



Aide-mémoire sur le check-in Terminal.

Sécurité et qualité du transport combiné.
Ce à quoi vous devez veiller en tant que
fournisseur d'unités de chargement.

Avant-propos.

Cet aide-mémoire s'adresse aux clients de CFF Cargo qui livrent des unités de chargement aux terminaux de transport combiné. Il vise à garantir le bon fonctionnement du terminal ainsi qu'une exploitation ferroviaire plus sûre et exempte de dérangements. Lors du contrôle à l'arrivée, les collaborateur·trice·s du terminal vérifient que les unités de chargement livrées sont aptes au chargement et au transport. Afin d'éviter les transports manqués et les temps d'attente au terminal, nous recommandons d'éliminer les défauts ou dommages manifestes avant la livraison des unités de chargement. Le fournisseur répond du bon état de marche des unités de chargement.

Veuillez noter que le présent aide-mémoire ne remplace pas les prescriptions et réglementations en vigueur dans le domaine du transport ferroviaire. Le contrôle final et la décision définitive concernant l'aptitude à l'expédition incombent aux collaborateurs et collaboratrices de l'entreprise de transport ferroviaire (EF).

Nous vous rappelons en outre que tous les terminaux UIRR (ainsi que de nombreux terminaux libres) ont l'obligation d'utiliser le code ILU/BIC pour les unités de chargement intermodales (UCI). Afin d'éviter tout problème lors de la livraison, veuillez faire enregistrer vos UCI en temps voulu auprès des services concernés et procéder à leur marquage conformément à la réglementation en vigueur.

Contenu

1. Fonction du check-in Terminal.	4
2. Déroulement du check-in Terminal.	5
3. Ce à quoi vous devez veiller pour toutes les unités de chargement.	5
4. Codification pour les semi-remorques et les caisses mobiles (citernes).	6
5. Code ILU: l'identifiant européen pour les unités de chargement intermodales.	7
6. Directives de transport pour les unités de chargement avec superstructures de bâche.	7
7. Particularités des unités de chargement avec superstructures de bâche à rideaux coulissants (Curtainsider).	9
8. Directives de transport pour les semi-remorques.	10
9. Directives de transport pour les caisses mobiles.	11
10. Directives de transport pour les conteneurs.	11
11. Particularités pour les conteneurs-citernes.	12
12. Ce à quoi vous devez veiller pour le transport de marchandises dangereuses et de déchets.	13
13. Vos personnes de contact chez CFF Cargo.	14
Annexe	15

1. Fonction du check-in Terminal.

Le check-in effectué au terminal garantit la remise en bonne et due forme de l'unité de chargement du transporteur à l'exploitant du terminal. Il inclut la constatation et la documentation d'éventuels défauts ou dommages. L'objectif est d'établir une documentation exhaustive et continue des dommages tout au long de la chaîne de transport. En d'autres termes: lors du contrôle à l'arrivée, le collaborateur·trice vérifie que les unités de chargement livrées sont aptes au transport et au chargement. Cette vérification intervient avant le contrôle final effectué par l'exploitant du terminal lors de la remise au rail. La détection précoce d'obstacles au transport sur les unités de chargement permet, idéalement, d'éliminer sur place le défaut à temps et d'éviter ainsi que l'unité de chargement concernée soit exclue du transport ferroviaire.

Voici quelques-unes des réclamations les plus fréquentes entraînant l'exclusion du transport:

- bâches non attachées et portes ouvertes;
- bâches endommagées ou insuffisamment arrimées;
- plombs et fils du scellement douanier endommagés ou manquants;
- chargement reporté en raison de l'arrimage insuffisant du chargement;
- codification/marquage des marchandises dangereuses manquant·e ou non conforme;
- rainures de prise ou pièces de coin fortement endommagées;
- bécquilles endommagées.

Veuillez noter que l'entreprise de transport ferroviaire (EF) se réserve le droit de procéder au contrôle définitif de l'aptitude à l'expédition de l'unité de chargement et de prendre la décision finale.

Exemples:



Conteneur fortement endommagé



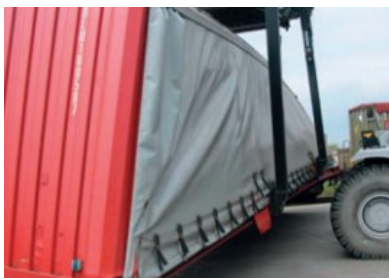
Arrimage insuffisant



Marquage des marchandises dangereuses modifié



Rainure de prise endommagée



Caisse mobile endommagée



Arrimage insuffisant

2. Déroulement du check-in Terminal.

La règle est la suivante:

pas de prise en charge d'unités de chargement en l'absence d'ordre dans le système de réservation Cargo Combi-online (CCO)!

Avant de procéder au transport, le personnel chargé du check-in contrôle l'unité de chargement livrée au terminal. Les données sont documentées dans un formulaire d'annonce électronique, lequel est signé par le chauffeur ainsi que par le·la collaborateur·trice du terminal. Il peut alors être consulté dans le système.

Sont notamment documentés dans le formulaire d'annonce: les dommages constatés, les éventuelles particularités de l'unité de chargement (p. ex. présence de plombs ou marquage de marchandises dangereuses/déchets) ainsi que l'aptitude générale à l'expédition. Afin d'éviter les transports manqués ou les temps d'immobilisation inutiles au terminal, veillez à éliminer les défauts ou dommages manifestes de votre unité de chargement avant sa livraison au terminal.

Règles générales en matière de transport combiné (TC).

Sont acheminées en TC des unités de chargement intermodales (UCI) codifiées, transportées sur des wagons porteurs spéciaux circulant dans des trains faisant l'objet d'un accord avec un numéro de profil maximum sur des lignes (codifiées) agréées ayant fait l'objet d'un examen spécial.

Sont désignés comme unités de chargement intermodales:

- les conteneurs (Ct) dont les dimensions, les pièces de coin et la résistance sont normalisées par l'Organisation internationale de normalisation (ISO);
- les caisses mobiles (CM);
- les caisses spéciales;
- les caisses amovibles (CA);
- les caisses mobiles pour masses lourdes et les semi-remorques (SR).

3. Ce à quoi vous devez veiller pour toutes les unités de chargement.

- L'unité de chargement doit être munie sur ses deux côtés d'une codification valable (marquage ISO ou codification UIC), c'est-à-dire être techniquement autorisée au transport par rail (voir chiffre 5).
- Pour le transport de marchandises dangereuses ou de déchets, un marquage complet et intact doit être apposé sur l'unité de chargement.
- Le chargement doit être chargé et sécurisé selon les directives en vigueur dans le transport combiné.
- Toutes les portes, parois de bout et haussettes latérales doivent être fermées et fixées.
- Toutes les charnières de portes et de ridelles doivent être en parfait état.

- Les parois latérales et les parois de bout ainsi que les pièces porteuses d'une unité de chargement ne doivent présenter ni bosses ni fissures importantes.
- Dans le cas d'une unité de chargement transbordée au moyen de pinces, les rainures de prise par pinces en place ne doivent présenter aucun défaut. Pour le chargement par grue, une bande jaune ou faisant contraste d'environ 100 mm de largeur doit être positionnée au-dessus de chaque rainure de prise par pinces afin d'indiquer leur position. Les éventuelles tôles de protection de bâche placées au-dessus des rainures de prise ne doivent pas faire saillie au-delà de la surface de butée de ces dernières, ni être tordues ou désolidarisées.

4. Codification pour les semi-remorques et les caisses mobiles (citernes).

Pour le transport combiné, toutes les unités de chargement doivent être munies d'une codification TC valable sur leurs deux parois longitudinales. La plaque de codification jaune doit figurer sur toutes les unités de chargement (p. ex. semi-remorques, caisses mobiles ou citernes) transbordées au moyen de pinces. Il en va de même de toutes les unités de chargement dont les dimensions diffèrent de la norme ISO courante (20, 30, 40, 45 pieds). En outre, cette plaque ne sert pas uniquement à identifier l'agrément technique, mais facilite également l'affectation correcte de l'unité de chargement et du wagon dans le cadre de l'exploitation du terminal. La structure du contenu peut varier selon le type d'unité de chargement.

Exemples:



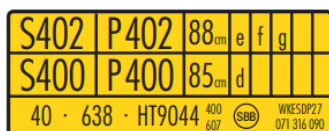
Plaque de codification pour semi-remorques (fin de série)



Plaque de codification pour semi-remorques (hauteur de sellette 98 cm)



Plaque de codification pour mégatrailers



Plaque de codification pour semi-remorques (admise pour plusieurs hauteurs de sellette)



Plaque de codification pour caisses mobiles (citernes)

5. Code ILU: l'identifiant européen pour les unités de chargement intermodales.

- Le code ILU européen, défini dans la norme EN 13044, est conçu pour identifier les conteneurs non-ISO, caisses mobiles et semi-remorques qui circulent en transport combiné en Europe.
- Le code BIC mondial est un identifiant similaire établi dans le contexte de la norme ISO 6346, réservé essentiellement à l'identification de conteneurs ISO.
- Les détenteurs du code BIC peuvent utiliser leur code pour marquer leurs caisses mobiles et conteneurs non-ISO européens. La structure du code ILU est identique à celle du code BIC.

Pour plus d'informations: www.bic-code.org/bic-codes

Exemples:

Eigentümerschlüssel	Registriernummer	Prüfziffer
ABCA	001234	2
 ILU-Code beantragen	Freie Vergabe durch Eigentümer	 Prüfziffer berechnen



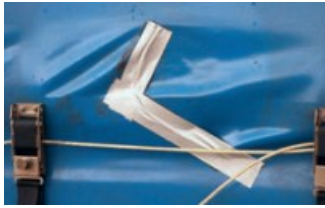
6. Directives de transport pour les unités de chargement avec superstructures de bâche.

- Un arrimage réalisé uniquement au moyen de bâches, armatures cintrées, longerons ou lattes, n'est admissible que pour des modèles de bâches particuliers. Ces bâches doivent être identifiées par le pictogramme suivant, apposé sur la paroi de bout ou à côté de la plaque de codification:
- Les bâches doivent être aptes au transport. Les perforations ou fissures de petite taille (jusqu'à 3 cm de diamètre ou de longueur) sont admises. Les dommages de plus grande taille doivent être recouverts d'un adhésif ou soudés.
- Les superstructures de bâche réglables en hauteur doivent être identifiées par plusieurs plaques de codification, sachant que seule la plaque correspondant à la hauteur de rive pertinente peut être visible (fenêtre de bâche) ou repérée comme telle (système de repérage).

- En cas de superstructures de bâche réglables en hauteur, avec une seule position admise pour le transport ferroviaire, un système d'identification univoque s'impose (p. ex. bandes de couleur concordantes).
- Les sangles doivent passer à travers tous les œillets de la bâche et être tendues. S'il manque des œillets à une bâche, la sangle doit être renforcée à l'aide de fil métallique ou de colliers en plastique.
- Les œillets de bâche doivent être en parfait état.
- La distance entre les œillets de bâche ne doit pas excéder 200 mm, et 300 mm au niveau des ranchers et des fermetures de porte.
- L'arrimage de bâches avec laçage en zigzag autour de simples crochets n'est pas autorisé.
- À l'extérieur, les armatures cintrées de toiture ne doivent pas être déformées (sinon la bâche s'affaisse). Il est interdit d'amarrer une unité de chargement avec moins de trois planches amovibles horizontales (sur les côtés et à l'arrière), entre les ranchers de la structure. Les ranchers ne doivent pas être insérés en position oblique.
- Il convient de passer le câble TIR (corde de sécurité) dans les œillets de la bâche. Au niveau de l'arrimage horizontal de la bâche, au maximum trois œillets manquants (non adjacents) sont autorisés, à condition que le câble TIR soit consolidé par du fil métallique ou des colliers en plastique. Cela vaut également pour les anneaux de renforcement des œillets de bâche fortement déformés et usés.
- Pour que les superstructures de bâche avec arrimage indirect en caoutchouc soient autorisées, le câble TIR doit passer dans les œillets de la bâche (pas de crochets).
- La fixation par amarrage pour arrimer le chargement sur les ridelles ou les armatures cintrées n'est pas autorisée.
- Les extrémités des cordes de sécurité peuvent être nouées avec des doubles nœuds, à condition que tous les œillets de bâche situés à l'arrière de l'unité de chargement soient intégrés dans l'arrimage de la bâche. Des nœuds à d'autres endroits de la corde de sécurité ne sont pas autorisés. Un œillet de bâche sauté ou manquant est toléré.
- Les cordes de sécurité autorisées sont les suivantes: cordes de chanvre ou de sisal d'un diamètre d'au moins 8 mm, entourées d'une gaine plastique transparente; câbles d'acier d'un diamètre d'au moins 3 mm avec ou sans gaine plastique transparente.
- Qu'en est-il du câble TIR lorsque les boucles présentent un «homme mort»?
- Directives de chargement, Tome 2, chapitre 9 et suivants.

Important: de même que les superstructures de bâche, les unités de chargement avec superstructure rigide ne doivent pas présenter de dommage majeur sur les parois externes.

Exemples:



Domage recouvert
d'adhésif



Extrémité de corde de sécurité
nouée



Assemblage en zigzag



Chargement en appui
contre la bâche



Bâche fissurée



Bâche non arrimée



Arrimage indirect en
caoutchouc



Arrimage de la bâche avec
câble TIR



Bâche déchirée et œillets
défectueux

7. Particularités des unités de chargement avec superstructures de bâche à rideaux coulissants (Curtainsider).

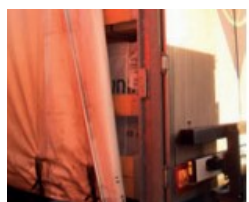
- Concernant les unités de chargement dotées d'une structure de bâche de type Curtainsider, les bâches coulissantes doivent être fermées et le tube de serrage enclenché dans le support correspondant.
- Les sangles de serrage doivent être fermées et fixées. Une sangle de serrage endommagée mais fixée de part et d'autre est acceptée comme arrimage provisoire. Elle ne devra toutefois pas être placée directement à côté de la barre de verrouillage. L'arrimage doit être accroché au dispositif, être parallèle au montant d'angle et ne pas être déformé. Il est interdit de fixer les sangles de serrage au-dessus de la rainure de prise.
- Pour arrimer des bâches de type Curtainsider, il n'est pas nécessaire de passer un câble TIR supplémentaire dans les œillets des sangles de serrage.

- Les unités de chargement avec bâches de type Curtainsider sont aptes au transport à une vitesse comprise entre 120 km/h et 140 km/h si elles portent la plaque additionnelle «Code XL» ou «EN 12642-XL».

Exemples:



Semi-remorque avec structure de bâche de type Curtainsider



Bâche coulissante ouverte



Plaque de codification et plaque additionnelle «code XL»

Source: DB Schenker Rail/Kombiverkehr

8. Directives de transport pour les semi-remorques.

- Les semi-remorques doivent être munies d'une codification UIC en cours de validité et, en fonction du pays d'origine, d'un marquage les autorisant à circuler sur la voie publique. En outre, un numéro d'immatriculation valable est nécessaire.
- Les semi-remorques doivent être en état de circuler en toute sécurité (roues, rainures de prise, béquilles, feux arrière, etc.).
- La manivelle servant à régler la hauteur des béquilles doit être présente sur la semi-remorque et fixée dans la position la plus haute. En ce qui concerne les semi-remorques munies d'un dispositif rabattable de protection anti-encastrement latéral ou arrière, celui-ci doit être rabattu ou rentré et sécurisé par le conducteur avant le grutage ou le remisage de la semi-remorque.
- S'agissant des wagons-poches avec code de compatibilité A, B, C ou D, les semi-remorques requièrent une protection anti-encastrement latérale et arrière rabattable. On veillera au bon fonctionnement du verrouillage.
- Pour les wagons-poches pourvus d'un code de compatibilité E, F, G, H ou I (généralement utilisés par CFF Cargo), les semi-remorques ne nécessitent pas de protection anti-encastrement latérale et arrière rabattable.

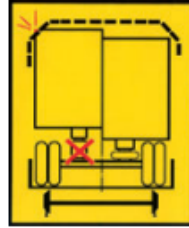
- Lorsque les semi-remorques sont équipées de suspensions pneumatiques, celles-ci devront être abaissées et dégonflées pendant la durée du transbordement et du transport sur rail.



Manivelle de
béquille
désolidarisée



Protection anti-encastrément latérale
déformée



Plaque additionnelle
pour semi-
remorque à
suspension
pneumatique



Protection anti-encastrément arrière
relevée

Source: DB Schenker Rail/Kombiverkehr

9. Directives de transport pour les caisses mobiles.

- Le cliquet placé sur les caisses mobiles doit être en bon état de fonctionnement et en position verrouillée.
- Si le système de verrouillage des béquilles est défectueux, celles-ci devront être sécurisées au moyen d'une fixation appropriée.
- Les béquilles des caisses mobiles doivent présenter un état technique irréprochable.

10. Directives de transport pour les conteneurs.

- Les conteneurs doivent être pourvus d'un marquage valide, conforme à la norme ISO 6346, ainsi que d'une inscription avec l'indication de leur hauteur ou de leur hauteur et de leur largeur. Ils doivent en outre porter une plaque d'agrément CSC en cours de validité, avec mention la date de la prochaine inspection ou de la participation à la procédure ACEP.
- Les pièces de coin supérieures et inférieures doivent être en bon état.



Plaque CSC avec participation à l'ACEP



Positionnement de la plaque CSC

11. Particularités pour les conteneurs-citernes.

- Les vannes des conteneurs-citernes doivent être fermées et sécurisées.
- La bride borgne doit être installée.
- Le couvercle de protection des vannes doit être en position fermée.
- Les couvercles de dôme et leurs capots (si disponibles) doivent être verrouillés.
- Les éventuels éléments rapportés, tels que les manchons de remplissage, ne doivent pas dépasser les cadres extérieurs du conteneur-citerne.
- Les sangles de fixation du réservoir ne doivent présenter aucun défaut et être parfaitement ajustées. En aucun cas, l'isolation du conteneur-citerne ne doit être visible ou faire saillie.
- Les conteneurs-citernes dotés d'un dispositif d'aide à la montée doivent être munis de l'avertissement de danger lié aux lignes électriques aériennes (ISO 6346). Le marquage doit en outre être placé à proximité de l'aide à la montée.
- Les cadres, les dispositifs d'aide à la montée et les marches en place ne doivent présenter aucun dommage et fonctionner correctement.
- De manière générale, le fonctionnement de l'isolation existante doit être irréprochable.
- L'ajout ultérieur de pièces rapportées n'est pas autorisé.
- En ce qui concerne les marchandises dangereuses en particulier, la paroi externe du conteneur-citerne doit être exempte de dépôt récent du produit transporté.

Important: ces prescriptions s'appliquent également aux conteneurs-citernes vides et non nettoyés.

Exemples:



Bride borgne non installée



Couvercle de dôme fermé



Couvercle de protection des vannes non fermé



Conteneurs-citernes avec codification UIC

Pictogramme d'avertissement de «Danger haute tension»

12. Ce à quoi vous devez veiller pour le transport de marchandises dangereuses et de déchets.

- Lors du transport de marchandises dangereuses en conteneurs, caisses mobiles ou semi-remorques, l'unité de chargement concernée doit être munie des étiquettes de danger (plaques-étiquettes) et/ou des plaques d'avertissement orange prescrites par l'ADR/le RID ou le Code IMDG. Les étiquettes de danger doivent être apposées aux endroits prévus à cet effet. Cela vaut également pour le marquage des marchandises dangereuses (p. ex. pour les matières transportées à chaud et/ou dangereuses pour l'environnement), nécessaire dans certaines circonstances.
- Les étiquettes de danger, les plaques d'avertissement et les marquages ne doivent présenter ni défaut, ni dommage et ni déformation.
- Des informations sur les étiquettes de danger, les plaques d'avertissement et les marquages figurent au chapitre 5.3 de l'ADR ainsi que dans le RID et l'IMDG.
- Lors de la livraison d'une unité de chargement contenant des déchets, l'étiquette d'identification correspondante doit être laissée sur le véhicule jusqu'à son grutage.
- En raison des importantes contraintes de transport, les étiquettes apposées ainsi que les adhésifs utilisés doivent résister aux intempéries.

Exemples:



Semi-remorque avec marquage correct, spécifique aux déchets et aux marchandises dangereuses (transport maritime)



Conteneur-citerne à quatre compartiments avec marquage correct des marchandises dangereuses

13. Vos personnes de contact chez CFF Cargo.

Interlocuteur général: Team Dispo KV Téléphone +41 0800 707 100 Touche 3 E-Mail: dispo.container@sbbcargo.com	Personne de contact pour le terminal Check-in: Stefan Fiechter, Leiter Terminal Téléphone: +41 79 619 55 91 E-Mail: stefan.fiechter@sbbcargo.com
--	---

Directive relative au comportement à adopter sur les équipements de transbordement de CFF Cargo

Règlement intérieur du terminal

Le règlement intérieur du terminal, qui régit le bon comportement à adopter dans la zone des terminaux de CFF Cargo, doit être respecté par l'ensemble des participants. Il s'applique à tous les terminaux de CFF Cargo.

Valable dès le

01.01.2025

Vitesse maximale		La loi fédérale sur la circulation routière (LCR) s'applique sur l'ensemble du site du terminal. La vitesse maximale s'élève à 20 km/h, sauf signalisation locale contraire.
Règles de priorité sur le site		Les grues ainsi que les tracteurs et les véhicules sur rails sont prioritaires. La conduite en marche arrière est interdite sur le site du terminal. Des exceptions ne sont autorisées que sur instruction expresse et sous surveillance.
Stationnement de véhicules ou d'unités de chargement		Le stationnement non autorisé de véhicules ou d'unités de chargement sur le site du terminal est interdit.
Vêtements de protection		Le port de gilets protecteurs et de chaussures de sécurité est obligatoire dans le terminal. À proximité des grues, il faut en plus porter un casque.
Interdiction d'accès		Il est interdit aux personnes non autorisées de stationner aux abords des voies et d'escalader ou de monter sur des porte-conteneurs ou des véhicules de terminal.
Distance de sécurité par rapport aux voies et aux équipements des terminaux		Les personnes et les véhicules doivent impérativement observer les distances de sécurité par rapport aux voies et aux autres équipements des terminaux. Les marquages de sécurité au sol correspondants doivent être respectés.
Accès au site à ses risques et périls		Toute personne qui pénètre sur le site d'un terminal le fait à ses risques et périls. Il faut faire attention en permanence aux mouvements des véhicules sur rails ou des grues.
Charges suspendues		Dans la mesure du possible, les personnes et les véhicules ne doivent pas passer sous des charges suspendues.
Lignes de contact		Attention, haute tension! Les lignes de contact peuvent être sous tension. Il convient de s'assurer que celles-ci sont coupées et mises à la terre avant le transbordement.
Comportement des conducteurs		Lors du chargement ou du déchargement, les conducteurs doivent descendre du véhicule, verrouiller les portières et ne jamais perdre de vue les grutiers ou les opérateurs d'équipements. Lorsqu'ils quittent leur camion, les conducteurs doivent porter un gilet protecteur et des chaussures de sécurité. Et à proximité des grues, le casque est obligatoire. Les personnes et les véhicules doivent respecter une distance de sécurité de 2 m par rapport aux appareils de levage.

Accès aux voies ferrées



Les personnes présentes sur le site d'un terminal doivent prendre des précautions particulières en pénétrant sur la voie ferrée, notamment lorsqu'elles passent derrière des unités de chargement ou des véhicules, ou qu'elles montent ou descendent du véhicule.

Conditions météorologiques



Il faut faire attention aux conditions météorologiques telles que le vent, la pluie, la neige et la glace.

Interdiction de fumer et d'allumer des feux



Il est interdit de fumer et d'allumer des feux sur l'ensemble du périmètre de transbordement.

Vidéosurveillance



Tout ou partie du site est placé sous vidéosurveillance.

Attitude à adopter en cas d'événements/premiers secours



- Rester calme
- Se protéger
- Signaler l'accident au personnel du terminal
- Sécuriser la zone de l'accident
- Secourir les personnes en danger/prodiguer les premiers secours

- Les visiteurs du terminal doivent signaler leur arrivée auprès de la direction du terminal ou au point d'enregistrement (check-in).
- Ils doivent suivre les instructions du personnel du terminal.
- Les violations du règlement intérieur du terminal peuvent entraîner une interdiction d'accès, des poursuites pénales et des demandes de dommages-intérêts. Nous vous remercions de votre compréhension.



Opérations préalables incombant aux conducteurs de camion:

- I. Le conducteur du camion signale son arrivée sur les lieux au point d'enregistrement (check-in) ou directement auprès du grutier affecté au terminal. Le bulletin d'annonce (ordre de livraison ou d'enlèvement) de CFF Cargo est remis au collaborateur compétent. Les données sont vérifiées, puis l'unité de chargement est inspectée en vue de consigner les éventuels dommages. Dans le cadre de l'enregistrement des unités de chargement contenant des marchandises dangereuses, des échantillons peuvent être prélevés conformément à l'ADR. Le document ad hoc est ensuite établi en deux exemplaires et signé par les deux parties (le conducteur du camion et le coll. du service d'enregistrement ou le grutier).
- II. Le châssis de véhicule requis aux fins de transport doit être minutieusement choisi par le conducteur du camion en fonction des particularités du chargement et préparé en conséquence. Le transporteur (personne assurant la livraison ou la prise en charge des marchandises) effectue les opérations d'attelage et de dételage dans les règles de l'art et se charge d'arrimer correctement l'unité de chargement sur le véhicule routier. Cela inclut notamment le serrage et le desserrage des équipements de fixation (éléments d'arrimage inclus) et autres préparatifs requis en vue du transport, par rail ou par route (p. ex. ajustement des béquilles/jambes d'appui ainsi que des dispositifs latéraux et arrière d'anti-encastrement du véhicule).
- III. Les dispositifs de verrouillage de l'unité de chargement doivent être desserrés juste avant le grutage et resserrés immédiatement après la pose de l'unité de chargement sur le camion. Dans le cas des semi-remorques, il y a lieu de relever les dispositifs latéraux et arrière d'anti-encastrement et de les bloquer dans cette position, de desserrer les tuyaux pneumatiques, puis de les vidanger entièrement. Les semi-remorques doivent être garées aux emplacements indiqués par CFF Cargo, leurs freins devant être desserrés.
- IV. L'armement de l'unité de chargement pour le grutage doit être signalé par un signe de la main au grutier et confirmé par l'annonce orale «prêt».
- V. Les conducteurs de camions doivent couper le moteur de leur véhicule pendant les temps d'inactivité et d'attente et ne pas quitter le véhicule pendant le temps d'attente sur le site du terminal. Dans des cas exceptionnels, le conducteur de camion doit s'annoncer au point d'enregistrement ou auprès du grutier.