

Proposition de modifications à apporter à l'annexe 9 du CUU : N° 8

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	para- graphe	Amendement
Claude Weis	01.04.15		Saisie d'après GT VTE 02/2015 Paris
Jean-Marc Blondé	19.05.15		Modif. suivant GT VTE 05/2015 Paris
Décision GT-VTE	19.05.15		Suivant PV de GT VTE 05/2015

Titre:	Modification du point 1 des check-lists de l'appendice 9
Proposition de modification de: EF / Détenteur / autres instances:	Elaboré par CFLcargo
Proposition de modification sur :	<input checked="" type="checkbox"/> annexe 9 <input type="checkbox"/> annexe 11
émetteur:	Claude Weis CFLcargo
Lieu, date:	Dudelange, 01.04.2015
Description succincte:	Sous le point 1 des check-lists, on parle encore des anciens signes d'interopérabilité. Il faut une référence vers les nouveaux signes d'interopérabilité selon les points 6.1.1.2 et 6.1.1.3 de l'appendice 1.

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction
Le point 1 de l'appendice 9 des checklists pour wagons avec révisions périmée et wagons provenant d'une irrégularité à l'exploitation se réfère encore aux anciennes dénominations de l'interopérabilité.
1.2. Mode de fonctionnement
-

1.3. Anomalie / Description du problème

Pour éviter des confusions avec les points 6.1.1.2 et 6.1.1.3 de l'appendice 1, le texte sous le point 1 des check-lists doit être modifié.

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

non oui, à savoir : TSI-Wagon et « directive UE 2009/107/CE ».

** Code de pratique: un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers.“ (source: Règlement CE 352/2009, Art. 3)

„dispositions technique fixées par écrit ou transmises oralement relatives à des procédés, installations et modes opératoires qui selon l'opinion dominante des milieux concerné (spécialistes, utilisateurs, consommateurs (-trices) et puissance publique) sont de nature à réaliser l'objectif prescrit par la loi et qui ont de manière générale fait leur preuve dans la pratique ou bien, d'après l'opinion dominante, feront leurs preuves à échéance raisonnable“ (traduction / source: BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit – Ministère allemand de la Justice)

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

Sous le point des check-lists il faut une référence vers les points 6.1.1.2 et 6.1.1.3 de l'appendice 1

3. Texte supplémentaire relatif uniquement à la proposition d'amendement de l'annexe 9 du CUU:

Appendice 9

Examen d'aptitude à la circulation de wagons avec cartouche périmé

Examen d'aptitude à la circulation en cas d'irrégularité en exploitation

1	2	3	4	5
Numéro	Question	Réponse	Se reporter au numéro	Observations
Dispositions communes aux véhicules à essieux individuels et à bogies				
1	Le véhicule porte-t-il un signe d'interopérabilité selon point 6.1.1.2 et 6.1.1.3 de l'appendice 1 ? <u>la marque «RIV» ou «TEN» ou bénéficie-t-il d'un accord bi ou multilatéral ? Les EF concernées sont-elles inscrites au cartouche dérogatoire ?</u>	Oui Non	2 12.2	

4. Motif:

La modification respecte les signes d'interopérabilité prévu selon « TSI-Wagon » et « directive UE 2009/107/CE ».

5. Evaluer les possibles incidences positives ou négatives
<p><i>Evaluation par ex. exploitation, coûts, opérations administratives, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ...), en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé). Justification des constatations</i></p> <p>Incidences positives: Exploitation, Interopérabilité, Sécurité, Compétitivité:(Valeur:3), Avec ce changement une harmonisation des appendices 1 et 9 est garantie</p> <p>Sécurité (Valeur 4) Avec cette harmonisation une situation conforme selon les directives « TSI-Wagon » et « directive UE 2009/107/CE ». est garantie</p>

6. Etude de sécurité relative à la proposition de modification

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

Etude de sécurité effectuée par : supprimé, car l'adaptation est effectuée sur la base des normes susmentionnées.

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif:	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir Template. Joindre en annexe le Template de test significatif	
6.3. Détermination et classement du risque:	<input checked="" type="checkbox"/> supprimé
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale:	
6.3.2. Effet de la modification en cas de perturbations /écarts par rapport à l'exploitation normale:	
6.3.3. Utilisation abusive du système possible: <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui, description de l'abus:	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?	<input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui
<i>Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque:</i> <ul style="list-style-type: none"> • „Code de pratique“ (règles techniques reconnues) • Utilisation d'un système de référence • Estimation explicite du risque 	
6.5. Analyse de risques présentée à l'instance d'évaluation?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation: Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation:	[annexe]