

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

Proposition de modifications à apporter à l'Annexe 10 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Xavier MERLEAU	20/03/2017	Chapitre C	
		-	

Titre :	Chapitre C – Maintenance préventive
Proposition de modification de : EF / Détenteur / autres instances :	SNCF
Proposition de modification sur :	<input checked="" type="checkbox"/> annexe 10
Emetteur :	Xavier Merleau
Lieu, date :	20/03/2017
Description succincte :	Annexe 10, Chap. C - Mise en concordance du « Chapitre C – Maintenance préventive » avec le Règlement (UE) 445/2011

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction

Le Chapitre C concernant la maintenance préventive reprend des dispositions antérieures à la parution du Règlement (UE) 445/2011. Ces dispositions ne sont plus en accord avec la nouvelle réglementation.

1.2. Mode de fonctionnement

/

1.3. Anomalie / Description du problème

Suivant le Règlement (UE)445/2011, c'est bien l'ECE qui est responsable de fixer les règles et périodicités de maintenance préventive. Les périodicités maximales des opérations ne peuvent être imposées par le CUU.

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

Non oui, à savoir :

** 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)

Mettre l'Annexe 10 Chapitre C en conformité avec le Règlement (UE) 445/2011

3. Motif:

4. 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/négatives :

Exploitation : 2

Interopérabilité : 1

Sécurité : 2

Compétitivité : 1

Coût : 2

5. Proposition :

C – MAINTENANCE PREVENTIVE

0 Principe

Le détenteur est tenu, de mettre les wagons dans un état qui leur permet d'assurer un service normal tant en ce qui concerne la sécurité que la conservation des chargements.

Pour cela, il s'appuie sur une Entité en Charge de l'Entretien dont l'une des responsabilités, reprises dans le Règlement Européen 445/2011 et les règles correspondantes de la COTIF, est de définir un schéma de maintenance préventive et prescrire des instructions que le détenteur se doit d'appliquer.

1. Délai de révision

- 1.1 La date de dernière révision ainsi que le pas de révision prescrit par l'ECE doivent être indiqués dans un cartouche de maintenance tel que défini en annexe 11.
- 1.2 A la demande du détenteur, le pas de révision d'un wagon peut être prolongé de 3 mois : ce wagon reçoit dès lors l'inscription « +3M ».
- 1.3 Particularité des wagons citernes :
Les wagons-citernes dont la date (fin de mois) suivant Annexe 11 numéro 6.4 de la prochaine épreuve de la citerne est échue, doivent être traités conformément à l'Annexe 9.

~~C – MAINTENANCE PREVENTIVE~~

~~0 Principe~~

~~Le détenteur est tenu, lors de la révision, de mettre les wagons dans un état qui leur permet d'assurer un service normal jusqu'à la prochaine révision, tant en ce qui concerne la sécurité que la conservation des chargements.~~

~~Cette révision doit s'inscrire dans le cadre d'un système de maintenance suivant le temps ou suivant le travail.~~

~~1. Délai de révision~~

~~1.1 Dans le cadre d'un système de maintenance suivant le temps, la révision est réalisée après un délai~~

~~déterminé suivant la fiche UIC 579-1. Dans ce système, le délai de révision est égal au délai de~~

~~validité du cartouche de maintenance. Le délai maximal de validité du cartouche de maintenance est~~

~~au plus égal à celui indiqué au numéro 1.3.~~

~~1.2 Dans le cadre d'un système de maintenance suivant le travail, la révision est réalisée lorsque le wagon~~

~~atteint une limite de travail exprimée en tonnes-kilomètres et déterminée suivant la fiche UIC 579-1. Le~~

~~délai de validité du cartouche de maintenance est au plus égal à celui indiqué au numéro 1.3.~~

~~1.3 Le délai maximal de validité du cartouche de maintenance (Annexe 11 numéro 2.3) est de :~~

~~1.3.1 6 ans, éventuellement augmenté de 3 mois, pour les wagons répondant aux conditions suivantes :~~

~~= distributeur Bd, Ch, O, KE, WE, DK, WU, WA, MH ;~~

~~= régleur automatique de timonerie ;~~

~~= suspension à doubles anneaux pour les wagons à essieux ;~~

~~= bogies avec ressorts à lames et suspension à anneaux (par dérogation, aussi les bogies « Niesky » modernisés des wagons de la DB) ;~~

~~= bogies avec ressorts en hélice et amortisseur UIC ou caractéristiques analogues ;~~

~~= tampons de caractéristiques conformes aux fiches UIC 526-1 ou 526-2.~~

~~1.3.2 4 ans, éventuellement augmenté de 3 mois, pour les wagons ne répondant pas aux conditions du 1.3.1.~~

~~1.3.3 Pour obtenir cette prolongation de 3 mois, les wagons doivent être porteurs de l'inscription « +3M »~~

~~(Annexe 11 numéro 2.3). Les wagons non porteurs du marquage « +3M » peuvent obtenir, sur demande du détenteur, l'inscription « + 3M », si l'état du wagon ne l'interdit pas.~~

~~1.4 Cependant, le détenteur est tenu de fixer une durée de validité plus courte pour les wagons lorsque les conditions d'exploitation et le type du wagon l'exigent.~~

~~De plus, pour les wagons freinés SS₁) et dont la durée de validité du cartouche de maintenance est~~

~~supérieure à 3 ans, le détenteur est tenu d'organiser un contrôle intermédiaire.~~

~~Ce dernier peut se limiter à un sondage si les résultats observés sont satisfaisants.~~

~~1.5 Les wagons-citernes dont la date (fin de mois) suivant Annexe 11 numéro 6.4 de la prochaine épreuve~~

~~de la citerne est échue doivent être traités conformément à l'Annexe 9.~~

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.

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

Etude de sécurité effectuée par :

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif :	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir Template. Joindre en annexe le Template de test 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 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"> • „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]