

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

Demande d'adoption d'amendements à l'annexe 9 du CUU

Historique

Nom du responsable	Date	Para- graphe	Amendement
Stefan Zebracki	03.03.2017		Saisie suivant le PV GT VTE 01/2017
Décision GT-VTE	31.03.2017		Suivant PV du GT VTE 03/2017

Titre	Amortisseurs à longue course - Suite à donner pour le code 5.9.1
Proposition de modification de : EF/détenteur/autres instances :	élaborée par DB Cargo AG
Proposition de modification pour :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Stefan Zebracki
Lieu / date :	Mayence, 13/03/2017
Description succincte :	Il faut adapter la suite à donner et la catégorie de défaut pour le code 5.9.1 compte tenu du risque d'engagement de gabarit en cas de position excentrée de l'amortisseur à longue course.

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

Par rapport au châssis, l'amortisseur à longue course ne peut être en position médiane. Cela représente une anomalie qui peut occasionner des engagements de gabarit dans les courbes de faible rayon.

1.2. Mode opératoire

-

1.3. Anomalie / Description du problème

Actuellement, le wagon revêtu du modèle K resterait incorporé au train, même si l'amortisseur à longue course ne se trouve pas en position centrée et qu'il existe un risque d'engagement de gabarit.

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

non oui, à savoir :

**ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." (source: Règlement CE n° 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". (source : BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit - Guide du Ministère allemand de la Justice)

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

La suite à donner, actuellement "K" doit être modifiée car il peut y avoir des engagements de gabarit sur les courbes de faible rayon. Il faut en outre modifier la classe de défaut qui doit passer à "5" en raison d'un engagement de gabarit possible (défaut critique d'après la définition des classes de défaut).

3. Supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 9 du CUU :

Organes	Code	Anomalies/critères/indices	Suite à donner	Classe de défaut
Amortisseur à longue course (par exemple wagon porte-conteneur)	5.9			
	5.9.1	<p>Elément coulissant non en position médiane par rapport au châssis du wagon</p> <ul style="list-style-type: none"> distances différentes des deux traverses de tête par rapport à la caisse du wagon 	Retrait	4-5
	5.9.2	Absence de repérage d'avertissement (bandes diagonales noires sur fond jaune) sur le wagon avec avant-corps pouvant se déplacer par rapport au châssis en cas de choc (dispositifs d'absorption des chocs etc.) sur les surfaces présentant un danger et pouvant se chevaucher	Retrait	4

4. Motif:

Lorsque l'amortisseur à longue course ne se trouve pas en position médiane, cela peut occasionner un engagement du gabarit. Cela se résout par un changement quant à la suite à donner. Conformément à la définition des classes de défaut, on doit passer ici à la classe 5 (défaut critique).

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

Evaluation des impacts par ex. au plan exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, à l'aide d'une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).

Motif de la disposition

Impacts :

Coûts (valeur 2)

Exploitation, interopérabilité, compétitivité, coûts, gestion : (valeur 3)

Sécurité (valeur 5)

La sécurité est ainsi améliorée, dans la mesure où cette mesure exclut les engagements de gabarit possibles. En l'état, on ne s'attend pas à une augmentation du nombre de retraits, d'où un impact faible sur les coûts a priori.

6. Analyse de risque relative à la proposition d'amendement

Description du système effectif/théorique et ampleur de la modification voir points 1 et 2.

La modification n'est jugée significative et contribue à améliorer la sécurité.

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
<p>Motif:</p> <p>Résultats de la sélection préalable des critères (à définir):</p> <p>Degré d'innovation: faible</p> <p>Degré de complexité: faible</p> <p>Conséquences des défaillances: critique</p> <p>Traçabilité: haut</p> <p>Réversibilité: donner</p>	

6.3. Détermination et classification du risque :	<input checked="" type="checkbox"/> sans objet
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale :	
6.3.2. Effet de la modification en cas d'anomalies/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 checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
<i>Pour chaque risque, on sélectionne l'un des critères d'acceptation du risque suivants :</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • "règles reconnues de la technique" • Recours à un référentiel • Evaluation explicite des risques 	
6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation :	
joindre le résultat de l'évaluation en annexe :	(Annexe)