

À l'attention du :

Groupe de travail "Visite technique des wagons" (GT VTE)

Secrétariat:

Lukas Halbig

Working Procedures Ground Staff and IT Applications (F.CBS 3 (B))

DB Cargo AG

Rheinstraße 2, 55116 Mainz

Tel. +49 6131-15-62364, intern 959-62364

Mobil: +49152 37549366

E- Mail: lukas.halbig@deutschebahn.com

Demande d'adoption d'amendement à l'annexe 9 du CUU

Historique

Nom du responsable	Date	Para- graphe	Amendement
Jean-Marc Blondé	20.03.2019		Saisie
Décision GT VTE	24.03.2020		Suivant PV GT VTE 03/2020
Décision GE UW	26.05.2020		Suivant PV GE UW 05/2020

Titre	Semelle de frein en matériau composite 3.2.2
Proposition de modification de : EF/dé-tenteur/autres instances :	SBB Cargo AG
Proposition de modification pour :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Jean-Marc Blondé
Lieu, date :	Olten, 20/01/2020
Description succincte :	Pour une meilleure compréhension, un schéma supplémentaire est proposé.

1. Situation de départ (actuelle) :

1.1. Introduction
Pour une meilleure compréhension chez le personnel, un schéma supplémentaire est proposé.
1.2. Mode de fonctionnement
-
1.3. Anomalie / Description du problème
Un deuxième croquis est ajouté au code 3.2.2.

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 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)

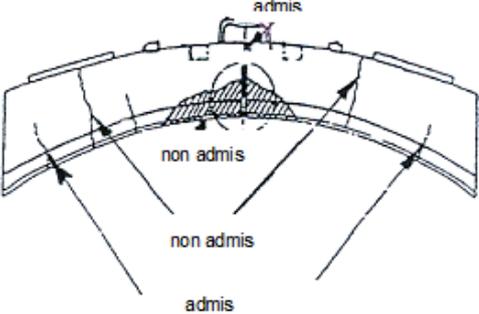
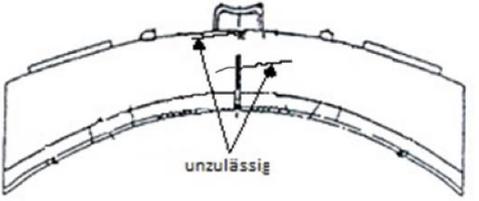
3. Modification / supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 09 du CUU :

Code couleur pour les modifications:

Noir: Texte en vigueur, pour info et reste inchangé

Rouge : nouveau Texte

Bleu : (évent. barré): texte sera effacé

Organes	Codes	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de Défaut
	3.2.2	<p>Semelle de frein en matériau composite</p> <ul style="list-style-type: none"> - manquante - fissurée radialement à partir de la surface de frottement jusqu'au bord de la tôle (sauf sur le joint de dilatation) <p>Matériau de frottement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - effritement visible du matériau de frottement sur plus du quart de la longueur de la semelle ou présence d'inclusions métalliques  <ul style="list-style-type: none"> - détachée de la tôle de support de plus de 25 mm - début de fissure de plus de 25 mm fissurée de plus de 25 mm dans le sens de la circonférence de la roue - épaisseur la plus faible $X < 10$ mm 	Remplacer, si impossible: K + R1 (isoler le frein)	3

4. Motif:

Un deuxième croquis est ajouté au code 3.2.2 pour une meilleure compréhension par le personnel de contrôle

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

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)

Sécurité (notation 4)

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 : 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 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 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)