

Demande d'adoption d'amendement à l'annexe 11 du CUU

Historique

Nom du responsable	Date	Para- graphe	Amendement
Stefan Zebracki	30/01/2018		Saisie selon PV GT VTE 01/2018
Décision GT VTE	21.03.2018		Selon PV GT VTE 03/2018
Décision GE UW	29.05.2018		Selon PV GE UW 05/2018

Titre	Modification concernant l'effort de retenue des freins à vis
Proposition de modification de : EF/détenteur/autres instances :	Élaboré par DB Cargo AG
Proposition de modification pour :	<input type="checkbox"/> Annexe 9 <input checked="" type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Stefan Zebracki
Lieu, date :	Mayence, 16/03/2018
Description succincte :	Description de l'effort de retenue sur les wagons équipés de freins à vis conformément à la fiche UIC 545, point 4.2.

1. Situation de départ (actuelle) :

1.1. Introduction
Les valeurs actuellement représentées dans l'annexe 11, point 4.2 (exemples de la figure 4) ne sont pas correctes.
1.2. Mode opératoire
-
1.3. Anomalie / Description du problème
Le chapitre 6 du rapport UIC B126/RP44 (version avril 2014) concernant la problématique du frein à main de wagons équipés de semelles composites indique la formule pour la conversion de la masse freinée du frein à main [t] en effort de retenue [kN]. Compte tenu des facteurs de conversion, les valeurs en kN indiquées dans les exemples sont fausses. Par ailleurs, les exemples décrivant la différence entre les freins à main manœuvrables de la plate-forme et freins à main manœuvrables du sol sont déjà contenus au point 4.2, figure 3 de l'annexe 11 et la fiche UIC 545 ne prescrit pas la couleur de l'encadré de l'effort de retenue.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN) ?
<input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> oui, à savoir : STI Wagons, UIC 544-1, UIC-545, UIC B 126/RP 44
<p>**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)</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 de l'anomalie / Problème (objectif)
Ajout d'un marquage sous le point 4.2 de l'annexe 11 indiquant l'effort de retenue en kN conformément à l'annexe E de la fiche 545 et au point 4.

3. Supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 11 du CUU :

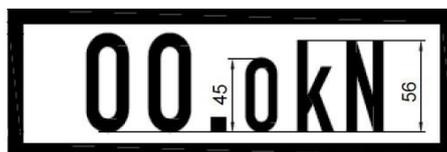
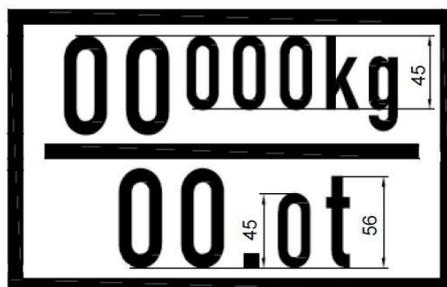
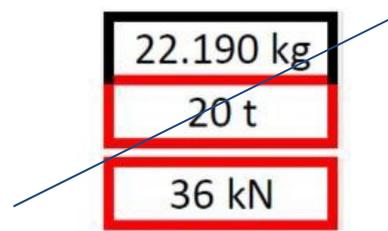
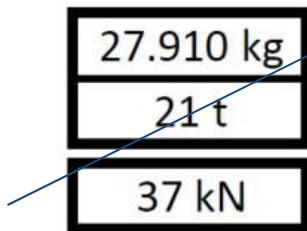
Code couleur pour les modifications :
 Noir : Texte en vigueur, pour info et reste inchangé
 Rouge : nouveau texte
 Bleu : (évent. barré) : texte sera effacé

Fig. 4 : Inscription **de la masse freinée et** de l'effort de retenue en kN pour véhicules munis d'un frein à vis



~~Exemple pour frein à vis manoeuvrable à partir de la plate-forme~~

~~Exemple pour frein à vis manoeuvrable à partir du sol~~



Remarque :

Si les wagons sont équipés de plus d'un frein à vis indépendants les uns des autres, il y a lieu de préciser leur nombre devant l'indication de l'effort de retenue correspondant (p.ex. 2 x 00,0 kN)

Cette inscription est obligatoire à partir du 01/01/2021.

4. Motif :

Ce marquage est obligatoire à partir du 01/01/2021 selon la fiche UIC 545.

5. Evaluer les possibles incidences positives ou négatives :

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 :

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

Cette modification assure le respect de la fiche UIC 545.

Sécurité (notation 4)

Cette modification permet d'identifier l'effort de retenue de chaque wagon.

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 : x	
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	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en œuvre ?	<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 du risque 	
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)