

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

Proposition de modifications à apporter aux Annexe 9 du CUU

Modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Stefan Zebracki	25/01/2017		Saisie
Stefan Zebracki	01/02/2017		Modification suivant GT VTE 01/2017
Décision GT-VTE	31.03.2017		Suivant PV du GT VTE 03/2017

Titre	Texte principal SGQ Points 1.2 et 4.4
Proposition de modification introduite par : EF / détenteur / autres instances	Comité exécutif du Groupe spécial UIC ATTI
Proposition d'amendement :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Auteur	Stefan Zebracki – technische Wagenbehandlung
Lieu / date :	Mayence, 25/01/2017
Description succincte :	Adaptation du texte des points 1.2 et 4.4 „Planification des contrôles“. Eu égard aux relations multilatérales entre EF et à l'évolution du SGQ, il apparaît souhaitable d'adapter le texte des points 1.2 et 4.4 du texte principal sur le SGQ à l'annexe 9.

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

A travers le système de gestion de la qualité (Point 4 de l'annexe 9 CUU), le système d'assurance qualité est mis en œuvre dans le but de définir un échantillon représentatif au sens de la norme DIN 2859. En l'espèce, on établit un plan de contrôle au sens du point 4.4, qui comprend un lot de contrôle annuel théorique pour une EF. La détermination des wagons à contrôler s'effectue sur la base d'un lot global représentant les wagons qui sont remis par une EF à une autre.

Par ailleurs, il est nécessaire de disposer d'un mode opératoire d'assurance qualité entre EF, lorsque les wagons sont échangés dans le cadre d'un accord.

1.2. Mode opératoire

La détermination des wagons à contrôler se fonde sur la norme DIN ISO 2859-1

1.3. Anomalie/Exposé du problème

Dans le cadre des relations internationales entre EF, l'EF effectuant le contrôle des wagons remet ces wagons à plusieurs autres EF. Le lot global peut ainsi se composer de plusieurs lots partiels. Le contrôle par échantillonnage est réalisé par les EF destinataires des wagons.

Le texte du point 4.4 « Planification des contrôles » est à adapter de manière à ce que le lot global à déterminer se compose de l'ensemble des lots partiels et/ou de tous les véhicules remis par une EF. Pour lever toute équivoque, il faut adapter la phrase suivante tel que le suggère le point 3 de la présente proposition.

« Ce lot global inclut tous les wagons qui sont remis par une EF à une autre EF, également via une ou plusieurs EF de transit, en une année calendaire. »

Par ailleurs, il est important, dans le cadre d'accords multilatéraux, de mettre en œuvre un mode opératoire d'assurance qualité entre EF, si les wagons sont échangés dans le cadre d'un accord. La configuration de ce mode opératoire d'assurance qualité n'est pas spécifiée d'emblée. De plus, le caractère obligatoire de la procédure doit être précisé dans un accord et ne doit pas être couvert par des dispositions existant en parallèle à l'annexe 9. Une adaptation s'impose au point 1.2 comme au point 3 de la présente proposition.

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

non oui, c'est-à-dire :

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

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

2. Situation recherchée

2.1. Elimination du défaut/problème (solution recherchée)

Il est nécessaire d'adapter le point 4.4 „Planification des contrôles“ et le point 1.2 (voir point 3 de la proposition).

3. Supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 9 du CUU :

Nous demandons que soit adapté le texte du point 4.4 « Planification des contrôles » et du point 1.2 :

1.2 Elle décrit ~~en outre~~ un mode opératoire d'assurance qualité à ~~appliquer applicable~~ lorsque des EF ont conclu entre elles des accords sur les conditions techniques d'échange de wagons (point 4 et appendices 5, 6 et 7). ~~Le système constituant dans ce cas une partie obligatoire des accords.~~

4.4 Planification des contrôles

*Le nombre de wagons à contrôler, appelé "lot de contrôle", est déterminé à partir du "lot global". Ce lot global inclut tous les wagons qui sont remis par une EF à ~~une autre d'autres~~ EF de cet accord, également via une ou plusieurs EF de transit, en une année calendaire. Le lot global peut être scindé en lots partiels comme par exemple, selon les liaisons ou les points de remise. A partir de ce lot global ou des lots partiels correspondants, on détermine un "lot de contrôle" sur la base de l'ISO 2859 (**appendice 3**) et on l'intègre au plan de contrôle annuel en tant que lot de contrôle théorique. Lors de la répartition en lots de contrôle partiels définis mensuellement, il faut prendre en considération, dans la mesure du possible, la courbe d'évolution annuelle du nombre de wagons.*

Pour déterminer le lot de contrôle, seul le niveau de contrôle II est à prendre en considération.

4. Motif:

Dans le cadre des relations internationales entre EF, l'EF effectuant le contrôle des wagons remet ces wagons à plusieurs autres EF. Le lot global peut ainsi se composer de plusieurs lots partiels. Le contrôle par échantillonnage est réalisé par les EF qui reçoivent les wagons.

Le texte du point 4.4 « Planification des contrôles » est à adapter de manière à ce que le lot global à déterminer se compose de l'ensemble des lots partiels et/ou de tous les véhicules remis par une EF. Cette adaptation est nécessaire pour lever toute équivoque.

Par ailleurs, il est important, dans le cadre d'accords multilatéraux, de mettre en œuvre un mode opératoire d'assurance qualité entre EF, si les wagons sont échangés dans le cadre d'un accord. La configuration de ce mode opératoire d'assurance qualité n'est pas spécifiée d'emblée. De plus, le caractère obligatoire de la procédure doit être précisé dans un accord et ne doit pas être couvert par des dispositions existant en parallèle à l'annexe 9. Une adaptation s'impose au point 1.2 comme au point 3 de la présente proposition.

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

Evaluation des impacts par ex. au plan exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, à l'aide d'une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).

Motif de la disposition

Exploitation, interopérabilité, sécurité, compétitivité : (valeur 2)

Interopérabilité : valeur 5

Cette adaptation a un impact très élevé sur l'interopérabilité, étant donné que des accords multilatéraux sont pris en compte pour le SGQ.

6. Analyse de risque relative à la proposition d'amendement

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

Analyse des risques réalisée par :

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : On continue à prélever un échantillon représentatif selon la norme DIN ISO 2859-1, ce qui permet d'apprécier la qualité pour chaque EF.	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif :	
6.3. Détermination et classification du risque	<input checked="" type="checkbox"/> sans objet
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale :	
6.3.2. Effet de la modification en cas d'anomalies/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 du système :	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
<i>Pour chaque risque, on sélectionne l'un des critères d'acceptation du risque suivants :</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • "règles reconnues de la technique" • Recours à un référentiel • Evaluation explicite des risques 	
6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation :	
joindre le résultat de l'évaluation en annexe :	(Annexe)