

## Proposition d'amendement de l'Annexe 10 du CUU

### Historique

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
B. Schlor, GT UIC Maintenance	15/01/2019	1 <sup>er</sup> paragr. App6 Ann10	Etablissement de la proposition
GT UIC Maintenance	03/04/2019	1 <sup>er</sup> paragr. App6 Ann10	Version finale
GE UIC Utilisateurs Wagons	22/05/2019	1 <sup>er</sup> paragr. App6 Ann10	Approbation
CC CUU	18/06/2019	1 <sup>er</sup> paragr. App6 Ann10	Approbation

<b>Titre</b>	Mise à jour de l'Annexe 10 appendice 6
<b>Proposition de modification de : EF/ détenteur/ autre instance</b>	ÖBB – Technische Services / GT Maintenance (Annexe 10 du CUU)
<b>Proposition de modification pour :</b>	1 <sup>er</sup> paragr. App6 Ann10
<b>Emetteur :</b>	Bernhard Schlor
<b>Lieu, date :</b>	15/01/2019
<b>Description succincte :</b>	Indication précise des informations de base nécessaires lors de la transmission des opérations de réparation codées.

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

L'annexe 10, appendice 6 définit les codes des interventions sur le wagon qui doivent permettre au détenteur/ECE d'un wagon de gérer la traçabilité de l'entretien des véhicules.

**1.2. Mode de fonctionnement**

-

**1.3. Anomalie / Description du problème**

Pour que l'historique des réparations soit complet, les détenteurs/ECE ont besoin de données de base qui ne sont pas encore définies dans le CUU.

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

Non  Oui, à savoir :

\*\*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)****CODIFICATION DES INTERVENTIONS**

La liste comprend les interventions pouvant être réalisées dans le cadre du CUU. Elles doivent être transmises par l'EF ou son auxiliaire d'exécution au détenteur sous forme de codification reprise à la colonne 2. Toutes les codes d'interventions doivent être transmises ~~quelle que soit l'avarie~~. Les codes doivent être indiqués sur la facture et/ou transmis séparément au détenteur. Les données de base à indiquer au minimum sont le numéro de wagon, le nom de l'atelier ainsi que la date d'entrée et de sortie d'atelier. Les informations supplémentaires nécessaires et les valeurs de mesure peuvent être transmises avec les codes ou regroupées dans une liste séparée. Tous les rapports mentionnés doivent être transmis d'office.

### 3. Modifications et ajout de textes relatifs uniquement à l'Annexe 10 du CUU

Nous demandons d'apporter les modifications mentionnées ci-dessus au 1<sup>er</sup> paragraphe de l'appendice 6 de l'annexe 10

### 4. Motif

L'appendice 6 a été mis à jour et complété compte tenu du retour d'expérience afin d'apporter plus de précisions pour les ateliers.

### 5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

*Evaluation des impacts au niveau par ex. exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ... en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé). Justification des constatations*

Impacts sur les coûts, la gestion, l'interopérabilité, la sécurité et la compétitivité :

Coûts : 2 (reprogrammation de protocoles et/ou de factures automatisés)

Gestion : 1 (pas d'impact)

Interopérabilité : 1 (pas d'impact)

Sécurité : 3 (sécurité juridique assurée)

Compétitivité : 1 (pas d'impact)

## 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.

L'étude de risques devient caduque dans la mesure où ne sont mis en œuvre que les référentiels reconnus.

Analyse des risques réalisée par :

<b>6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : Pas d'intervention sur le wagon	
<b>6.2. La modification est-elle significative ?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : Pas d'intervention sur le wagon	
<b>6.3. Détermination et classification du risque</b>	<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 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 du système :	
<b>6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en œuvre ?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input 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"> <li>• "règles reconnues de la technique"</li> <li>• Recours à un référentiel</li> <li>• Evaluation explicite du risque</li> </ul>	
<b>6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation :	
Joindre le résultat de l'évaluation en annexe	[Annexe]