

Proposition d'amendement à l'Annexe 10 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
A. Brozy, UIP	14/10/2020	Annexe 10, Chap. 0 Principe	Elaboration de la proposition
A. Brozy, UIP	26/01/2021	Annexe 10, Chap. 0 Principe	Selon décision prise par le GT Maintenance lors de la réunion du 02/12/2020
Décision du GT Maintenance	20/04/2021	Annexe 10, Chap. 0 Principe	Selon PV GT Maintenance 04/2021
Décision du GE UW	23/04/2021	Annexe 10, Chap. 0 Principe	Selon PV GE UW 04/2021
Décision du CC CUU	14/06/2021	Annexe 10, Chap. 0 Principe	Approuvée

Titre	Complément à apporter à l'annexe 10 CUU, chapitre 0 Principe
Proposition de modification de : EF / détenteurs / autres instances	GT Maintenance
Proposition de modification pour :	Annexe 10
Emetteur :	GT Maintenance, A. Brozy
Lieu, date :	14/10/2020
Description succincte :	Complément apporté à l'annexe 10 CUU, chapitre 0 Principe : ajout d'une indication concernant l'enlèvement des marques de craie grasse selon l'annexe 9 du CUU

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

L'annexe 10 CUU décrit les conditions de réparation de dommages repérés conformément à l'annexe 9 CUU. En ajoutant le marquage par le personnel de visite technique de l'EF des dommages difficilement détectables (amendement A2020-11, annexe 9, appendice 11), ce marquage à la craie est effectué avant l'entrée des wagons en atelier.

1.2. Mode de fonctionnement

-

1.3. Anomalie / Description du problème

Actuellement, l'annexe 10 CUU ne prévoit pas l'enlèvement des marquages des dommages cachés, difficilement détectables. Ainsi il peut arriver que des wagons, après avoir été dûment réparés, quittent l'atelier en ayant conservé le marquage en question.

Par conséquent :

- Cela complique les inspections techniques effectuées par le personnel de l'EF,
- Il n'est pas possible, sans un examen plus précis de tous les marquages, de discerner les dommages qui ont été réparés, notamment lorsqu'un wagon dont l'aptitude à la circulation a été rétablie doit être transféré dans un autre atelier en vue d'une réparation définitive.

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)**

Introduction à l'annexe 10 CUU Chapitre 0 « Principe » d'une indication prévoyant l'effacement des repérages/marquages des dommages sur les wagons après élimination de ces dommages et avant remise des wagons à une EF en vue de la poursuite de l'acheminement.

3. Modification / supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 10 du CUU :

Code couleur pour propositions d'amendement :

Noir : Texte actuellement en vigueur ; pour information, reste en vigueur inchangé

Rouge : Nouveau texte

Bleu (éventuellement biffé) : Texte sera supprimé

A– MAINTENANCE CURATIVE

0 Principe

Les détenteurs de wagons, les donneurs d'ordres de travaux de réparations et les ateliers doivent faire en sorte que, compte tenu des dispositions de l'Annexe 9 relatives aux ordres de réparations à effectuer et de l'Annexe 10 chapitre A, et le cas échéant chapitre B, concernant la réalisation de ces réparations, les wagons ne présentent aucune anomalie susceptible de conduire à un nouveau retrait du véhicule.

Si une EF a signalé des dommages sur un wagon de fret à réparer conformément à l'annexe 9, appendice 11 du CUU avant la mise en atelier du wagon, ces marquages doivent avoir été enlevés par l'atelier avant la remise du wagon à une EF. Tout marquage sur le wagon ou ses pièces concernant les dommages non réparés doit rester.

L'Annexe 10 chapitre A contient, à l'intention des ateliers, les critères et directives d'exécution à appliquer pour éliminer des anomalies au sens de l'Annexe 9. Les mesures effectuées et consignées dans le cadre de l'Annexe 9 (par ex. Appendice 12) ne sont pas à répéter dans le cadre de l'Annexe 10.

Il n'est pas nécessaire d'appliquer la totalité de l'Annexe 10 chapitre A lors de chaque séjour d'un wagon en atelier mais uniquement les dispositions relatives aux avaries à réparer.

Indépendamment du motif de la réforme du wagon, le respect des prescriptions repérées par un * doit être garanti par l'atelier lors de chaque passage dans celui-ci.

Si l'atelier n'est pas en mesure de rétablir l'état minimum que le wagon doit avoir, celui-ci doit être traité suivant les instructions du détenteur (traitement conforme à l'Annexe 9).

4. Motif:

5. Evaluation des incidences positives ou négatives possibles
<i>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).</i> <i>Motif de la disposition</i> Impact sur les coûts, la gestion, l'interopérabilité, la sécurité, la compétitivité : Coûts : 3 (augmentation très légère du travail de maintenance) Gestion : 3 (pas de transmission d'informations supplémentaires) Interopérabilité : 1 (pas d'impact) Sécurité : 3 (évite les frictions/tensions au sujet des visites techniques selon annexe 9 du CUU) 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?	☒ non ☐ oui
Motif : Pas d'intervention sur le wagon	
6.2. La modification est-elle significative ?	☒ non ☐ oui
Motif : Pas d'intervention sur le wagon	
6.3. Détermination et classification du risque	☒ 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 : ☐ non ☐ oui, description de l'abus du système :	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?	☒ non ☐ oui
<i>Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque :</i> • "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 ?	☒ non ☐ oui
Instance d'évaluation : Joindre le résultat de l'évaluation en annexe	[Annexe]