

Proposition d'amendement du AVV Annexe 9

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Jean- Marc-Blondé	14/01/2024	Annexe 9, nouveaux point 3.2.7	Projet
Jean- Marc-Blondé	08/02/2024	Annexe 9, nouveaux point 3.2.7	Actualisée selon la réunion du GT VTE du 16/01/2024
Jean- Marc-Blondé	19/03/2024	Annexe 9, nouveaux point 3.2.7	Mis à jour sur base de la réunion du GT VTE de mars 2024
Décision GT VTE	19/03/2024	Annexe 9, nouveaux point 3.2.7	Approuvée sur base de la réunion du GT VTE de mars 2024
Décision GE UW	14/05/2024	Annexe 9, nouveaux point 3.2.7	Approuvé par le GE UW
Décision CC CUU	04/06/2024	Annexe 9, nouveaux point 3.2.7	Rejetée - avec le commentaire UIP "Non, selon l'UIP la proposition est globalement acceptable, mais la formulation doit être revue".
Discussion au sein du GT VTE	21/01/2025	Annexe 9, nouveaux point 3.2.8	UIP présente un nouveau texte en anglais
Décision GT VTE	19/03/2025	Annexe 9, nouveaux point 3.2.8	Approuvée sur base de la réunion du GT VTE de mars 2025
Feedback loop GT MNT après les réunions du GE UW de l'UIC, de l'UIP et de l'ERFA	16/05/2025	Annexe 9, nouveaux point 3.2.8	Aucun retour concernant changements, approuvée par tous
Décision CC CUU	12/06/2025	Annexe 9, nouveaux point 3.2.8	Proposition approuvée par le CC CUU

Titre	Termes : Wagon « vide » et « chargé »
Proposition de modification de : EF/détenteur/autres instances :	SBB Cargo AG
Proposition d'amendement :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Jean- Marc- Blondé
Lieu, date :	Olten, le 04/01/2024
Description succincte :	<p>Actuellement, les codes d'anomalies et les suites à donner s'appliquent indépendamment du fait que les wagons soient vides ou chargés.</p> <p>Toutefois, pour certains codes d'anomalies, les suites à donner doivent distinguer entre wagons vides et wagons chargés.</p>

1. Situation de départ (actuelle) :

1.1. Introduction
Actuellement, les codes d'anomalies et les suites à donner s'appliquent indépendamment du fait que les wagons soient vides ou chargés.
1.2. Mode de fonctionnement
-
1.3. Anomalie / Description du problème
Aucune distinction des suites à donner entre les wagons vides et les wagons chargés n'est documenté.

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 :
<p>**ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." (source: Règlement CE 402/2013, Art. 3)</p> <p>"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)</p>

2. Situation recherchée

2.1. Elimination de l'anomalie / du problème (objectif)
Introduire une distinction des suites à donner entre les wagons vides et les wagons chargés dans les codes d'anomalies qui le nécessitent.

3. Modification / supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 9 CUU :

Code couleur pour les demandes de modification :

Noir : Texte actuellement en vigueur ; pour info, reste en vigueur inchangé

Rouge : Texte nouveau

Bleu (éventuellement barré) : Le texte sera supprimé.

3 Catalogue des anomalies (Appendice 1)

3.2 Remarques relatives au catalogue des anomalies

...

3.2.4 La présente annexe ne constitue pas un catalogue exhaustif de toutes les anomalies pouvant survenir. En présence d'anomalies ne figurant pas au catalogue mais susceptibles de menacer la sécurité de l'exploitation ou de mettre en cause l'aptitude au transport, des marchandises, le personnel qualifié décide des suites à donner. Ces défauts doivent être documentés en utilisant au moins le code générique à 2 chiffres désignant l'organe/les composants/l'aspect concerné.

3.2.5 « Retrait » signifie que l'acheminement du wagon est suspendu en présence d'une anomalie pouvant présenter un risque pour la sécurité des circulations.

3.2.6 Après le « retrait » et durant la rectification de cette anomalie, le wagon reste sous la garde de l'EF utilisatrice l'ayant constaté.

3.2.7 Les défauts, anomalies (dimensions de longueur, de profondeur ou de largeur), constatés en exploitation, sont mesurés en millimètres (mm). Les valeurs > 0 et < 1 mm sont constatées mais ne sont pas mesurées.

3.2.8 Wagon vide / chargé

Les codes des anomalies citées dans l'Appendice 1 s'appliquent à la fois aux wagons chargés et non chargés. L'état du chargement ou son arrimage peut nuire à l'aptitude à la circulation d'un wagon. Dans ce cas, l'EF doit faire en sorte que le chargement soit rectifié, arrimé ou que le wagon soit déchargé.

4. Motif :

Compte tenu de la synchronisation des Annexes 9 et 10 et de la distinction entre les wagons vides et les wagons chargés, il est nécessaire de décrire leur traitement.

5. Evaluation des incidences positives ou négatives possibles

Evaluation des impacts potentiels positifs et négatifs (exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ...) à l'aide d'une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé). Justification des constations

Impacts :

Exploitation, interopérabilité, compétitivité, coûts, gestion : (valeur : 3)

Sécurité (valeur : 4)

6. Analyse des risques 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.

Il est inutile de procéder à une analyse des risques si seules des normes reconnues sont appliquées.

Cette évaluation de la sécurité est établie et validée par le groupe de travail et validée par le vote des signataires du CUU.

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 type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> Oui
Motif : voir modèle Joindre en annexe le modèle-type du test de substantialité.	
6.3. Détermination et classification du risque :	<input checked="" type="checkbox"/> N/A
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 œuvre ?	<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"> • "règles reconnues de la technique" • Recours à un référentiel • Evaluation explicite du risque 	
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]