

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

Proposition d'amendement de l'Annexe 7 CUU-Partie B

Historique

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Burkhard Lerche	27/02/2017	Annexe 7 Partie B :	
Bernhard Schlor	15/03/2017	Chap. 5	Amendement

Titre	Mise à jour de la partie B de l'annexe 7
Proposition de modification introduite par : EF / détenteur / autres instances	ÖBB, DB Cargo
Proposition de modification pour :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 7
Emetteur :	Bernhard Schlor, Burkhard Lerche
Lieu, date :	27/02/2017
Description succincte :	La mise à jour de l'annexe 7 conduit à retirer le terme obsolète de « pièces U » de l'annexe et à ajouter une liste de pièces de rechange unifiées.

1. Situation de départ (actuelle) :

1.1. Introduction
1.2. Mode opératoire
-
1.3. Anomalie / Description du problème
Le terme de « pièce U » date de l'époque du RIV et ne s'applique pratiquement plus dans son acception originelle.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN,EN)?
<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui, à savoir :
<p>**ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." (Source : Règlement (source : Règlement CE n°352/2009, Art. 3)</p> <p>"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)</p>

2. Situation recherchée

2.1. Elimination du défaut/problemème (solution recherchée)

3. Supplément et/ou modification concernant seulement la proposition de modification de l'annexe 7 du CUU :

Proposition**Partie B****Autres pièces unifiées****4. Utilisation de pièces unifiées**

4.1 En cas d'endommagement de pièces de wagons, l'EF utilisatrice doit de préférence leur substituer des pièces de rechange unifiées qui lui appartiennent en propre. **En principe le type des pièces de rechange doit correspondre à celui des pièces déposées, ou bien, en cas d'indisponibilité, correspondre aux autres pièces du wagon. Il n'est pas admis de mélanger différents types de pièces (sauf mention contraire à l'annexe 10, par exemple semelles de frein selon 3.8.3).**

Les pièces de rechange unifiées sont les suivantes :

- Etriers de freins
- Semelles de frein en fonte et semelles K ou LL selon inscriptions sur le wagon
- Accouplement de frein
- Tôles pare-étincelles
- Tresses de mise à la terre. Elles doivent être conformes aux dispositions de la fiche UIC 533
- Attelages à vis, en tenant compte de la charge de rupture. L'attelage à vis doit être conforme aux dispositions de la norme EN 15566 ou à celles de la fiche UIC 520
- Crochets de retenue de l'attelage à vis
- Organes de guidage et de fermeture
- Marchepieds et mains-courantes Les marchepieds nouvellement montés doivent être exactement du même type pour assurer le respect du gabarit. La surface du marchepied doit être conforme aux dispositions de la fiche UIC 535-2 et/ou de la norme EN 16116-2.
- Porte-étiquette, panneau d'inscriptions
- Trappes d'aération, tringles de commande, rail crémaillère
- Ranchers selon fiche UIC 578
- Haussettes de bout et plaques d'intercirculation

4.2 La valeur des pièces unifiées montées lui appartenant est incluse dans les frais de réparation.

4.3 Dans le cas d'un devis estimatif de l'EF utilisatrice au détenteur, le détenteur doit préciser s'il souhaite se faire restituer à ses propres frais les pièces avariées. Si le détenteur renonce à la restitution, ces pièces demeurent avec les autres pièces démontées chez l'EF utilisatrice sans aucune compensation de valeur.

5. Demande de pièces unifiées

5.1 **En l'absence de pièces de rechange unifiées de même type en atelier et s'il est impossible de se procurer rapidement ces pièces,** il est possible de demander des pièces unifiées au détenteur comme prévu dans la partie C (Modèle H).

5.2 **La coordination est exclusivement assurée par les centres logistiques.**

Texte actuel :

Partie B**Autres pièces unifiées ~~(pièces U)~~****4. Utilisation de pièces unifiées ~~(pièces U)~~**

4.1 En cas d'endommagement de pièces de wagons, l'EF utilisatrice doit de préférence leur substituer des pièces de rechange unifiées qui lui appartiennent en propre. ~~Les pièces unifiées portent le signe. D'autres pièces unifiées pourront être utilisées conformément aux STI.~~

4.2 La valeur des pièces U montées lui appartenant est incluse dans les frais de réparation.

4.3 Dans le cas d'un devis estimatif de l'EF utilisatrice au détenteur, le détenteur doit préciser s'il souhaite se faire restituer à ses propres frais les pièces avariées. Si le détenteur renonce à la restitution, ces pièces demeurent avec les autres pièces démontées chez l'EF utilisatrice sans aucune compensation de valeur.

5. Demande ~~exceptionnelle~~ de pièces unifiées (pièces U)

5.1 ~~Exceptionnellement, les pièces unifiées peuvent également être demandées~~ au détenteur comme prévu dans la partie C (modèle H).

5.2 La coordination est exclusivement assurée par les centres logistiques.

4. Motif:

Comme le CUU régit déjà l'utilisation des essieux montés, ressorts, tampons, etc. via le modèle Hr ou H, seule la partie B doit être adaptée également dans le but de donner plus de repères aux ateliers pour mieux planifier. La notion de pièce U est retirée de l'annexe 7.

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

Impact sur les coûts, la gestion, l'interopérabilité, la sécurité, la compétitivité :

Coûts : 2 (le détenteur aura moins de pièces à envoyer)

Gestion : 2 (le détenteur aura moins de pièces à envoyer)

Interopérabilité : 2

Sécurité : 2 (les ateliers seront plus au fait des pièces qu'ils seront autorisés à monter)

Compétitivité : 2 (réduction des coûts)

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.

L'étude de risques devient caduque dans la mesure où ne sont mis en œuvre que les référentiels reconnus.

Analyse des risques réalisée par :

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : Pas de changement quant à la situation recherchée, fiabilité de gestion améliorée pour les ateliers grâce à une liste de pièces détachées qu'ils peuvent prélever directement sur leurs propres stocks pour les monter.	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir modèle Joindre en annexe le modèle-type du test de substantialité :	
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 du système :	
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)