

Demande d'amendement à l'annexe 11 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Lukas Joa	30/11/2020	Annexe 11, 2.4	Enregistrement
Décision du GT VTE	23/03/2021	Annexe 11, 2.4	Selon PV GT VTE 03/2021
Décision du GE UW	23/04/2021	Annexe 11, 2.4	Selon PV GE UW 04/2021
Décision du CC CUU	14/06/2021	Annexe 11, 2.4	Approuvée

Titre	Complément de figures à introduire
Proposition de modification de : EF/détenteur/autres instances :	DB Cargo
Proposition de modification pour :	<input type="checkbox"/> Annexe 9 <input checked="" type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Lukas Joa
Lieu, date :	Mayence, 30/11/2020
Description succincte :	Les figures ne font apparaitre de cartouche de limite de charge en régime S en lien avec 2 étoiles sans ligne 120 km/h

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

Les figures ne font pas apparaître de cartouche de limite de charge en régime S en lien avec 2 étoiles sans ligne 120 km/h

1.2. Mode de fonctionnement

-

1.3. Anomalie / Description du problème

Obstacles périodiques affectant les transports ferroviaires et l'échange des wagons en raison de la diversité des interprétations possibles.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN,EN)?

non oui, à savoir : DIN EN 15528; teneur analogue à l'annexe 11 point 2.4 et absence de figure également.

*"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)

"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 de l'anomalie / Problème (objectif)**

Introduction de la figure à l'annexe 11 Point 2.4.

3. Modification / supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 11 du CUU :

Code couleur pour propositions d'amendement :

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

ROUGE : Nouveau texte

BLEU et rayé Texte sera supprimé

2.4 Signes pour les masses limites de chargement

Figure 1

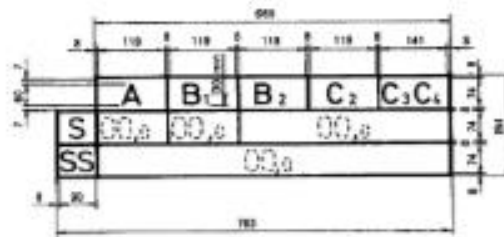


Figure 2

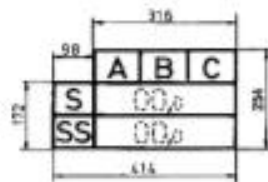


Figure 3

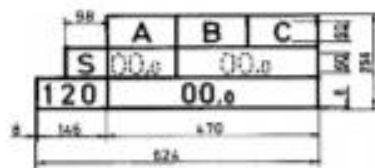


Figure 4

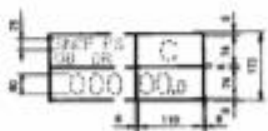


Figure 5

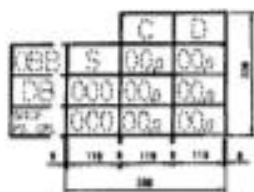


Figure 6

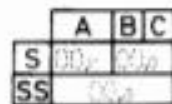


Figure 7

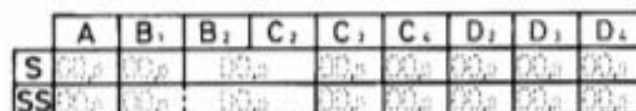


Figure 8

	A	B ₁	B ₂	C ₁	C ₂	C ₃
SS	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0	00,0

Figure 9*

	A	B	C	D		
S	00,0	00,0	00,0	00,0	**	***
120	00,0					

Figure 10*

	A	B	C
S	00,0	00,0	**
SS			

Figure 11*

	A	B	C	
S	00,0	00,0	00,0	**

* En dérogation, les étoiles peuvent se trouver à gauche du cadre des masses limites de chargement.

Positionnement A gauche sur chaque paroi latérale.

Signification :

S	Masse limite de chargement, exprimée en t (tonnes), à observer pour les wagons acheminés dans les trains pouvant circuler en régime S (V maxi 100 km/h) sans restrictions d'exploitation particulières.
SS	Masse limite de chargement, exprimée en t (tonnes), à observer pour les wagons acheminés dans les trains pouvant circuler en régime SS (V maxi 120 km/h) sans restrictions d'exploitation particulières.
120 / 00,0	Wagons aptes à circuler uniquement à vide (00,0 t) à la vitesse de 120 km/h (figures 3 et 9).
Fig. 4, 5	Masse limite de chargement exprimée en t (tonnes) et vitesse (en km/h) arrêtées par les EF d'un commun accord et qui dépassent la masse limite de chargement fixée par le code UIC.
**	Masse limite de chargement exprimée en t (tonnes) pour les wagons autorisés à circuler dans des rames jusqu'à 120 km/h, le frein ne répondant pas à toutes les prescriptions du régime SS.
***	Masse limite de chargement exprimée en t (tonnes) pour les wagons autorisés à circuler dans des rames jusqu'à 120 km/h, le frein ne répondant pas à toutes les prescriptions du régime SS. Les wagons doivent être équipés d'un dispositif de freinage auto variable en fonction de la charge

Remarque 1 : Les inscriptions relatives aux catégories de ligne D ne se trouvent que sur les wagons qui, pour cette catégorie de ligne, admettent une masse maximale par essieu supérieure à celle qui est admise dans la catégorie C. Les inscriptions relatives aux catégories de ligne E ne se trouvent que sur les wagons qui, pour cette catégorie de ligne, admettent une masse maximale par essieu supérieure à celle qui est admise dans la catégorie D.

Remarque 2 : Les EF définissent pour leurs wagons, porteurs du signe « ** » et « *** » les règles nécessaires à une composition correcte du convoi (obtention du pourcentage de frein requis, le cas échéant modifications d'horaires, etc.).

7) Marquage avec *** pour tous les nouveaux wagons mis en service après le 01.01.2007 avec aptitude correspondante

4. Motif

L'introduction de la figure proposée permet de représenter en détail l'inscription appliquée en pratique.

La figure 11 signifie :

- le wagon peut circuler tant à vide qu'à charge (selon les poids indiqués à la ligne S) à 120 km/h sur la base des deux étoiles
- toutefois l'effort de freinage n'est suffisant que pour 100 km/h (on peut présumer que de nombreux wagons de ce type incorporés dans un train circulant à 120 km/h n'atteindront pas les pourcentages de masse freinée requis).

En revanche, la figure 9 signifie :

- le wagon peut également circuler à 120 km/h tant à vide qu'à charge. A l'état vide, l'effort de freinage est suffisant pour une vitesse de 120 km/h, par contre à l'état chargé, les performances de freinage ne suffisent que pour une vitesse de 100 km/h.

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 : 2

Exploitation, interopérabilité, compétitivité, coûts, gestion : (Notation : 3ème)

Sécurité (notation 3)

6. Analyse de risque relative à la proposition d'amendement

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 type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui
Motif : Concerne une inscription qui décrit l'état de chargement en fonction de la vitesse.	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : La figure à insérer constitue une inscription appliquée couramment en service. L'introduction et la présentation d'inscriptions dans l'annexe 11 répond de même à une procédure éprouvée.	
6.3. Détermination et classification du risque :	<input type="checkbox"/> sans objet
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale : Les wagons circulent selon le régime de vitesse max inscrit avec la charge maximum inscrite. 6.3.2. Effet de la modification en cas d'anomalies/écarts par rapport à l'exploitation normale : Les wagons circulent selon le régime de vitesse max inscrit avec le poids le plus faible inscrit. 6.3.3. Utilisation abusive du système possible : <input checked="" 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
Pour chaque risque, on sélectionne l'un des critères d'acceptation du risque suivants : <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]