

Proposition d'amendement à l'Annexe 9 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Charles-Antoine ALAVOINE	09/12/20	Annexe 9, Appendice 1, code 8.2	Saisie
Charles-Antoine ALAVOINE	20/01/21	Annexe 9, Appendice 1, code 8.2	Présentation GT janvier 2021 (point 29 points divers - discussions)
		Annexe 9, Appendice 1, code 8.2	
Décision du GT VTE	23/03/2021	Annexe 9, Appendice 1, code 8.2	Selon PV GT VTE 03/2021
Décision du GE UW	23/04/2021	Annexe 9, Appendice 1, code 8.2	Selon PV GE UW 04/2021
GCU JC decision	14/06/2021	Annexe 9, Appendice 1, code 8.2	Approved

Titre :	Modification code 8.2 Annexe 9 Appendice 1, « cas de force majeure » par « autres événements »
Proposition de modification de : EF / Détenteurs / autres instances :	Elaborée par SNCF / Sous-GT annexe 9 AFWP
Proposition de modification sur :	☒ Annexe 9 ☐ Annexe 11
émetteur:	Charles-Antoine ALAVOINE –SNCF
Lieu, date:	Tergnier, 09/12/2020
Description succincte :	Correction éditoriale du terme utilisé : « cas de force majeure »

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

Dans le corps de l'Appendice 1 à l'Annexe 9 au CUU, à hauteur du point 8.2, remplacer « cas de force majeure » par « autres évènements ».

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.

La notion de force majeure est une règle juridique précise, reposant sur des critères clairs.
Le CUU doit être au maximum clair, sans nécessité d'interprétation de son contenu.

1.3. Anomalie / Description du problème

A l'annexe 9 appendice 1, il est des avaries reprises sous le titre de « cas de force majeure » sous code 8.2.

Il s'agit certes de définir des avaries, mais ce titre pourrait laisser penser que ces trois avaries sont cas de force majeure exonérant l'EF de responsabilité au sens de l'Article 22 du CUU.

Or pour chaque avarie, la situation et l'analyse des faits peuvent se conclure par une force majeure ou non.

Il y a donc une certaine ambiguïté.

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

☒ non ☐ oui, à savoir :

** 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)**

La mention « cas de force majeure » est à remplacer. Clarté, précision sont des avantages apportés par cette proposition de modification

En remplaçant le titre du point 8.2 par « autres évènements », le problème est supprimé

3. Modification/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

Organes	Code	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de défaut
~~Cas de force majeure~~ Autres événements	8.2 8.2.1	Inondation, dégâts dus aux intempéries	Retrait	5
	8.2.2	Endommager par amorçage de courant Wagon ayant eu un contact avec la caténaire sous tension	Retrait	5
	8.2.3	Incendie	Retrait	5

4. Motif:

La mention de « cas de force majeure » n'est pas significative pour l'annonce des anomalies de wagons à la suite d'intempéries, d'amorçage de courant ou encore d'incendie. Il s'agit d'évènement peu fréquent, c'est pourquoi, pour respecter la désignation, il est préférable d'utiliser « Autres événements » pour le point 8.2

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 (+ 5) :

- sur l'interopérabilité en améliorant la compréhension (+5)

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?	☒ non ☐ oui
Motif:	
6.2. La modification est-elle significative?	☒ non ☐ oui
Motif : voir Template. Joindre en annexe le Template de test significatif	
6.3. Détermination et classement du risque:	☐ 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: ☐ non ☐ oui, description de l'abus:	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?	☒ non ☐ oui
Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque: • „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?	☒ non ☐ oui
Instance d'évaluation: Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation:	[annexe]