'exploitation ou de mettre en cause l'aptitude au transport, des marchandises, le personnel qualifié décide des suites à donner. Ces défauts doivent être documentés en utilisant au moins le code générique à 2 chiffres désignant l'organe/composants/aspect concerné.	2.2.4 La présente annexe ne constitue pas un catalogue exhaustif de toutes les anomalies pouvant survenir. En présence d'anomalies ne figurant pas au catalogue mais susceptibles de menacer la sécurité de l'exploitation ou de mettre en cause l'aptitude au transport des marchandises, le personnel qualifié de l'EF décide des suites à donner. Ces défauts doivent être documentés en utilisant au moins le code générique à 2 chiffres désignant l'organe/composants/aspect concerné.
3.2.5 « Retrait » signifie que l'acheminement du wagon est suspendu en présence d'une anomalie pouvant présenter un risque pour la sécurité des circulations.	2.2.5 « Retrait » signifie que l'acheminement du wagon est suspendu en présence d'une anomalie pouvant présenter un risque pour la sécurité des circulations.
3.2.6 Après le « retrait » et durant la rectification de cette anomalie, le wagon reste sous la garde de l'EF utilisatrice l'ayant constaté.	2.2.6 Après le « retrait » et durant la rectification de cette anomalie , le wagon reste jusqu'à la remise en exploitation suivante sous la garde de l'EF utilisatrice l'ayant constaté qui a constaté cette anomalie .
3.2.7 Les défauts, anomalies (dimensions de longueur, de profondeur ou de largeur), constatés en exploitation, sont mesurés en millimètres (mm). Les valeurs > 0 et < 1 mm sont constatées mais ne sont pas mesurées.	2.2.7 Les défauts , anomalies (dimensions de longueur, de profondeur ou de largeur), constatées en exploitation, sont mesurées en millimètres (mm). Les valeurs > 0 et < 1 mm sont constatées mais ne sont pas mesurées
4. Système de gestion de la qualité (SGQ)	4. Système de gestion de la qualité (SGQ)
5. Incorporation de trains dans un accord	5. Incorporation de trains dans un accord
Appendice 1 Catalogue des anomalies et de leur classe de défaut pour le système de gestion de la qualité	Appendice 1 Catalogue des anomalies et de leur classe de défaut pour le système de gestion de la qualité
En-tête de l'appendice 1 : Organes Codes Anomalies/Critères/Indices Suite à donner / Classes de défaut	En-tête de l'appendice 1 Organes Codes Anomalies/Critères/Indices Suite à donner/Classes de défaut
Pour les modifications apportées aux annexes de l'appendice 9, voir ci-dessus - Table des matières	

Annex: Safety Assessment of proposed amendment

Description of actual/target system, and scope of change to be made (see points 1 and 2).

Performance of risk analysis is unnecessary where only recognised standards are implemented.

This Safety Assessment is created and released by the working group and validated by the vote of the GCU signatories

1.1. Does the proposed change have an impact on safety?	☒ No ☐ Yes
Justification: Clarification of existing description and improvement of transparency for all parties involved	
1.2. Is the proposed change significant?	☒ No ☐ Yes
Justification: new basis for subsequent process digitalisation and synchronization with App10.	
1.3. Determining and classifying risk, if necessary	☐ N/A
1.3.1 Effect of change in normal operation: 1.3.2 Effect of change in the event of disruption/deviation from normal operation: 1.3.3 Potential misuse of system: ☐ no ☐ yes (describe possible misuse):	
1.4. Have safety measures been applied?	☐ No ☐ Yes
<i>For each type of risk, one of the following risk acceptance criteria is to be selected:</i> • <i>Code of practice</i> • <i>Use of reference system</i> • <i>Explicit risk assessment</i>	
1.5. Has a risk analysis been submitted to the assessment body?	☐ No ☐ Yes
Assessment body: Attach the verdict reached by the assessment body	[Appendix]