

## Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

### Proposition de modifications à apporter à l'annexe 11 du CUU

#### Historique des modifications

Nom du responsable	Date	para- graphe	Amendement
Claude Weis	20.03.2016		Demande initiale
Jean-Marc Blondé	07.03.2017		Suivant note 01/2017
Décision GT VTE	31.03.2017	-	Suivant PV du GT VTE 03/2017
Décision GE UW	01.06.2017		Suivant PV du GE UW 06/2017

<b>Titre:</b>	Ajouter le marquage de l'effort de retenue pour véhicules muni du frein à vis
<b>Proposition de modification de: EF / Détenteur / autres instances:</b>	Elaboré par CFLcargo
<b>Proposition de modification sur :</b>	<input type="checkbox"/> annexe 9 <span style="margin-left: 200px;"><input checked="" type="checkbox"/> annexe 11</span>
<b>émetteur:</b>	Claude Weis, CFLcargo
<b>Lieu, date:</b>	Dudelange, 10.03.2016
<b>Description succincte:</b>	Ajouter le marquage de l'effort de retenue pour véhicules muni du frein à vis prévu selon fiche UIC 545 point 4.2.

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

Actuellement il n'y a pas d'information dans l'annexe 11 concernant l'effort de retenue pour véhicules muni du frein à vis.

**1.2. Mode de fonctionnement****1.3. Anomalie / Description du problème**

Selon la STI wagon du 12.03.2017 (L104/18) le point 4.2.4.3.2.1 «frein de service » et le point 4.2.4.3.2.2 «frein de stationnement» renvoient vers la fiche UIC 544-1 :2012. Le point 2.5.3 de celle-ci renvoie vers la fiche UIC 545 « Frein – inscriptions, marques et signes ». Selon la fiche UIC 545 point 4.2 l'inscription de l'effort de retenue est obligatoire sur tous les wagons. Tous les wagons avec Inscription de la masse freinée sur les véhicules munis du frein d'immobilisation à vis doivent recevoir ainsi l'inscription de l'effort de retenue jusqu'au plus tard le 31.12.2020.

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

non  oui, à savoir : TSI Wagon + Fiche UIC 544-1 + Fiche UIC 545

\* 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 sous point 4.2 dans l'annexe 11 l'information de marquage pour indiquer l'effort de retenue du frein à main en kN selon fiche UIC 545 annexe E.

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

Figure 4 : Inscription de l'effort de retenue en kN pour véhicules munis d'un frein à vis



Exemple pour frein à vis  
manœuvrable de la plate-forme

27.910 kg
21 t
37 kN

Exemple pour frein à vis  
manœuvrable du sol

22.190 kg
20 t
36 kN

Remarque : Cette inscription est obligatoire à partir du 01.01.2021.

### 4. Motif:

Selon la fiche UIC 545 cette indication est obligatoires à partir du 01.01.2021.

### 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 fiche UIC545 est respectée

Sécurité (Valeur 4)

Avec cette adaptation, il est garanti que l'effort d'immobilisation est connue 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 :

<b>6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif:	
<b>6.2. La modification est-elle significative?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir Template. Joindre en annexe le Template de test significatif	
<b>6.3. Détermination et classement du risque:</b>	<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:	
<b>6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?</b>	<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"> <li>• „Code de pratique“ (règles techniques reconnues)</li> <li>• Utilisation d'un système de référence</li> <li>• Estimation explicite du risque</li> </ul>	
<b>6.5. Analyse de risques présentée à l'instance d'évaluation?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation: Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation:	[annexe]