

A l'attention de

GT "Visite technique d'échange" (GT VTE)

Secrétariat:

Lukas Halbig

Working Procedures Ground Staff (L.CBS 3 (B))

DB Cargo AG

Rheinstraße 2, 55116 Mainz

Tel. +49 6131-15-62364

Mobil: +49 0152 375 49 366

E- Mail: lukas.halbig@deutschebahn.com

Proposition de modifications à apporter à l'annexe 11 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Claude Weis	27.12.2019		Saisie suivant le PV GT VTE 10/2019
Décision du GT VTE	24.03.2020		Suivant PV GT VTE 03/2020
Décision du GE UW	26.05.2020		Suivant PV GE UW 05/2020

Titre :	Modification des exemples d'inscriptions sous point 2.1 de l'annexe 11
Proposition de modification de : EF / Détenteur / Autres instances :	CFL Cargo
Proposition de modification sur :	<input type="checkbox"/> Annexe 9 <input checked="" type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Claude Weis
Lieu, date :	Dudelange, 27.12.2019
Description succincte :	Suite à l'abolition de la phase de transition, accordée avec l'UIP, celle-ci est terminée au 01.01.2021 et de ce fait l'inscription TEN-RIV n'est plus autorisée

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction
Adaptation des exemples d'inscription du point 2.1 de l'annexe 11 du CUU
1.2. Mode de fonctionnement
1.3. Anomalie / Description du problème
Suite à l'abolition de la phase de transition, accordée avec l'UIP, celle-ci est terminée au 01.01.2021 et de ce fait l'inscription TEN-RIV n'est plus autorisée. Les exemples sous le point 2.1 de l'annexe 9 doivent être adaptés.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?
<input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui, à savoir : TSI WAG 321/2013/UE
<p>** 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)</p> <p>„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)</p>

2. Situation recherchée

2.1. Elimination de l'anomalie/Problème (objectif)
Ajout et modifications des inscriptions conformes à la TSI WAG 321/2013/UE

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

Code couleur pour les modifications:

Noir: Texte en vigueur, pour info et reste inchangé

Rouge : nouveau Texte

Bleu : (évent. barré): texte sera effacé

2.1 Numéro du wagon, enregistrement, détenteur, type

Le marquage est à réaliser comme suit sur la caisse du wagon (exemples) :

31 RIV 80 <u>D</u> -DB 0691 235-2 Tanoos	32 RIV 80 <u>D</u> -BASF 7369 553-4 Zcs	33 RIV 84 <u>NL</u> -ACTS 4796 100-8 Slpss	43 87 <u>F</u> 4273 361-3 Laeks
---	--	---	--

ou

28 TEN 80 <u>D</u>ORFC 7369 553-4 Zcs	31 TEN - RIV 80 <u>D</u>OB 0691 235-2 Tanoos	33 TEN 84 <u>NL</u> -ACTS 4796 100-8 Slpss G1	87 TEN 82 <u>L</u> -CFLCA 4978 006-4 Sdmrs CW
37 TEN 82 <u>L</u> -CFLCA 4992 009-1 Sdggmrss GE	81 82 <u>L</u> -CFLCA 3513 156-7 Rbnpss Cartouche de dérogation		

4. Motif:

Les adaptations sont nécessaires pour répondre aux obligations de la TSI WAG 321/2013/UE

5. Evaluer les possibles incidences positives ou négatives

*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*

Incidences positives :

Exploitation, Interopérabilité, Sécurité, Compétitivité :(Valeur : 3),

Sécurité : (Valeur 4)

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 réalisés par :

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> oui
Motif : Oui, uniquement avec ces modifications les prescriptions de la TSI WAG 321/2013/UE sont respectées.	
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]