

Proposition de modifications à apporter aux Annexes 9 et 11 du CUU : N° 3

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	paragraphe	Amendement
Jean-Marc Blondé	04.02.15		Saisie
Jean-Marc Blondé	19.05.15		Modif. suivant GT VTE 05/2015 Paris
Décision GT-VTE	19.05.15		Suivant PV de GT VTE 05/2015

Titre:	Saisie d'un nouveau code d'anomalie pour les détecteurs de déraillement, codes 3.3.1.2 à 3.3.1.4
Proposition de modification de: EF / Détenteur / autres instances:	SBB Cargo
Proposition de modification sur :	<input checked="" type="checkbox"/> annexe 9 <input type="checkbox"/> annexe 11
émetteur:	Jean-Marc Blondé – Service technique des Wagons
Lieu, date:	Bâle, 25.03.2015
Description succincte:	Nouveau code 3.3.6 détecteur de déraillement

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction

Il est nécessaire de signaler au détenteur les anomalies affectant l'état du détecteur de déraillement afin de réduire le risque de déraillement potentiel.

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

1.2. Mode de fonctionnement

-

1.3. Anomalie / Description du problème

L'annexe 9 du CUU ne comporte pas actuellement de code d'avarie incriminant la position du détecteur de déraillement.

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

non oui, à savoir : Fiche UIC 541-8, édition 06/2007

*" 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 techniques 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)

Introduction du code d'avarie 3.3.6 Détecteur de déraillement sur la base de la fiche UIC 541-08, édition de juin 2007. Il doit être inséré au chapitre 3.3, car ce chapitre s'applique tant à la partie pneumatique (conduite générale) qu'au système de surveillance pneumatique.

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

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

Nous demandons de modifier le code 3.3.6 à l'appendice 1 de l'annexe 9 conformément au tableau ci-après:

Organes	Code	Anomalie/critères/indices	Suites à donner	Classe de défaut
Partie pneumatique	3.3			
	3.3.6	DET (Détecteur de déraillement)		
	3.3.6.1	DET déclenché	Y remédier + M, procéder selon le point 4 de l'appendice 8	3
	3.3.6.2	DET non étanche	Isoler le détecteur +M	3
	3.3.6.3	Boyau de raccordement du DET non étanche	Y remédier + M, si impossible : retrait	4

Appendice 8: Traitement des wagons:

Point 4: équipés de DET (Détecteur de déraillement)

- Repérage d'un DET déclenché:

Lors d'une constatation d'un détecteur déclenché le wagon (tous les essieux) doit être examiné selon la check-list pour en déterminer la cause.

Si aucune cause n'a pu être identifiée, réarmer le dispositif d'affichage du détecteur en appuyant sur l'indicateur de déclenchement.

- DET non étanche (fuite d'air)

Isoler le détecteur à l'aide du robinet d'isolement et le remplacer dès que possible.

- Poignée du robinet d'isolement en position verticale : DET en service

- Poignée du robinet d'isolement en position horizontale : DET hors service

Réarmement:

Le DET ne se réarme automatiquement qu'une fois la conduite générale totalement vidangée; celle-ci peut alors à nouveau être remplie. Ceux-ci peuvent être réalisés à l'aide du robinet d'isolement.

L'indicateur de déclenchement (clapet rouge) demeure toutefois visible et doit être réarmé manuellement.

Après le contrôle du wagon, l'indicateur de déclenchement (clapet rouge) peut être réarmé.

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

Appendice 9 Examen d'aptitude à la circulation de wagons équipés de DET (DéTECTeurs de déRAILlement)

- **Référence:** Appendice 8, point 4, procédure concernant la poursuite du transport suite à un déclenchement d'un DET

Check-list du wagon

Contrôle du wagon après déclenchement du DET	1. Corps de roue	Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries. Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur la surface de roulement et du boudin
	2. Essieux / appareil de roulement	Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur les essieux et les boîtes de roulement
	3. Bogie	Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur les bogies
	4. Liaison entre le bogie et le châssis	Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures de la liaison bogie / caisse du véhicule.

4. Motif:

Actuellement aucun code d'erreur n'est prévu pour la constatation de l'anomalie du détecteur de déraillement.

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: Cela permet de rattacher clairement le code au détecteur de déraillement et d'assurer une utilisation uniforme de ce code avarie entre les EF : (Valeur:3),
Incidences sur les coûts, les opérations administratives sont très faibles : (Valeur:1)

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

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.

Estimation du risque effectuée par : SBB Cargo, DB

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif: La présence de dommage influence l'aptitude à circuler du wagon	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir formulaire Insérer en annexe le formulaire concernant l'examen du caractère „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 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]