

# PROTOCOLE D'EXPLOITATION DES VOIES FERROVIAIRES

Attendu que :

- L'Entreprise ferroviaire (« EF ») a conclu avec des tiers des accords de transport de marchandises qui doivent être transportées/manipulées via l'Installation de service.
- L'Entreprise ferroviaire doit pénétrer dans l'Installation de service et exerce une influence sur les opérations de l'Installation de service.

**Antwerp Gateway NV**, dont le siège social est situé à 9130 Doel, Molenweg - Haven 1950 et dont le numéro d'entreprise est BE0473.165.604, exploitant de l'Installation de service [ci-après dénommée « Installation de service (AG) »], souhaite prendre des dispositions en vue d'une collaboration efficace et transparente avec les entreprises ferroviaires qui souhaitent utiliser l'Installation de service AG au moyen d'un Protocole d'exploitation des voies ferroviaires (« Protocole d'exploitation »). Si la loi le prévoit, un Candidat au sens du Code ferroviaire fait partie également d'Entreprise ferroviaire ou « EF ».

Le Protocole d'exploitation est valable pour une durée indéfinie.

En cas de contradiction entre le présent Protocole d'exploitation et des accords et conventions antérieurs, écrits ou oraux, conclus entre les parties concernées, le Protocole d'exploitation prévaut. Les ajouts/modifications au présent Protocole d'exploitation ne peuvent être convenus que par écrit.

En cas de nullité d'une ou de plusieurs des clauses du présent Protocole d'exploitation (en ce compris les annexes), le présent Protocole d'exploitation sera interprété et exécuté sans tenir compte de cette clause. Toutes les dispositions non affectées par la nullité ou l'inapplicabilité restent en vigueur. Toute disposition invalide ou inapplicable doit être remplacée par une disposition valide ou applicable qui répond autant que possible aux objectifs des dispositions invalides ou inapplicables.

## Tableau des modifications :

VERSION	SUJET	DATE
1	Nouvelle version	01/01/2020
1.1	Modification des longueurs opérationnelles des faisceaux de voies (p. 7)	29/01/2020
1.2	Modifications janvier 2021	01/01/2021
1.3	Modification des frais d'accès	01/01/2022
1.4	Modification des frais d'accès et des coûts : procédure pour les demandes de créneaux ; classification des chapitres ; suppression de l'annexe sur les étiquettes	01/01/2023
1.5	Modification (i) article 9.1.: information à transmettre; (ii) article 18: responsabilité	01/03/2023
1.6	Modifications: (i) ajouter de possibilités pour un "Candidat"; (ii) adaptation du lien dans l'art. 2; (iii) ajouter un contact dans l'art. 3; (iv) clarification du nom du faisceau dans l'art. 4; (v) ajouter l'art. 6.7. concernant l'équipement technique	15/01/2024

	pour le chargement et le déchargement; (vi) nouveau art. 7.3.1.; (vii) adapter le prix d'accès dans l'art. 8.1.; (viii) adaptation créneau d'attente dans l'art. 8.4.; (ix) autre adresse mail dans l'art. 8.5.; (x) effacement des dernières phrases dans l'art. 17; (xi) ajouter art. 25 concernant confidentialité et communication externe; (xii) effacement de «fax» sous contacts	
--	---	--

## Table des matières

I.	GENERALITES .....	6
1.	Objectif du Protocole d'exploitation .....	6
2.	Conditions d'accès.....	6
3.	Exploitant de l'Installation de service.....	7
4.	Accès .....	7
5.	Horaires d'ouverture .....	8
6.	Description de l'installation .....	8
6.1.	Voies disponibles .....	8
6.2.	Codification maximale pour le transport combiné .....	8
6.3.	Rayons de courbure inférieur à 150 m .....	8
6.4.	Pentes raides.....	9
6.5.	Équipement de sécurité sur les voies .....	9
6.6.	Largeur d'entrevoie.....	9
6.7.	L'équipement technique pour le chargement et le déchargement.....	9
6.8.	Intrusion dans l'obstacle à l'intérieur du gabarit.....	9
6.9.	Approvisionnement des véhicules .....	9
6.10.	Lieu de chargement et de déchargement des véhicules rail-route .....	9
6.11.	Interaction avec le trafic du terminal – grues.....	9
II.	CAPACITE / CHARGES.....	10
7.	Coordination et allocation des capacités .....	10
7.1.	Les différents types de créneaux .....	10
7.2.	Procédure de coordination en cas de conflits .....	11
7.3.	Formalités applicables aux demandes de créneau .....	11
7.3.1.	En général.....	11
7.3.2.	Créneaux réguliers .....	11
7.3.3.	Demandes ad hoc .....	12
8.	Charges.....	12

8.1.	Accès.....	12
8.2.	Annulation et non-respect du créneau.....	12
8.2.1.	Annulation.....	13
8.2.2.	Non-respect du créneau.....	13
8.3.	Services offerts.....	13
8.4.	Autres services.....	14
8.5.	Adaptation des charges.....	14
<b>III. INSTRUCTIONS OPÉRATIONNELLES.....</b>		<b>15</b>
9.	Accès et départ du terminal.....	15
9.1.	Enregistrement – accès au terminal.....	15
9.2.	Clôture - départ du terminal.....	15
9.3.	Arrivée et départ par la route ou le rail.....	15
9.3.1.	Accès routier.....	15
9.3.2.	Par le rail.....	16
10.	Manœuvres autorisées.....	16
11.	Vitesses applicables.....	16
11.1.	Véhicules routiers.....	16
11.2.	Véhicules ferroviaires.....	16
12.	Véhicules endommagés.....	17
13.	Franchissement de passages à niveau.....	17
14.	Immobilisation des véhicules.....	17
15.	Visite des véhicules.....	17
16.	Réparation de véhicules.....	18
17.	Outils de communication.....	18
18.	Domages.....	18
<b>IV. RÈGLES DE SÉCURITÉ.....</b>		<b>20</b>
19.	Principes.....	20
20.	Équipements de protection individuelle (« EPI »).....	20
21.	Interdictions.....	20

22.	Exigences d'accès spécifiques à l'entreprise .....	20
22.1.	Transport interne.....	20
22.2.	Données à caractère personnel.....	20
22.3.	Consignes de sécurité .....	21
22.4.	Images .....	21
23.	Sécurité du personnel.....	21
23.1.	État des voies et des environs .....	21
23.2.	Consignes de sécurité .....	21
24.	Mesures pour la manipulation des marchandises dangereuses.....	21
25.	Confidentialité et communication externe.....	22
25.1.	Definitions.....	22
25.2.	Confidentialité .....	22
25.2.1.	Caractère confidentiel.....	22
25.2.2.	Utilisation .....	23
25.2.3.	Modification.....	23
25.2.4.	Propriété .....	23
25.2.5.	Aucune garantie.....	23
25.2.6.	Retour.....	24
25.3.	Exceptions.....	24
25.4.	Durée .....	24
25.5.	Domages et intérêts.....	24
V.	ANNEXES .....	25
1	Plan de l'Installation de service .....	25
2	Plan des voies.....	25
3	Consignes de sécurité.....	26
4	Procès-verbal de Constatation d'avarie du wagon.....	27
5	Fiche d'information de l'Entreprise ferroviaire.....	28

# I. GENERALITES

## 1. Objectif du Protocole d'exploitation

L'objectif du présent Protocole d'exploitation est de conclure des accords en vue d'une coopération efficace et transparente dans les domaines opérationnel, commercial et sécuritaire des opérations ferroviaires.

L'Installation de service a rédigé ce document (Protocole d'exploitation) conformément au Règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission européenne.

La Partie III décrit les instructions opérationnelles. La Partie IV décrit les règles de sécurité spécifiques aux chemins de fer.

Ce Protocole d'exploitation est publié sur [www.dpworld.com/antwerp](http://www.dpworld.com/antwerp).

L'Entreprise ferroviaire connaît et accepte toutes les dispositions du présent Protocole d'exploitation.

## 2. Conditions d'accès

L'utilisation par l'Entreprise ferroviaire de l'infrastructure ferroviaire de l'Installation de service est soumise au respect de diverses règles, lois et réglementations telles que, mais sans s'y limiter :

- Le document de référence du réseau d'Infrabel, les documents techniques, les protocoles locaux et les consignes d'exploitation
- Les règlements, directives et actes délégués et d'exécution (notamment les Spécifications techniques d'interopérabilité (STI), voir Droit européen : <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=fr>
- Les lois, arrêtés royaux (AR) et arrêtés ministériels (AM), voir Le Moniteur Belge : <http://www.just.fgov.be>
  - Entre autres le Code ferroviaire: Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire
- Le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), voir entre autres le Service public fédéral Mobilité et Transports : <https://mobilit.belgium.be/fr/rail>
- Les Fiches de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), voir [www.uic.org](http://www.uic.org)

### 3. Exploitant de l'Installation de service

L'activité principale de l'exploitation de l'Installation de service est le transbordement de conteneurs dans le port d'Anvers. Dans le présent document, pour une meilleure lisibilité, le terme « Installation de service » désigne l'exploitant de l'Installation de service.

#### Coordonnées de l'Installation de service

<b>NOM – FONCTION – SERVICE</b>	<b>TEL – GSM</b>	<b>E-MAIL</b>
Railplanning 1700	+32 3 730 40 61 +32 3 730 40 62 +32 3 730 40 63	<a href="mailto:RailplanningagDL.antw@dpworld.be">RailplanningagDL.antw@dpworld.be</a>
Terminal Operations Supervisor	+32 3 730 40 22	<a href="mailto:Opsman1700.antw@dpworld.be">Opsman1700.antw@dpworld.be</a>
Head of Operations	+32 3 730 40 29	
Terminal Operations Manager	+32 3 730 40 30	
Customer Relations Manager	+32 3 730 45 99	<a href="mailto:Customer.relations.antw@dpworld.be">Customer.relations.antw@dpworld.be</a>
Security 1700 – pour accès	+32 3 730 49 49	<a href="mailto:Security1700.antw@dpworld.be">Security1700.antw@dpworld.be</a>
Business Development Manager Service commercial	+32 3 730 33 73	<a href="mailto:CommercialDL.ANTW@dpworld.be">CommercialDL.ANTW@dpworld.be</a>
<b>CONTACT EN CAS D'INCIDENT/URGENCE :</b>		
Terminal Operations Supervisor	+32 3 730 40 22	<a href="mailto:Opsman1700.antw@dpworld.be">Opsman1700.antw@dpworld.be</a>
Security 1700	+32 3 730 49 49	<a href="mailto:Security1700.antw@dpworld.be">Security1700.antw@dpworld.be</a>
<b>CONTACT EN CAS DE CONSTAT DE DOMMAGES :</b>		
Claims coordinator Risk, Legal & Insurance	+32 3 730 33 29	<a href="mailto:Risklegal.antw@dpworld.be">Risklegal.antw@dpworld.be</a>
Railplanning	+32 3 730 40 61	<a href="mailto:RailplanningagDL.antw@dpworld.be">RailplanningagDL.antw@dpworld.be</a>
Opsman 1700	+32 3 730 33 22	<a href="mailto:Opsman1700.antw@dpworld.be">Opsman1700.antw@dpworld.be</a>

Avant de pénétrer dans l'Installation de service pour la première fois, une réunion de présentation est prévue et l'Entreprise ferroviaire fournit ses coordonnées à l'exploitant de l'Installation de service à l'aide du formulaire figurant à l'annexe 5.

### 4. Accès

<b>ACCÈS ROUTIER</b>	<b>ACCÈS PAR LE RAIL</b>	<b>COORDONNÉES GPS</b>
Geslecht, Haven 1910 9130 Beveren (Doel), Belgique	DP World – K1700 Code de station 2526 Antwerpen – WH – Noord B. Kalishoek	51°17'03.1"N 4°15'56.8"E

	Pt-Car B. Kalishoek ID: 1823 UIC: 25263	
--	--	--

Une vue d'ensemble de l'installation se trouve dans les annexes 1 et 2.

## 5. Horaires d'ouverture

Horaires d'ouverture des services administratifs	Du lundi au vendredi de 8h00 à 17h00
Horaires opérationnels généraux	Voir <a href="https://www.dpworld.com/en/antwerp/contact-us/visitors">https://www.dpworld.com/en/antwerp/contact-us/visitors</a>

L'exploitation de l'Installation de service est possible du lundi 6h00 au samedi 13h00. Le placement des véhicules est possible 24/7 en contactant le département Security de l'Installation de service (« Security »).

En cas de travaux d'entretien ou de réparation prévus affectant l'exploitation, l'Installation de service en informe l'Entreprise ferroviaire par écrit dès que raisonnablement possible. L'Installation de service s'efforcera de minimiser tout éventuel impact négatif occasionné par des changements.

## 6. Description de l'installation

### 6.1. Voies disponibles

VOIE	ÉLECTRIFIÉE	LONGUEUR OPÉRATIONNELLE	PENTE (MM/M)	IMPASSE
255	Non	620 m	A niveau	Non
256	Non	620 m	A niveau	Non
257	Non	620 m	A niveau	Non
258	Non	620 m (650 m sous conditions)	A niveau	Non
259	Non	620 m (650 m sous conditions)	A niveau	Non
260	Non	620 m (650 m sous conditions)	A niveau	Non

Le plan de voie se trouve dans l'annexe 2.

Les véhicules sont placés par l'Entreprise ferroviaire sur la voie désignée par l'Installation de service.

### 6.2. Codification maximale pour le transport combiné

N/A

### 6.3. Rayons de courbure inférieur à 150 m

N/A



#### 6.4. Pentes raides

N/A

#### 6.5. Équipement de sécurité sur les voies

Ports ISPS

#### 6.6. Largeur d'entrevoie

Standard (+/- 4,5 mètres)

#### 6.7. L'équipement technique pour le chargement et le déchargement

La grue ferroviaire Femont a:

- écartement des six voies d'un total de 29.015 m
- charge sous la grue max. 50 tonnes.

Dans le cas où la grue n'est pas disponible le déchargement sera seulement possible sur la voie 260 avec reach stacker.

#### 6.8. Intrusion dans l'obstacle à l'intérieur du gabarit

N/A

#### 6.9. Approvisionnement des véhicules

Très exceptionnellement, il fait toujours l'objet d'une demande préalable au département Railplanning de l'Installation de service (l'approvisionnement ne peut avoir lieu que sur la voie 1, le cas échéant).

#### 6.10. Lieu de chargement et de déchargement des véhicules rail-route

N/A

#### 6.11. Interaction avec le trafic du terminal – grues

Il n'y a pas de passages à niveau.

L'interaction est possible avec le spreader de la grue ferroviaire.

L'accès au terminal doit faire l'objet d'une autorisation préalable du département Security de l'Installation de service.

## II. CAPACITE / CHARGES

### 7. Coordination et allocation des capacités

L'Installation de service communique, à la demande de l'EF et dans la mesure du possible, de manière transparente, la capacité (disponible) de son installation ferroviaire, les restrictions temporaires de capacité et les travaux prévus qui pourraient avoir un impact important sur l'exploitation de l'Installation de service.

L'Installation de service traite toujours les demandes de créneaux horaires de manière non discriminatoire et, dans la mesure du raisonnablement possible, conformément aux principes suivants.

#### 7.1. Les différents types de créneaux

On distingue trois types de créneaux horaires différents<sup>1</sup> :

- 1) Créneaux/plages fixes<sup>2</sup> demandés pour une « année de sillons » complète. On applique à ces demandes les mêmes dates butoirs que celles des demandes de sillon pour une année de sillons complète X+1 comme prescrit par Infrabel (avril année X-1), voir Document de référence du réseau Infrabel - New path requests ;
- 2) Les créneaux/plages fixes demandés pour une « année de sillons » complète, indépendamment de la date butoir des sillons annuels (possible à tout moment de l'année, valable jusqu'au début des nouveaux sillons annuels), voir Document de référence du réseau Infrabel - Late path requests ;
- 3) Les demandes ad hoc sont traitées selon le principe du premier arrivé, premier servi, voir Document de référence du réseau Infrabel – Ad-Hoc requests.

Les créneaux fixes pour une année complète ont, en tenant compte des sillons annuels, la priorité sur les créneaux fixes sans sillons annuels. Ces derniers ont toutefois la priorité sur les demandes ad-hoc.

L'Installation de service délivrera un accusé de réception de la demande de créneau dans les meilleurs délais.

En outre, l'Installation de services répondra aux diverses demandes de créneaux horaires conformément à la « Décision D-2021-04-S relative à la détermination du délai raisonnable endéans lequel les demandes d'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire, introduites par les entreprises ferroviaires, doivent être traitées » du Service de Régulation du Transport ferroviaire.

---

<sup>1</sup> Lorsque l'on demande un créneau, il est souhaitable de spécifier le créneau d'enlèvement.

<sup>2</sup> Les créneaux/plages fixes ou « créneaux réguliers » correspondent à une plage de créneaux fréquents par semaine entre l'Installation de service et la ou les mêmes destinations.

## 7.2. Procédure de coordination en cas de conflits

Si deux ou plusieurs parties demandent un même créneau pour un même client, ce créneau sera réservé pour le client commun, mais attribué à la partie pouvant présenter un contrat acceptable pour l'exploitant de l'Installation de service.

Si des créneaux sont demandés pour la même heure/période pour différents clients, la procédure suivante est appliquée :

- L'exploitant de l'Installation de service entamera des négociations pour trouver une solution adéquate pour toutes les parties en proposant des alternatives.

Si aucune solution ne peut être trouvée, la règle suivante s'applique.

- La demande de créneaux/plages fixes qui devrait garantir le chiffre d'affaires annuel le plus élevé pour l'Installation de service ( $\# \text{ trains} * \text{EVP-TEU}$  ou  $\text{wagons/train} * \text{prix/EVP-TEU}$  ou  $\text{wagons}$ ) obtiendra les créneaux. Par conséquent, un chiffre d'affaires minimum devra être garanti pour ces créneaux/plages fixes.
- L'estimation du chiffre d'affaires annuel le plus élevé tient compte des contrats existants et de l'expérience des années précédentes. Elle tient compte de toute sous-utilisation (partielle) de la capacité attribuée et des raisons de cette sous-utilisation au cours des cinq dernières années. La ponctualité en matière de documentation et d'utilisation des créneaux est également prise en compte.

Lorsqu'aucune autre solution rentable n'est disponible et qu'il n'est pas possible, sur la base des besoins mises en évidence, de satisfaire toutes les demandes de capacité pour l'Installation de service concernée, le demandeur peut déposer une plainte auprès de l'organisme de régulation, qui examine la question et prend des mesures, le cas échéant, pour garantir qu'une partie appropriée de la capacité soit accordée au demandeur concerné.

## 7.3. Formalités applicables aux demandes de créneau

### 7.3.1. En général

- Au cas où un nouveau dossier est déposé par un EF, l'EF indiquera le commettant pour lequel il le dépose.
- Au cas où un nouveau dossier est déposé par un Candidat, ce Candidat indiquera quelle Entreprise ferroviaire il va désigner ou envisage de désigner, de sorte qu'il soit évident pour l'Installation de service que certains dossiers pourraient être doubles.

### 7.3.2. Créneaux réguliers

La demande de créneau sur l'Installation de service doit être introduite par l'Entreprise ferroviaire directement auprès du département Railplanning et/ou du Business Development Manager de l'Installation de service. Pour ce faire, l'Entreprise ferroviaire communique avec l'Installation de service par courrier/téléphone/RTS. La demande doit contenir, au minimum, l'heure d'arrivée, l'heure de départ prévue (y compris la visite du matériel roulant), le numéro du train, sa longueur, son poids, le nombre (prévu) de wagons, le type de wagons, le nombre de déplacements et le nom et les coordonnées de toutes les parties concernées par le créneau.

Si certaines informations ne sont pas encore disponibles ou s'il manque des informations détaillées, il incombe à l'Entreprise ferroviaire d'en informer l'Installation de service dès que possible par courrier/téléphone/RTS et

au plus tard 8 heures avant le début du créneau, à l'exception des trains du premier shift du dimanche et du lundi, pour lesquels l'information doit être fournie au plus tard le samedi précédent à 10h00.

### 7.3.3. Demandes ad hoc

La demande de créneau dans l'Installation de service doit être introduite au minimum 48 heures à l'avance (hors week-ends et jours fériés). Pour ce faire, l'Entreprise ferroviaire communique avec le département Railplanning de l'Installation de service par courrier/téléphone/RTS. La demande doit contenir, au minimum, l'heure d'arrivée, l'heure de départ prévue (y compris la visite du matériel roulant), le numéro du train, sa longueur, son poids, le nombre de wagons, le type de wagons, le nombre de déplacements et le nom et les coordonnées de toutes les parties concernées par le créneau.

L'Installation de service s'engage à répondre aux demandes ad hoc dans un délai de 24 heures à compter de la demande, sauf entre le samedi 13h30 et le lundi 06h00.

## 8. Charges

### 8.1. Accès

Des frais d'accès sont dus par l'EF pour chaque train placé sur l'Installation de service.

SERVICE	CHARGES	REMARQUE	REMISE ÉVENTUELLE
Prix d'accès	90 EUR / ensemble entrant	Uniquement facturé lorsque l'ensemble pénètre dans l'installation	N/A

### 8.2. Annulation et non-respect du créneau

SERVICE	CHARGES	REMARQUE	EXCEPTION
Annulation : - shifts 1 et 2 les jours ouvrables - shift 3 et tous les shifts du week-end et les shifts les jours fériés*	3 120,00 EUR par shift de jour en semaine (shift 1 et 2)  4.900 EUR par shift pour les shifts de nuit, de week-end et des jours fériés (shift 3)	Ces frais sont facturés si l'annulation n'a pas eu lieu conformément aux modalités décrites à l'article 8.3.1.	Force majeure démontrée**
Frais de retard : en cas de placement et d'enlèvement avec un retard de plus de 2 heures	Voir ci-dessus	Les frais de retards ne seront facturés qu'après 2 heures de retard et/ou si la notification n'a pas été faite en temps utile.	Force majeure démontrée**

\*

shift 1 : lundi – vendredi, 06h00 – 14h00

shift 2 : lundi – vendredi, 14h00 – 22h00

shift 3 : lundi – jeudi, 22h00 – 06h00, vendredi 22h00 jusque lundi 06h00, veille de jour férié 22h00 jusqu'au jour ouvrable normal suivant 06h00. Les vacances sectorielles et les jours de pont sont assimilés à des jours fériés.

Un jour ouvrable est donc le lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi uniquement, de 06h00 à 22h00, si ces jours ne sont pas des jours fériés.

\*\*

La force majeure se définit exclusivement comme suit : des circonstances qui ne sont pas imputables à l'Entreprise ferroviaire et qui mettent l'Entreprise ferroviaire dans l'impossibilité absolue de respecter ses engagements. Les grèves, les lock-out, les pénuries de personnel, les pannes de machines et une cyberattaque qui perturbe les ICT ne sont pas des cas de force majeure. Les cas de force majeure survenant dans le chef de tiers dont l'Entreprise ferroviaire dépend en tout ou en partie pour l'exécution de ses engagements ne constituent jamais un cas de force majeure dans le chef de l'Entreprise ferroviaire.

En cas de force majeure affectant l'Entreprise ferroviaire, celle-ci informe immédiatement l'Installation de service par écrit de la situation de force majeure. Ce faisant, l'Entreprise Ferroviaire décrit tous les détails pertinents, la manière dont l'Entreprise ferroviaire a été empêchée d'exécuter ses obligations et la durée estimée de la situation de force majeure. L'Entreprise ferroviaire tient l'Installation de service informée de l'évolution de la situation de force majeure. Si l'Entreprise ferroviaire invoque la force majeure, elle doit faire tous les efforts raisonnables pour mettre fin à la situation de force majeure dans les meilleurs délais et à ses propres frais.

### 8.2.1. Annulation

Un créneau peut être annulé gratuitement chaque jour ouvrable avant 10h00 ou les jours ouvrables au moins 8 heures avant le début du créneau, l'heure la plus proche étant retenue.

Si un créneau est annulé tardivement ou pas du tout, les frais seront facturés conformément à l'aperçu ci-dessus.

### 8.2.2. Non-respect du créneau

Si l'Entreprise ferroviaire ne souhaite pas ou ne peut pas placer ou enlever une rame à l'heure indiquée, l'Installation de service doit en être informée au moins 2 heures avant le début du créneau réservé. Si cela n'est pas fait, les frais de retard conformément à l'article 8.2. seront facturés dès la première heure à partir du début du créneau. Sur demande, l'Installation de service peut communiquer quelle Entreprise ferroviaire dispose du prochain créneau en vue de trouver conjointement une solution et d'éviter des frais.

Si le placement ou l'enlèvement a lieu plus de 2 heures après le début ou la fin du créneau, l'EF est tenu de coordonner la planification ultérieure et le placement et l'enlèvement avec l'Installation de service. L'Installation de service se réserve le droit d'annuler le créneau afin de ne pas compromettre les créneaux ultérieurs ou les travaux de prestation de services.

En cas de retard de plus de 2 heures, dans tous les cas, même après notification, un supplément horaire sera facturé au prorata du shift, voir aperçu à l'article 8.2.

## 8.3. Services offerts

Les services décrits ci-dessous doivent être demandés par courrier/téléphone au département Railplanning de l'Installation de service. L'Installation de service se réserve le droit de refuser le service en invoquant un motif légitime. L'Entreprise ferroviaire utilise les services offerts en tant que personne prudente et raisonnable.

SERVICE	CHARGES	REMARQUE	REMISE ÉVENTUELLE
---------	---------	----------	-------------------

Pesée des conteneurs	Voir <a href="https://www.dpworld.com/en/antwerp/services/antwerpgateway/container-weighing">https://www.dpworld.com/en/antwerp/services/antwerpgateway/container-weighing</a>		N/A
Créneau d'attente	50,00 EUR par véhicule par 24 heures, à payer intégralement dès la première minute par 24 heures	Un créneau d'attente est l'arrivée anticipée et/ou le séjour prolongé en cas de créneau déjà accordé ou en attente ou sans créneau. Un créneau d'attente doit être demandé et approuvé par le département opérationnel de l'Installation de service. Un créneau d'attente doit être demandé chaque jour ouvrable avant 10h00 ou les jours ouvrables au moins 8 heures avant le début du créneau, l'heure la plus proche étant retenue. Un créneau d'attente n'est jamais accordé pour les marchandises dangereuses. L'Installation de service exclut toute responsabilité en cas de demande pour des marchandises dangereuses.	N/A

#### 8.4. Autres services

Exceptionnellement, le ravitaillement en carburant est possible au terminal de l'Installation de service. Celui-ci doit toujours être convenu sur une base ad hoc avec l'Installation de service.

#### 8.5. Adaptation des charges

Les charges mentionnées dans le présent Protocole d'exploitation sont les charges applicables à partir du 15 janvier 2024.

L'Installation de service se réserve le droit d'adapter les charges par indexation et/ou augmentation. Les informations tarifaires les plus récentes sont disponibles sur demande auprès du département commercial de l'Installation de service ([CommercialDL.ANTW@dpworld.be](mailto:CommercialDL.ANTW@dpworld.be)).

Par ailleurs, une indexation annuelle est appliquée en début année.

## **III. INSTRUCTIONS OPÉRATIONNELLES**

### **9. Accès et départ du terminal**

#### **9.1. Enregistrement – accès au terminal**

Les personnes devant accéder au terminal doivent être répertoriées auprès du département Security de l'Installation de service. Seules les personnes préenregistrées sur cette liste ont accès au terminal.

Il convient également d'indiquer au préalable quelles personnes au sein de l'Entreprise ferroviaire peuvent/seront autorisées à fournir ces noms au département Security de l'Installation de service.

L'accès des véhicules de service s'effectue via Security au niveau de Geslecht, 9130 Doel. Ensuite, il est possible de se rendre aux aires de stationnement situées aux extrémités de la voie en empruntant la route du terminal.

Au plus tard à 10h00 chaque jour, toutes les informations concernant le personnel à convoquer pour les 24 heures à venir doivent être délivrées à l'Installation de service.

Au minimum 8 heures avant le début des opérations, l'Installation de service doit être informée des listes de chargement et de déchargement, de la composition et des spécifications des wagons du train. L'Installation de service doit également être clairement informée des wagons qui sont endommagés et qui ne peuvent plus être rechargés. Les étiquettes de dommages jointes sont apposées par les services techniques de l'Entreprise ferroviaire et ne peuvent en aucun cas être retirées par l'Installation de service

Les changements mineurs, à convenir dans chaque cas avec le département Railplanning de l'Installation de service, doivent être communiqués au plus tard 3 heures avant le début des opérations.

#### **9.2. Clôture - départ du terminal**

Le département Railplanning de l'Installation de service crée une liste de combinaison wagon/conteneur (pas de lettre de voiture !) dès que les opérations sont terminées, et ce via l'EDI.

#### **9.3. Arrivée et départ par la route ou le rail**

##### **9.3.1. Accès routier**

Pour l'accès au terminal et le départ du terminal par la route, voir le point I.4 ci-dessus.

Itinéraire à suivre et consignes (de sécurité) à respecter :

- voir le plan de circulation dans le dépliant visiteurs disponible sur le site Web <https://www.dpworld.com/en/antwerp/contact-us/visitors>,
- voir IV.22.1. concernant le transport interne,
- voir l'annexe 3 concernant les instructions de sécurité.

### 9.3.2. Par le rail

L'autorisation d'ouvrir/fermer les barrières de chemin de fer est donnée par le département Security de l'Installation de service. Seules les personnes préalablement notifiées par l'Entreprise ferroviaire à l'Installation de service peuvent demander au département Security d'ouvrir la barrière.

Sauf entre le samedi après-midi 13h30 et le lundi matin 05h00, l'Entreprise ferroviaire contacte au moins une demi-heure avant l'arrivée et le départ prévu le département Railplanning de l'Installation de service pour annoncer l'arrivée du train. Le département Railplanning de l'Installation de service communique à l'Entreprise ferroviaire sur quelle voie le train peut être placé.

Le département Railplanning de l'Installation de service doit être préalablement contacté par téléphone pour annoncer l'arrivée et le départ.

## 10. Manœuvres autorisées

Seules les manœuvres ordinaires sont autorisées. Il est interdit de lancer les wagons ou de les laisser circuler librement sur la voie de raccordement.

Les manœuvres d'allège doivent être privilégiées, car les manœuvres en poussée présentent un risque plus élevé.

## 11. Vitesses applicables

### 11.1. Véhicules routiers

Au terminal, la vitesse des véhicules routiers est limitée à 30 km/h.

### 11.2. Véhicules ferroviaires

La vitesse maximale des véhicules est de 10 km/h en tracté et en allège.



## 12. Véhicules endommagés

Il faut toujours veiller à ce que tous les véhicules qui arrivent à l'Installation de service puissent également en repartir de manière réglementaire. Il n'est en aucun cas possible de mettre les wagons sur une voie de garage ou de les ajuster.

Si le départ est impossible et que l'enlèvement a lieu plus de 2 heures après l'expiration du créneau, un coût de 17,00 EUR par jour entamé (24h) après l'expiration du créneau réservé pour chaque véhicule enlevé plus tard sera facturé à l'Entreprise ferroviaire. Les dispositions de l'article 8.2. ne sont pas applicables.

## 13. Franchissement de passages à niveau

Les passages à niveau qui doivent être maintenus dégagés sont indiqués.	N/A
---	-----

## 14. Immobilisation des véhicules

Pendant les opérations, la locomotive doit être séparée des wagons.

## 15. Visite des véhicules

La visite des véhicules doit démarrer au plus tard 2 heures avant le départ.

L'Entreprise ferroviaire vérifie, au mieux de ses possibilités et conformément aux directives applicables, l'absence de défauts et de dommages sur les véhicules lorsqu'ils sont placés sur les voies de l'Installation de service. Si des dommages au chargement ou aux véhicules sont constatés par le personnel de l'Entreprise ferroviaire lors de l'enlèvement des véhicules, ces dommages sont réputés avoir été occasionnés avant tout traitement sur le raccordement de l'Installation de service, sauf si l'Entreprise ferroviaire prouve le contraire. Un « Procès-verbal de Constatation d'avarie du wagon », tel qu'indiqué à l'annexe 4, peut être rédigé.

Tous les conteneurs livrés à l'installation ferroviaire de l'Installation de service doivent être conformes aux normes ISO (forme + coin de fixation) et être correctement étiquetés. Les portes doivent être correctement fermées et toutes les poignées du conteneur doivent être fixés de manière correcte et conforme.

Toute remarque doit être signalée le plus rapidement possible à l'Installation de service afin que des mesures puissent être prises si nécessaire. L'Installation de service doit toujours confirmer par écrit avant règlement les coûts des déplacements et/ou assistances supplémentaires.

Les étiquettes ne sont pas appliquées par l'Installation de service. L'application des étiquettes légalement requises pour les marchandises dangereuses transportées (RID) relève de la responsabilité de l'opérateur ou de l'Entreprise ferroviaire.

Les étiquettes de transport sont également apposées par l'Entreprise ferroviaire.

L'Installation de service confirme que le contrôle technique du wagon peut être effectué des deux côtés de la voie au point de transfert. Une attention particulière est accordée au danger de se faire serrer aux voies 1 et 6 (position de la grue ferroviaire).

## **16. Réparation de véhicules**

La réparation des véhicules n'est autorisée qu'après concertation préalable avec l'Installation de service et ce, sans préjudice des dispositions de l'article 12. Les réparations ne peuvent toutefois pas être effectuées par l'Installation de service.

## **17. Outils de communication**

Il n'y a pas de restriction en ce qui concerne les dispositifs de communication standard (CB - GSM - station radio - ...) - leur utilisation n'est pas autorisée lors de la conduite de véhicules au terminal de l'Installation de service.

Copino (chargement et déchargement) est soutenu. XML n'est pas (encore) soutenu.

Word et Excel sont autorisés pour les nouveaux clients (Entreprise ferroviaire) pour une durée maximale de 3 mois.

Si, après trois (3) mois, les communications se font toujours via Word et/ou Excel, l'Installation de service facturera des frais administratifs de 200 EUR par chargement/déchargement.

## **18. Dommages**

Chaque partie est responsable des dommages qu'elle occasionne. Le dommage sera signalé par écrit à la contrepartie.

À moins qu'elle puisse prouver qu'elle n'est pas responsable, l'Entreprise ferroviaire est responsable des dommages occasionnés à l'infrastructure de l'Installation de service, aux véhicules et à la cargaison transportée durant les opérations.

L'Entreprise ferroviaire est également responsable vis-à-vis de l'Installation de service et l'indemniser pour les dommages causés par les marchandises qu'elle transporte (jusqu'au moment du déchargement) et ce, sans qu'il y ait faute ou négligence de la part de l'Entreprise ferroviaire.

L'Entreprise ferroviaire est seule responsable de tous les dommages ayant été occasionnés suite aux renseignements incorrects que l'Entreprise ferroviaire a transmis à l'Installation de service.

L'Entreprise ferroviaire qui utilise le raccordement ferroviaire de l'Installation de service doit disposer d'une couverture d'assurance appropriée incluant, entre autres, les dommages environnementaux. Les certificats d'assurance seront transférés à la première demande.

L'Installation de service est responsable des dommages directs occasionnés aux employés et/ou au matériel de l'Entreprise ferroviaire, résultant directement du non-respect ou d'un respect insuffisant démontré par l'Installation de service des dispositions du présent Protocole d'exploitation.

L'Installation de service n'est pas responsable des dommages et des coûts encourus par l'EF en raison de la non-disponibilité ou de la disponibilité tardive d'un créneau en raison du fait que les entreprises ferroviaires précédentes n'ont pas laissé leur créneau à temps pour une raison quelconque.

L'Installation de service n'est pas responsable des dommages dus à un défaut de la voie ou à son mauvais entretien car ces voies sont la propriété d'Infrabel et sont entretenues par elle.

Les dommages indirects, tels que, entre autres, les pertes financières ou commerciales, le manque à gagner, l'augmentation des frais généraux, la perturbation du planning, la perte des bénéfices espérés, de la clientèle ou des économies, ne peuvent en aucun cas donner lieu à une indemnisation, sauf en cas de fraude ou de dol.

L'Installation de service n'est pas habilitée à réparer de sa propre initiative les dommages causés à un ou plusieurs véhicules, mais elle est tenue de signaler les dommages à l'Entreprise ferroviaire dès que possible après leur constatation et, si l'Installation de service est responsable du dommage, de rembourser les frais de réparation justifiés. L'Installation de service doit également permettre aux employés de l'Entreprise ferroviaire d'accéder aux véhicules pour les réparer.

# IV. RÈGLES DE SÉCURITÉ

## 19. Principes

Les parties s'engagent à respecter strictement et à tout moment les règles de sécurité en vigueur et, si nécessaire, à participer activement à la coordination des activités relatives à la sécurité et à la santé.

L'Installation de service fera tous les efforts raisonnables pour s'assurer que son terminal soit dûment viable et accessible, et ce en toute sécurité.

## 20. Équipements de protection individuelle (« EPI »)

Les EPI qui doivent obligatoirement être utilisés sont repris dans les instructions aux visiteurs : <https://www.dpworld.com/en/antwerp/contact-us/visitors>.

## 21. Interdictions

- Il est interdit de fumer et de consommer de l'alcool.
- Il est interdit de pénétrer dans la zone opérationnelle en dehors de la zone ferroviaire.
- Il est interdit de circuler sous la charge.

## 22. Exigences d'accès spécifiques à l'entreprise

### 22.1. Transport interne

Le transport interne vers la zone ferroviaire s'opère uniquement via le périphérique défini. À côté de la sous-station B, les véhicules peuvent uniquement être stationnés sur l'espace prévu à cet effet (voir annexe 3). Le plan de circulation est disponible dans le dépliant pour visiteurs ou il peut être demandé au département Security à l'arrivée.

Si nécessaire, un bus peut être demandé au département Security pour l'accompagnement jusqu'à la zone ferroviaire : tél +32 3 730 49 49.

Il est strictement interdit de pénétrer dans la zone opérationnelle. Il est interdit de marcher entre un train stationné sur la voie 1 et la grue ferroviaire en raison du risque de se faire serrer. Il est interdit de conduire des véhicules le long des voies.

### 22.2. Données à caractère personnel

L'Entreprise ferroviaire fournit à l'Installation de service une liste de tous les employés qui interviennent dans les opérations sur les voies de l'Installation de service. L'Entreprise ferroviaire informe l'Installation de service sans délai de tout changement de son personnel intervenant dans l'Installation de service.

Les données à caractère personnel sont toujours traitées conformément aux dispositions légales pertinentes en matière de protection de la vie privée. Les politiques de confidentialité d'AG sont disponibles sur <https://www.dpworld.com/en/antwerp/privacy-policy>.

### **22.3. Consignes de sécurité**

Les consignes de sécurité se trouvent dans le dépliant pour visiteurs disponible sur le site Web <https://www.dpworld.com/en/antwerp/contact-us/visitors>. Il est du devoir de l'Entreprise ferroviaire de veiller à ce que son personnel remplisse ces obligations.

### **22.4. Images**

L'inspecteur peut prendre des images de ses propres véhicules. Ce faisant, il doit toujours se trouver dans un endroit sécurisé. En aucun cas, il n'est autorisé à prendre des images des installations ISPS de l'Installation de service.

## **23. Sécurité du personnel**

### **23.1. État des voies et des environs**

Afin de garantir la sécurité de l'exploitation, l'Installation de service maintient le sous-sol et l'environnement autour des voies, y compris les passerelles, propres et dépourvus d'obstacles et de toute forme d'obstruction, et fournit un éclairage adéquat sur et autour du raccordement aux voies.

### **23.2. Consignes de sécurité**

Il est du devoir de l'Entreprise ferroviaire de veiller à ce que son personnel respecte les consignes de sécurité. Le dépliant pour visiteurs, disponible à l'adresse <https://www.dpworld.com/en/antwerp/contact-us/visitors>, contient un certain nombre d'obligations.

## **24. Mesures pour la manipulation des marchandises dangereuses**

Les actions et les responsabilités de l'Installation de service concernant les marchandises dangereuses sont énumérées ci-dessous :

- Élaboration d'une procédure interne pour les conteneurs qui fuient ;
- Organisation des exercices en direct sur les conteneurs qui fuient ;
- Installation d'une boîte à déversement avec confinement des déversements sur site ;
- Installation de glissière de broche pour la fermeture des égouts sur site ;
- Appel à l'aide des pompiers en cas de calamités ;
- Installation de d'égouttage pour contenir les unités qui fuient ;
- Nomination d'un conseiller à la sécurité externe pour les marchandises dangereuses (Indago).

Les actions et les responsabilités de l'Entreprise ferroviaire sont énumérées ci-dessous :

- Une lettre de voiture contenant toutes les informations légales nécessaires sur le fret est disponible à temps dans la rame. Celle-ci doit être en possession du terminal avant l'arrivée du train.

## **25. Confidentialité et communication externe**

### **25.1. Definitions**

On entend par « Informations confidentielles » :

- toute information, par quelque moyen que ce soit, et tout matériel, sur quelque support que ce soit, transmis par une partie à l'autre avant, pendant ou après le présent Protocole d'exploitation ;
- toutes les informations, par quelque moyen que ce soit, et le matériel, sur quelque support que ce soit, de toute partie, directement ou indirectement liés à ses activités commerciales (ou de l'une de ses sociétés affiliées), y compris la recherche et le développement, les processus de production, les lignes majeures et/ou stratégiques, les logiciels, les échantillons, les dispositifs, les démonstrations, le savoir-faire, les secrets commerciaux et d'autres matériaux ou informations sous quelque description ou forme que ce soit, qu'ils soient ou non soumis à ou protégés par le droit d'auteur, la protection des marques, les brevets et ce avant, pendant ou après la période de validité du Protocole d'exploitation, ainsi que les données à caractère personnel ;
- le fait de la collaboration des parties, et ;
- toutes les conditions et tous les accords (partiels) conclus entre les parties, ou proposés par une partie à l'autre, en relation avec le Protocole d'exploitation.

En particulier, les documents et informations suivants sont considérés comme confidentiels :

- les contrats de l'une des parties (et de ses sociétés affiliées) avec des tiers ;
- toute information des parties pour laquelle l'accès est requis et donné sur le Sharepoint ou autre environnement informatique ;
- toutes les informations, recueillies au cours de la collaboration, concernant les parties en général (y compris toutes les sociétés affiliées) et, en particulier, le fonctionnement interne de la partie concernée (y compris toutes ses sociétés affiliées) ;
- toutes les données à caractère personnel entrant dans la définition du Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et à l'abrogation de la Directive 95/46/CE (Règlement général sur la protection des données).

### **25.2. Confidentialité**

#### **25.2.1. Caractère confidentiel**

Les parties s'engagent à traiter les Informations confidentielles de manière strictement confidentielle.

Cela implique, entre autres, que chaque partie doit garder les Informations confidentielles strictement secrètes et ne doit les utiliser que pour l'usage auquel elles sont destinées. Toute autre utilisation nécessitera toujours l'accord écrit préalable de l'autre partie.

L'EF ne communique pas avec des parties externes concernant le contenu de la collaboration sans l'approbation préalable, explicite et écrite du responsable de la communication d'AG via [communications.antw@dpworld.be](mailto:communications.antw@dpworld.be). Cette obligation signifie, entre autres, que l'EF s'engage à ne pas mentionner la collaboration dans toute publicité par quelque moyen que ce soit ou comme référence sans l'accord préalable d'AG. L'EF s'engage également à imposer la même obligation à ses employés, consultants et sous-traitants et à veiller à ce qu'elle soit strictement respectée. En principe, seule AG décide et organise la communication sur la collaboration.

#### **25.2.2. Utilisation**

Une partie ne divulgue les Informations confidentielles à ses sociétés affiliées, collaborateurs, consultants et employés que sur la base du strict besoin de savoir dans le cadre de la collaboration et toujours avec le consentement préalable et écrit de l'autre partie et uniquement aux fins pour lesquelles les Informations confidentielles ont été divulguées (ci-après dénommées « Utilisation autorisée »). Les parties s'engagent à veiller à ce que les personnes impliquées dans l'Utilisation autorisée, tant en interne qu'en externe, respectent les termes et conditions du présent Protocole d'exploitation et sont conjointement et solidairement responsables en vertu de celui-ci.

#### **25.2.3. Modification**

Il est strictement interdit aux parties de (faire) copier, reproduire, adapter, divulguer de quelque manière que ce soit, confirmer ou infirmer les Informations confidentielles sans le consentement préalable et écrit de l'autre partie elle-même ou de toute autre personne, à moins d'y être contraint par la loi, par des décisions judiciaires ou équivalentes exécutoires ou par des réglementations boursières. Si l'une des parties est contrainte de divulguer des Informations confidentielles, elle doit toujours en informer l'autre partie avant de les divulguer, dans la mesure que la loi permet cette information.

#### **25.2.4. Propriété**

Les parties reconnaissent expressément que toutes les Informations confidentielles sont la propriété de la partie qui les a fournies, lorsque cela est légalement possible, et que l'autre partie ne bénéficie d'aucun droit de propriété ni d'aucune licence concernant les Informations confidentielles.

#### **25.2.5. Aucune garantie**

Les parties reconnaissent expressément que les Informations confidentielles ne sont fournies que dans le cadre du Protocole d'exploitation, mais qu'aucune garantie n'est donnée quant à leur exactitude, leur adéquation et/ou leur exhaustivité. La partie émettrice (y compris ses sociétés affiliées) ne peut en aucun cas être tenue responsable envers quiconque sur la base de (l'utilisation de) l'Information confidentielle.

#### 25.2.6. Retour

Les parties s'engagent à renvoyer à l'autre partie toutes les Informations confidentielles reçues sur quelque support que ce soit, ou à les détruire entièrement et en toute sécurité et à en fournir la preuve, au choix de la partie qui fournit les informations et dans un délai de 7 jours ouvrables à compter de sa demande, à moins qu'il n'existe une obligation légale de les conserver.

#### 25.3. Exceptions

Toutefois, cet engagement de confidentialité et d'Utilisation autorisée ne s'applique pas aux informations :

- dont la partie destinataire peut prouver qu'elles étaient déjà en sa possession au moment où elle les a obtenues de l'autre partie ;
- qui, au moment où elles ont été obtenues de la partie émettrice, étaient déjà connues de tous ;
- qui, après avoir été obtenues de la partie émettrice, sans qu'il y ait eu faute de la partie destinataire, sont devenues généralement connues ;
- obtenues par la partie destinataire auprès d'un tiers qui détient l'information pertinente de bonne foi et qui est en droit de la divulguer à la partie destinataire ;
- dont la partie destinataire peut démontrer qu'elle les a élaborées de manière indépendante, sans utiliser ou se fonder sur des informations reçues de la partie émettrice.

#### 25.4. Durée

L'engagement de confidentialité est valable pendant 5 ans après la dernière transmission d'Informations confidentielles.

#### 25.5. Domages et intérêts

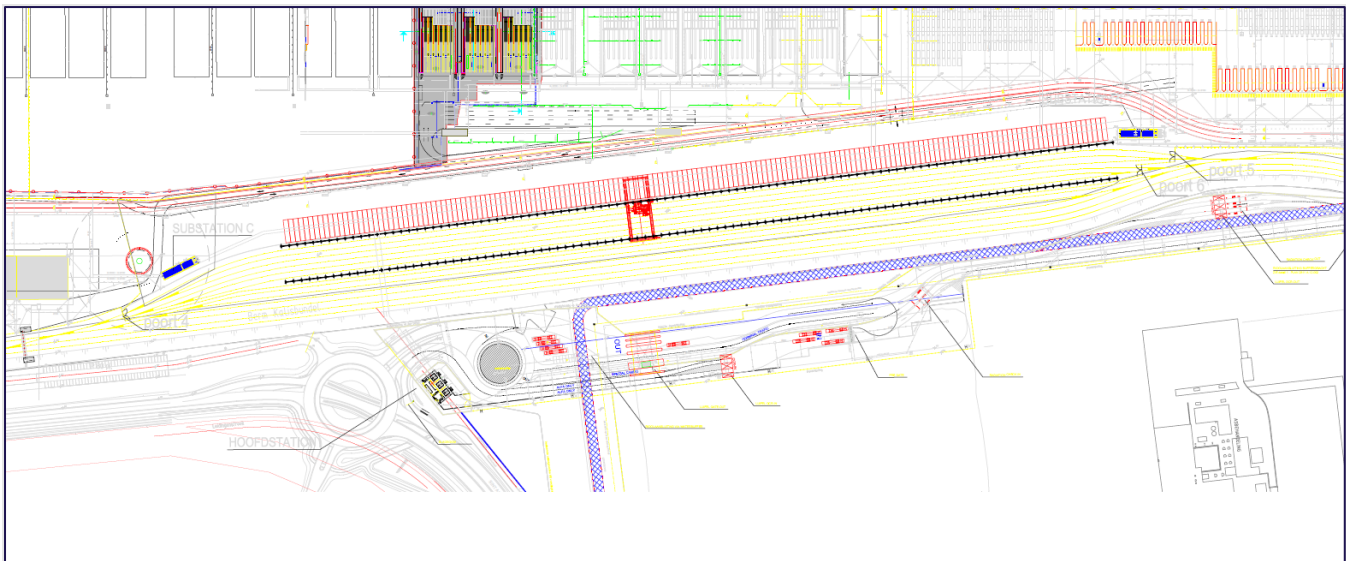
Si une partie ne respecte pas les obligations qui lui incombent en vertu du présent Protocole d'exploitation, elle sera tenue de payer une pénalité de 10 000,00 euros par infraction, sans préjudice du droit de l'autre partie d'obtenir des dommages et intérêts plus élevés, si cela est justifié.

Une violation des obligations de confidentialité est considérée comme une faute grave et donne à l'autre partie le droit de résilier l'accord principal sans être tenue de verser des dommages et intérêts à la partie qui a commis la violation.



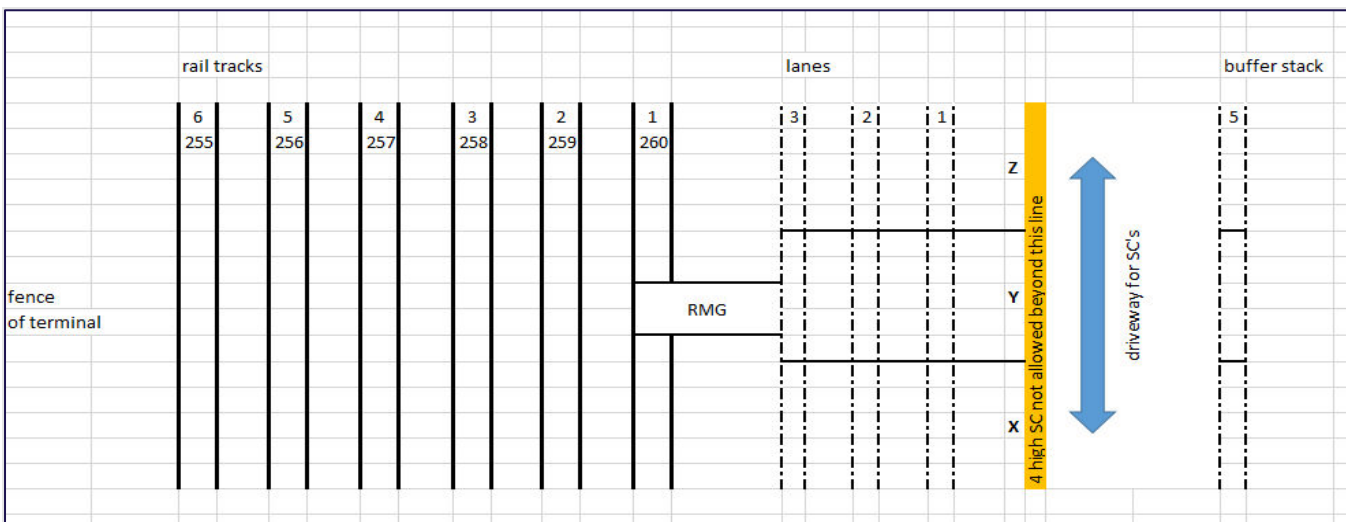
# V. ANNEXES

## 1 Plan de l'Installation de service



Annexe 1: aperçu du terminal ferroviaire

## 2 Plan des voies



Annexe 2 : numérotation des voies

### 3 Consignes de sécurité

Se référer au dépliant pour visiteurs disponible à l'adresse <https://www.dpworld.com/en/antwerp/contact-us/visitors>

#### STATIONNEMENT DU VÉHICULE DE SERVICE @ Antwerp Gateway faisceau Quai 1712 Kalishoek



L'emplacement de stationnement correct se trouve :

- À hauteur des centrales électriques
- Connexion avec le périphérique et le terminal ferroviaire
  - **JAMAIS dans une pile entre les conteneurs**

## 4 Procès-verbal de Constatation d'avarie du wagon

### Procès-verbal de Constatation d'Avarie du wagon

Ref: Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU) – article 18 & Annexe 4

#### 1. Information générales

L'EF utilisatrice	<input type="text"/>	PV n°	<input type="text"/>
Expédition n°	<input type="text"/>	Train n°	<input type="text"/>
Lieu constatation dommage	<input type="text"/>	Dommege constaté le	<input type="text"/>
Gare d'expédition	<input type="text"/>	Date d'expédition	<input type="text"/>
Gare de destination	<input type="text"/>	État de chargement	<input type="radio"/> Chargé <input type="radio"/> Vide
Numéro de wagon <input type="text"/>			
Détenteur <input type="text"/>			
Coordonnées/courriel du détenteur <input type="text"/>			

#### 2. Description du dommage

	Code d'avarie (annexe 9 CUU)	Désignation du défaut
Dommege 1	<input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/> <input type="radio"/> Nouveau <input type="radio"/> Ancien	<input type="text"/>
Dommege 2	<input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/> <input type="radio"/> Nouveau <input type="radio"/> Ancien	<input type="text"/>
Dommege 3	<input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/> <input type="radio"/> Nouveau <input type="radio"/> Ancien	<input type="text"/>
Observation supplémentaires <input type="text"/> <small>La description exacte des avaries est effectuée lors de la réparation et sera communiquée au détenteur.</small>		

#### 3. Etiquetage présent sur le wagon

Modèle  K  M  I  R1  U Date   
 EF ayant effectué l'étiquetage existant

#### 4. Echantillon d'étiquetage

Modèle  K  M  I  R1  U  Retrait Transfert en atelier  Avant  Après déchargement

#### 5. Dommages détectés lors de l'acceptation

EF CUU  EF non CUU  ITE  
 Entreprise

#### 6. Indication de la cause / responsable du dommage

Tiers impliqué Nom, adresse et coordonnées du tiers  
 Usure  
 Choc dans le cadre des opérations d'exploitation  
 Non attestable

Lieu/date  Contact   
 Pièces jointes

Version 2.0\_20180604\_FR

## 5 Fiche d'information de l'Entreprise ferroviaire

Avant de pénétrer dans l'Installation de service, l'Entreprise ferroviaire fournit à l'exploitant de l'Installation de service les coordonnées ci-dessous.

### Coordonnées de l'Entreprise ferroviaire

<b>NOM – FONCTION – SERVICE</b>	<b>TEL – GSM</b>	<b>E-MAIL</b>
<b>CONTACT EN CAS D'INCIDENT/URGENCE :</b>		
<b>CONTACT EN CAS DE CONSTAT DE DOMMAGES :</b>		