

Proposition d'amendement de l'Annexe 10 du CUU

Historique

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Bernhard Schlor	15/09/2017		
Bernhard Schlor	04/04/2018		Adaptation conformément à la proposition du GE UW
GT Maintenance	18/04/2018		Version finale

Titre :	Mise à jour Annexe 10, chapitre A - MAINTENANCE CURATIVE - Sous-chapitre 1 ORGANES DE ROULEMENT
Proposition de modification introduite par : EF / détenteur / autres instances	ÖBB
Proposition de modification pour :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 10
Emetteur :	Bernhard Schlor
Lieu / date :	15/09/2017
Description succincte :	L'introduction de générateurs et de pompes d'essieux conduit à monter sur les essieux des organes qui établissent une liaison avec la caisse du véhicule. Le nouveau point entend décrire le mode opératoire à appliquer pour de tels essieux.

1. Situation de départ (réelle)

1.1. Introduction

Etant donné qu'en général il n'existe pas de transmission d'énergie entre les wagons et l'engin moteur, l'utilisation de générateurs (énergie électrique) et/ou de pompes d'essieux (énergie hydraulique ou pneumatique) permet de produire l'énergie requise pour remplir les fonctions prévues sur le véhicule. L'énergie doit pouvoir être transmise à un accumulateur situé sur le véhicule ou vers les consommateurs.

1.2. Mode opératoire

-

1.3. Anomalie / Description du problème

Le traitement de cette nouvelle connexion entre caisse et essieu monté n'est pas normalisé mais configuré différemment selon le type d'énergie. Les agents de l'atelier ne voient pas si les liaisons essieu monté - châssis sont hors tension ou s'il faut prendre des précautions particulières.

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 (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 du défaut/problemème (solution recherchée)

3. Supplément concernant la proposition de modification à l'annexe 10 du CUU :

Code couleur pour les modifications :

Noir : Texte en vigueur, pour info et reste inchangé

Bleu : nouveau Texte

Bleu barré : texte sera effacé

Annexe 10, chapitre A - MAINTENANCE CURATIVE

Sous-chapitre 1 ORGANES DE ROULEMENT

Indications – procédures admissibles – interdictions :

1.36 S'il identifie une liaison entre l'essieu monté et le châssis ou le bogie (électrique, hydraulique, pneumatique, ... sauf câbles de mise à la terre), l'atelier ne peut la déconnecter sans instructions de démontage et de montage de la part du détenteur.

4. Motif:

Les agents de l'atelier ne discernent pas si les liaisons essieu monté - châssis sont hors tension ou s'il faut prendre des précautions particulières. Des erreurs de manipulation peuvent occasionner des dommages sur les composants.

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

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

Coûts : 2 (l'application des instructions du détenteurs contribuera à prévenir l'endommagement du wagon et des essieux montés, ainsi qu'un salissement de l'atelier)

Gestion : 4 (il faut solliciter les informations voulues et instruire les agents en conséquence)

Interopérabilité : 1 (pas d'impact)

Sécurité : 2 (l'atelier réalise les travaux d'après les instructions données par le constructeur ou le détenteur)

Compétitivité : 2 (les innovations sont couvertes juridiquement)

6. Etude de sécurité relative à la proposition de modification

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 modification de l'état recherché, meilleure sécurisation des modes opératoires en atelier grâce à l'établissement d'une consigne pour les nouvelles pièces.	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> oui
Motif : Clarification du mode opératoire. Pas de modification des instructions existantes	
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)