

Proposition d'amendement à l'Annexe 10 du CUU

Historique

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
B. Schlor, GT UIC Maintenance	16/10/2018	3.17 Ann10	Etablissement de la proposition
GT UIC Maintenance	03/04/2019	3.17 Ann10	Version finale
GE UIC Utilisateurs Wagons	22/05/2019	3.17 Ann10	Approbation
CC CUU	18/06/2019	3.17 Ann10	Approbation

Titre :	Mise à jour de l'Annexe 10, point 3.17
Proposition de modification de : EF/ détenteur/ autre instance	ÖBB – Technische Services / GT Maintenance (Annexe 10 du CUU)
Proposition de modification pour :	3.17 Ann10
Emetteur :	Bernhard Schlor
Lieu, date :	Prague, 21/11/2018
Description succincte :	Suppression de l'examen obligatoire de l'état des accouplements de frein

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

L'examen obligatoire des accouplements de frein (point étoilé) est en double, car il est déjà prévu en Annexe 9, appendice 1, point 3.3.2. Le visiteur a la possibilité de commander le remplacement de l'accouplement de frein, le cas échéant. Les moyens informatiques disponibles aujourd'hui lui offrent plus de possibilités qu'autrefois de commander la réparation à l'atelier, même si ce défaut n'était pas à l'origine de l'entrée du wagon en atelier.

1.2. Mode de fonctionnement**1.3. Anomalie / Description du problème**

Examen en double de l'accouplement frein

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)**

3.17(*) Les demi-accouplements manquants ou avariés doivent être remplacés.

3. Modifications et ajout de textes relatifs uniquement à l'Annexe 10 du CUU:

Nous demandons d'apporter la modification mentionnée ci-dessus au point 3.17 de l'annexe 10

4. Motif :

Un examen fait en double, n'apporte aucune valeur ajoutée au détenteur ou aux EF, ni du point de vue financier ni du point de vue sécurité.

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

Evaluation des impacts au niveau par ex. exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ... en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé). Justification des constatations

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

Coûts : 3 (frais d'inspection plus limités en raison de la suppression du double-examen)

Gestion : 1 (pas d'impact)

Interopérabilité : 1 (pas d'impact)

Sécurité : 1 (pas d'impact / instruction)

Compétitivité : 1 (pas d'impact)

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.

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 la situation recherchée, l'anomalie est clairement détectable dans le cadre des visites techniques au sens de l'Annexe 9. Il n'est donc pas nécessaire d'effectuer un examen supplémentaire à chaque sortie d'atelier. La sécurité du frein ne peut être affectée car toute fuite d'air éventuelle causée par un attelage défaillant provoquera l'immobilisation du train.	
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 prévues	
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 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 œuvre ?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque : <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)