

Proposition d'amendement à l'Annexe 9 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Emmanuel LABALETTE	04/01/2021	Code 6.6.1.5	Enregistrement, introduction
Charles-Antoine ALAVOINE	03/05/2021	Code 6.6.1.5	Modification de la proposition
Décision GT VTE	22/03/2022	Code 6.6.1.5	Actualisation en séance, selon compte rendu réunion GT VTE 03-2022
Décision GE UW	16/05/2022	Code 6.6.1.5	Selon compte rendu réunion GE UW 05-2022
Décision CC CUU	09/06/2022	Code 6.6.1.5	Approuvée

Titre :	6.6.1.5_bâche_cable_nouveau code
Proposition de modification de : EF / détenteur / autres instances :	Elaborée par SNCF / Sous-GT annexe 9 AFWP
Proposition de modification de :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Charles-Antoine ALAVOINE –SNCF / Emmanuel LABALETTE – ERMEWA GROUP
Lieu, date :	04/01/2021
Description succincte :	Modification point 6.6.1 avec introduction code 6.6.1.5

1.



2.



1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction
Les codes des réformes pour câble détendu ou coupé relatives aux wagons à bâchage mécanique ne sont pas prévus, ce qui conduit généralement à la non-réforme du wagon alors qu'un risque en exploitation est avéré.
1.2. Mode de fonctionnement
Le CUU est aujourd'hui le cœur des relations contractuelles Détenteur-ECM. Il convient que le texte soit clair pour une application simple et sans équivoque par toutes les Parties. Le CUU, Annexe 9, Appendice 1, prévoit des codes avaries pour les bâches, mais aucun ne définit les possibles avaries concernant les câbles. Ce manque de précision peut laisser place à l'interprétation de l'agent effectuant les opérations de contrôle pour le compte de l'entreprise ferroviaire, ou conduire à une réforme qui n'est pas correctement codifiée.
1.3. Anomalie / Description du problème
Un câble de bâche détendu ou sectionné peut engager le gabarit et par conséquent entraîner des risques importants pour la sécurité.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?
<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui, à savoir :
<small>*" 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)</small>
<small>„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)</small>

2. Situation recherchée

2.1. Elimination de l'anomalie/Problème (objectif)
Introduire un code de contrôle supplémentaire qui concerne la vérification des câbles pour anticiper la réforme et d'éliminer le risque de retrait du wagon de l'exploitation.
Il convient de préciser les avaries concernant les câbles de bâches qui doivent conduire à une réforme du wagon. L'annexe 9 est le document le plus approprié à cet effet.
La proposition permettra de clarifier dans quelles circonstances un câble avarié doit conduire à une réforme du wagon, et quelles en seront les suites à donner.

3. Modifications/ajout uniquement pour la demande de modification de l'annexe 9 du CUU :

Codes couleur pour les modifications :

Noir : texte en vigueur reste inchangé, pour info.

Rouge : nouveau texte

Bleu : (évent. barré): texte sera supprimé

Organes	Codes	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de défaut
Wagons à bâchage mécanique (par ex : Rils, Tams)	6.6.1			
	6.6.1.4	Bâche - Œillet manquant, arraché	Y remédier + K, si impossible : retrait	4
	6.6.1.5	Câble - détendu ou sectionné et visible de l'extérieur	Sécuriser + K, si impossible : retrait	4

4. Motif:

Le CUU, Annexe 9, Appendice 1, prévoit des codes avaries pour les bâches, mais aucun ne définit les possibles avaries concernant les câbles. Ce manque de précision peut laisser place à l'interprétation de l'agent effectuant les opérations de contrôle pour le compte de l'entreprise ferroviaire, ou conduire à une réforme qui n'est pas correctement codifiée.

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

Un impact positif à la fois sur

-Exploitation, Interopérabilité, Compétitivité (Valeur : 3)

-Sécurité (Valeur 3) car une avarie de câble de bâche peut générer un incident de circulation.

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.

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 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"> • „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]