

Proposition d'amendement à l'Annexe 9 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Claude Weis	27/12/2019	Appendice 9.4 de l'annexe 9	Saisie suivant le PV GT VTE 10/2019
Claude Weis	06/01/2021	Appendice 9.4 de l'annexe 9	Changement suivant le PV GT VTE 10/2020
Claude Weis	19/01/2021	Appendice 9.4 de l'annexe 9	Adaptation selon le PV GT VTE 01/2021
Décision du GT VTE	23/03/2021	Appendice 9.4 de l'annexe 9	Selon PV GT VTE 03/2021
Décision du GE UW	23/04/2021	Appendice 9.4 de l'annexe 9	Selon PV GE UW 04/2021
Décision du CC CUU	14/06/2021	Appendice 9.4 de l'annexe 9	Approuvée

Titre :	Changement dans l'appendice 9.4 de l'annexe 9
Proposition de modification de : EF / détenteurs / autres instances :	CFL Cargo
Proposition de modification sur :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Claude Weis
Lieu, date :	Dudelange, 06/01/2021
Description succincte :	Ajout d'une vitesse du wagon lors d'un déraillement dans la check-list, appendice 9.4 de l'annexe 9

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction
À la suite du point B-1 de l'annexe 10 du CUU, la dépose de(s) essieu(x) déraillé(s) est de rigueur si la vitesse du wagon lors du déraillement est supérieure à 10km/h. Ainsi de plus en plus des détenteurs veulent connaître la vitesse de déraillement.
1.2. Mode de fonctionnement
1.3. Anomalie / Description du problème
Dans l'appendice 9.4 (check-list) il n'y a aucune possibilité d'indiquer la vitesse du wagon lors du déraillement (si connue), laquelle nous pourrions renseigner au détenteur.

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 : Annexe 10(B-1) du CUU et EN 15313-2016 (article 9.6)
<small>*" Code de pratique : un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers. " (Source : Règlement CE 352/2009, Art. 3)</small>
<small>„dispositions technique fixées par écrit ou transmises oralement relatives à des procédés, installations et modes opératoires qui selon l'opinion dominante des milieux concerné (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" (traduction / Source: BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit – Ministère allemand de la Justice)</small>

2. Situation recherchée

2.1. Elimination de l'anomalie/Problème (objectif)
Ajout d'un champ d'indication pour la vitesse du wagon lors du déraillement dans l'appendice 9.4.

3. Texte supplémentaire relatif uniquement à la proposition d'amendement de l'annexe 9 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

1	2	3	4	5
Numéro	Question	Réponse	Se reporter au numéro	Observations
Dispositions communes aux véhicules à essieux individuels et à bogies				
1	Le véhicule porte-t-il un signe d'interopérabilité selon code 6.1.1.2 ou 6.1.1.3 de l'appendice 1 ?	Oui Non	2 13.2	
2	Le gabarit des EF concernées est-il respecté ?	Oui Non	3 2.1	
2.1	Les EF concernées ont-elles donné leur accord à la prise en charge ?	Oui Non	3 13.2	
3	Le wagon a-t-il déraillé ?	Oui Non	5/5.1 4	
4	Le wagon a-t-il subi un tamponnement anormal ou un choc de manœuvre non admissible	Oui Non	6 15.1 13.1	
5	Est-ce que la vitesse de déraillement est connue ?	Oui Non	7 / 7.1 7 / 7.1	A documenter en km/h
6	Est-ce que la vitesse de tamponnement est connue ?	Oui Non	7 / 7.1 7 / 7.1	A documenter en km/h
7 5	L'épaisseur des bandages est-elle conforme aux exigences du code 1.1.1 de l'appendice 1 ?	Oui Non	8 6 15.2 13.2	A mesurer
7.1 5.1	ou pour les roues monobloc, le sillon de limite d'usure est-il apparent conformément au code 1.2.1 de l'appendice 1?	Oui Non	8 6 15.2 13.2	
8 6	Les cotes Sd, Sh, qR et l'écartement E respectent-ils les limites admissibles ?	Oui Non	9 7 15.2 13.2	Pour la côte E, mesurer en trois points
9 7	L'écartement des faces actives (S _R) des roues est-il conforme aux critères suivants : - 1426 mm au maximum ? - 1410 mm au minimum, le diamètre de roue étant supérieur à 840 mm ? - 1415 mm au minimum, le diamètre de roue étant inférieur ou égal à 840 mm ?	Oui Non	10 8 15.2 13.2	

10 8	Le wagon comporte-t-il visiblement des ressorts de suspension de même type ?	Oui Non	11 9 15.2 13.2	
11 9	La hauteur des tampons est-elle conforme aux tolérances admissibles ?	Oui Non	12 10 15.2 13.2	A mesurer
12 10	Le wagon est-il pourvu de superstructures (ou son chargement) susceptibles de se tordre, de se déplacer ou de bouger de toute autre manière pendant la marche ?	Oui Non	13 11 14 12	
13 11	Y a-t-il assez de fixations clairement identifiables et aptes à être utilisées pour assurer les superstructures mobiles (ou son leur chargement) ?	Oui Non	13 12 15.2 13.2	
14 12	Le wagon est-il par ailleurs exempt d'avaries ou de défauts mettant en cause la sécurité ?	Oui Non	15.1 13.1 15.2 13.2	
	Résultat du contrôle d'aptitude à circuler		Mesures	
15.1 13.1	Le wagon peut être acheminé à sa vitesse de circulation autorisée éventuellement par transport exceptionnel		Etablissez le modèle I et déclarez le véhicule apte à circuler	
15.2 13.2	Le wagon ne peut être incorporé à un train en l'état		N'établissez pas le certificat (modèle I) et déclarez le véhicule inapte à circuler. Indiquez-en les raisons.	

4. Motif:

De plus en plus les détenteurs veulent connaître la vitesse du wagon lors du déraillement. L'appendice 9.4 pourrait alors servir de renseigner de cette vitesse si elle est connue.

<p>5. Evaluer les possibles incidences positives ou négatives</p> <p><i>Evaluation par ex. Exploitation, coûts, opérations administratives, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ...), en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).</i></p> <p><i>Justification des constatations</i></p> <p>Incidences positives :</p> <p>Exploitation, Interopérabilité, Sécurité, Compétitivité :(Valeur : 4),</p> <p>Sécurité : (Valeur 4)</p>
--

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 : Selon annexe 10(B-1) du CUU et EN 15313-2016 (article 9.6) le(s) essieu(x) déraillé(s) doivent être déposé(s) du wagon pour un examen des roulements.	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir Template. Joindre en annexe le Template de test significatif	
6.3. Détermination et classement du risque:	<input checked="" type="checkbox"/> Supprimé
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 oeuvre?	<input type="checkbox"/> Non <input checked="" 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"> • „Code de pratique“ (règles techniques reconnues) • Utilisation d'un système de référence • Estimation explicite du risque 	
6.5. Analyse de risques présentée à l'instance d'évaluation?	<input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation : Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation	[Annexe]