

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

Proposition de modifications à apporter à l'annexe 9 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	para- graphe	Amendement
Claude Weis	20.01.16		Saisie d'après GT VTE 10/2015
Jean-Marc Blondé	30.03.2016		Modification GT VTE 03/2016
Décision GT VTE	31.03.2016		Suivant PV du GT VTE 03/2016
		-	

Titre:	Ajouter l'inscription du détenteur du wagon / « VKM » dans l'appendice 1
Proposition de modification de: EF / Détenteur / autres instances:	Elaboré par CFLcargo
Proposition de modification sur :	<input checked="" type="checkbox"/> annexe 9 <input type="checkbox"/> annexe 11
émetteur:	Claude Weis, CFL Cargo
Lieu, date:	Dudelange, 20.01.2016
Description succincte:	Ajout d'un code dans l'appendice 1 de l'annexe 9 qui prescrit une inscription du détenteur du wagon, prévu selon la norme EN 15877-1 de 2012.

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

Actuellement il n'existe dans l'appendice 1 de l'annexe 9 pas de prescription que le détenteur du wagon doit être indiqué au wagon.

1.2. Mode de fonctionnement

-

1.3. Anomalie / Description du problème

Selon le point 4.5.1 de la norme EN15877-1 de 2012, le Détenteur du véhicule (VKM) ; doit être inscrit au wagon. Cette information est obligatoire si le nom complet de la société accompagné de l'adresse n'est pas indiqué. Si ni le VKM ou adresse complète du détenteur n'est présente, l'obligation de l'article 18.1 du CUU n'est pas garantie.

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

non oui, à savoir :EN15877-1

*" 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)

„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)

2. Situation recherchée**2.1. Elimination de l'anomalie/Problème (objectif)**

Ajouter un point dans la rubrique 6.1.1 qui définit que le VKM ou adresse complète du détenteur doit être présent sur le wagon.

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

Nous demandons de modifier le code 6.1.1.8 à l'appendice 1 de l'annexe 9 conformément au tableau ci-après:

Organes	Codes	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de défaut
Caisse de wagon	6			
Caisse en général	6.1			
Inscriptions sur les wagons	6.1.1	Marques et inscriptions manquantes, illisibles ou incomplètes		
	6.1.1.1	- numéro du wagon ⁵⁾	Retrait	4
	6.1.1.2	- marque „RIV“, „TEN-RIV“, „TEN“+„GE“ ou une marque d'admission („TEN“+„G1“, sigle de pays dans le cartouche d'homologation) ⁵⁾ ou	Retrait	4
	6.1.1.3	- cartouche dérogatoire (en cas d'inscription des Codes d'échange 41, 43, 45, 81, 83 ou 85) ⁵⁾ ou une marque d'admission („TEN“+„CW“, sigle de pays dans le cartouche d'homologation) ⁵⁾	Retrait	4
	6.1.1.4	- tare ⁵⁾	Retrait	4
	6.1.1.5	- masse freinée du frein à main ⁵⁾	Retrait	4
	6.1.1.6	- limites de charges ⁵⁾	Retrait	4
	6.1.1.7	- capacité des wagons-citerne ⁵⁾	Retrait	4
	6.1.1.8	- VKM et adresse complète du détenteur du wagon ⁵⁾ réservé	Retrait	4

⁵⁾ Si cette anomalie n'est présente que sur 1 seul côté du wagon : Modèle K

4. Motif:

Selon la norme EN 15877-1 ces indications sont obligatoires.

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),
Avec ce changement la norme 15877-1 est respectée

Sécurité (Valeur 4)

Avec cette adaptation, il est garanti que le détenteur peut être défini pour chaque wagon

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.

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 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]