

## Proposition d'amendement à l'Annexe 10 CUU

### Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Bernhard Schlor	19/01/2021	Ann10-Chap A-0 Principe	Réédition
Bernhard Schlor	26/01/2021	Ann10-Chap A-0 Principe	Adaptation de la proposition de modification
Décision du GT Maintenance	20/04/201	Ann10-Chap A-0 Principe	Selon PV GT Maintenance 04/2021
Décision du GE UW	23/04/2021	Ann10-Chap A-0 Principe	Selon PV GE UW 04/2021
Décision du CC CUU	14/06/2021	Ann10-Chap A-0 Principe	Approuvée

<b>Titre</b>	Adaptation des principes afin d'éviter les dommages à la suite des interventions réalisées
<b>Proposition de modification de : EF / détenteur / autres instances</b>	GT Maintenance
<b>Proposition de modification pour :</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 10
<b>Emetteur :</b>	B. Schlor
<b>Lieu, date :</b>	Vienne, le 19/01/2021
<b>Description succincte :</b>	Adaptation des principes afin d'éviter les dommages à la suite des interventions réalisées

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

Dans plusieurs passages de l'annexe 10, des instructions spéciales visent à empêcher la survenance de dommages provoqués par les opérations réalisées. Toutefois il manque un principe général indiquant que les travaux sont à effectuer de manière à empêcher l'endommagement d'autres organes, dans la mesure où il n'est pas possible d'énumérer tous les cas concevables.

**1.2. Mode de fonctionnement**

-

**1.3. Anomalie / Description du problème**

La réparation d'un châssis ou d'éléments montés par des moyens mécaniques ou thermiques risque d'endommager les organes avoisinants. Par le biais d'instructions ciblées quant aux organes particulièrement exposés (par ex. les assemblages vissés), on impose des précautions pour la réalisation des interventions. Compte tenu de l'impossibilité de recenser de manière exhaustive l'ensemble des réparations et possibilités de réparation avec les dangers qu'elles peuvent induire, une instruction à caractère général sera formulée dans la partie « principes », afin que la remise en état des véhicules s'effectue sans entraîner de dommages collatéraux.

**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)**

**0 Principe :** (Insérer en tant que 3<sup>ème</sup> alinéa)

### 3. Supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 10 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

## 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.] (AP-2021-02)*

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 déjà effectuées et consignées dans le cadre de l'Annexe 9 (par ex. selon appendice 12) ne doivent pas être répétées 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.

Quelle que soit l'opération de réparation, l'atelier doit s'assurer qu'aucun autre organe ou élément constitutif du wagon ainsi que leur revêtement/peinture, ne soit endommagé par ces opérations. A cette fin, il importe de prendre des mesures appropriées, par exemple en protégeant les pièces.

*[L'atelier est autorisé à enlever les résidus de chargement présents dans le wagon, qui font obstacle aux opérations de réparation] (AP-2021-03)*

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'état minimal ne pas être rétabli par l'atelier, le wagon est à traiter ultérieurement suivant la décision du détenteur (conformément à l'annexe 9).

**4. Motif:**

**5. Evaluation des incidences positives ou négatives possibles**

*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 :

Impact sur les coûts : 1, gestion : 1, interopérabilité : 1, compétitivité : 1

Sécurité : 5

## 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 :

<b>6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif :	
<b>6.2. La modification est-elle significative?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif :	
<b>6.3. Détermination et classification du risque</b>	<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 du système :	
<b>6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?</b>	<input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
<i>Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque :</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• "règles reconnues de la technique"</li> <li>• Recours à un référentiel</li> <li>• Evaluation explicite du risque</li> </ul>	
<b>6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation ?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation :	
Joindre le résultat de l'évaluation en annexe	[Annexe]