

Proposition de modifications à apporter aux Annexes 9 et 11 du CUU : N° 10

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	para- graphe	Amendement
Stefan Zebracki	02.02.15		Saisie et incorporation des propos du GT VTE 07/08.10.2014 Paris
Jean-Marc Blondé	19.05.2015		Elaboration en GT VTE 05/2015 Paris
Approbation	19.05.2015	-	Selon PV GT VTE 05/2015

Titre:	Demande de modification des marquages – utilisation des semelles composites
Proposition de modification de: EF / Dé-tenteur / autres instances:	Représentant ERFA
Proposition de modification sur :	<input type="checkbox"/> annexe 9 <input checked="" type="checkbox"/> annexe 11
émetteur:	Dr. Axel Marquardt
Lieu, date:	Mainz, 02.02.2015
Description succincte:	<p>Selon la directive d'utilisation des semelles composites K, 8e édition, chap. 1.3 et la directive d'application des semelles composites LL, 8eme édition, chap. 1.3, les types de semelles admis pour ce wagon doivent être marqués sur celui-ci. Si plusieurs types sont admis, ils doivent y figurer.</p> <p>Exemple:</p> 

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction

Selon la directive d'utilisation des semelles composites K, 8e édition, chap. 1.3 et la directive d'application des semelles composites LL, 8eme édition, chap. 1.3, les types de semelles admis pour ce wagon doivent être marqués sur celui-ci. Si plusieurs types sont admis, ils doivent y figurer.

Les wagons équipés de semelles composites (K) doivent porter, selon les dispositions de la fiche UIC 545, annexe F et RIV 2000, §23.2.5.3 (à l'avenir Contrat Uniforme d'Utilisation - C.U.U.), la lettre K (dans un cercle) disposée immédiatement à droite à côté de l'indication du type de frein.

Etant donné qu'il n'est pas possible actuellement de garantir la complète interchangeabilité des divers types de semelles admises ou alors seulement dans le cadre de certaines conditions, toutes les semelles autorisées (un ou plusieurs types) pour le véhicule doivent être inscrites à côté de l'inscription. Il conviendra, à cette occasion, d'utiliser les désignations de types figurant dans l'annexe M1 de la fiche UIC 541-4.:



1.2. Mode de fonctionnement

-

1.3. Anomalie / Description du problème

La possibilité de monter deux ou plusieurs types de semelles sur un même wagon n'est pas prévue dans le CUU.

Pour l'instant, seule l'usure ou des dégâts éventuels sont pris en compte (voir appendice 1 de l'annexe 9 du CUU).

Les semelles de frein peuvent être remplacées dans le cadre du CUU, sans demande préalable au détenteur. Pour l'instant il n'existe pas de règle générale à ce sujet; il est souhaitable d'éviter que chaque détenteur ou EF énonce ses propres règles à suivre.

Chaque atelier n'a pas en stock toutes les variantes possibles de semelles K et LL.

Pour éviter que toutes les semelles d'un wagon soient remplacées systématiquement, il y a lieu de mettre en place une règle qui corresponde aux besoins d'exploitation.

La règle proposée n'a pas d'influence sur la sécurité ou l'utilisation des wagons et réduit le travail en atelier au minimum nécessaire.

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

non oui, à savoir : Selon la directive d'utilisation des semelles composites, 8e édition, chap. 1.3 et la directive d'application des semelles composites LL, 8e édition, chap. 1.3

*" 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 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“ (traduction / source: BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit – Ministère allemand de la Justice)

2. Situation recherchée

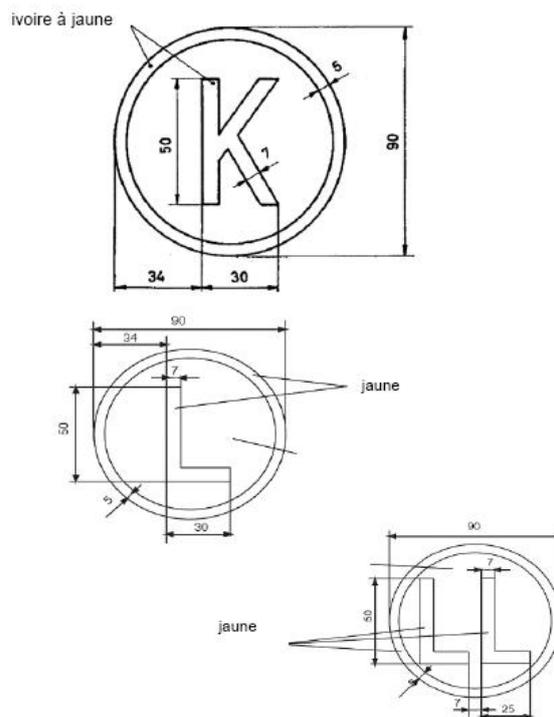
2.1. Elimination de l'anomalie/Problème (objectif)

4.4 Signe pour les wagons équipés de semelles de frein en matière composite Positionnement :

Disposition : Sur les deux côtés du wagon, directement à droite de l'inscription du type de frein.

Signification : Marquage pour les véhicules équipés de semelles de frein en matériau composite

- à coefficient de friction de niveau élevé (type de semelle (K))
- à coefficient de friction de niveau moyen (type de semelle (L))
- à coefficient de friction de faible niveau (type de semelle (LL))



Désignation(s) (par ex. C810, J816M): directement en dessous ou à côté du symbole correspondant au type de semelle K. Déclaration de plusieurs types de semelles possible.



3. Texte supplémentaire relatif uniquement à la proposition d'amendement de l'annexe 11 du CUU:

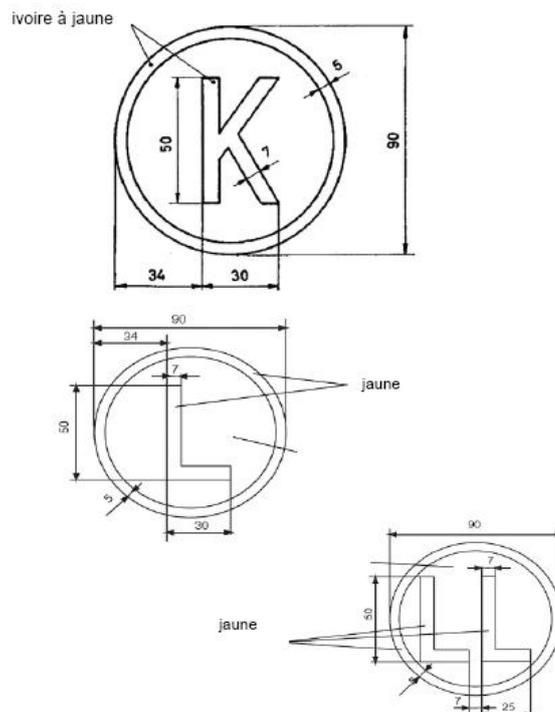
Nous demandons de modifier l'annexe 11:

4.4 Signe pour les wagons équipés de semelles de frein en matière composite

Positionnement : Sur les deux côtés du wagon, directement à droite de l'inscription du type de frein.

Signification : Marquage pour les véhicules équipés de semelles de frein en matériau composite

- à coefficient de friction de niveau élevé (type de semelle (K))
- à coefficient de friction de niveau moyen (type de semelle (L))
- à coefficient de friction de faible niveau (type de semelle (LL))



Désignation(s) (par ex. C810, J816M): directement en dessous ou à côté du symbole correspondant au type de semelle K. Déclaration de plusieurs types de semelles possible.



4. Motif:

Les semelles de frein peuvent être remplacées dans le cadre du CUU, sans demande préalable au détenteur.

Pour l'instant il n'existe pas de règle générale à ce sujet; il est souhaitable d'éviter que chaque détenteur ou EF énonce ses propres règles à suivre.

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*

Exploitation:	+4
Coûts:	+5
Op. administratives:	+3
Interopérabilité:	+5
Sécurité:	+0
Compétitivité:	+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 : ----

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input 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 formulaire Insérer en annexe le formulaire concernant l'examen du caractère „significatif“:	
6.3. Détermination et classement du risque:	<input 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 type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation: Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation:	[annexe]