

## Demande d'amendement à l'Annexe 9 du CUU

### Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Blondé Jean-Marc	25/11/2021	App1 Chap.1, 3, 5, 6	Saisie
Blondé Jean-Marc	21/01/2022	App1 Chap.1, 3, 5, 6	Selon compte rendu réunion GT VTE 01-2022
Décision GT VTE	22/03/2022	App1 Chap.1, 3, 5, 6	Actualisation en séance, selon compte rendu réunion GT VTE 03-2022
Décision GE UW	05/04/2022	App1 Chap.1, 3, 5, 6	Selon compte rendu réunion GE UW 05-2022
Décision CC CUU	09/06/2022	App1, Chap.1, 3, 5, 6	Approuvée

<b>Titre</b>	Wagons dotés de divers composants techniques
<b>Proposition de modification de : EF/détenteur/autres instances :</b>	SBB Cargo AG
<b>Proposition de modification pour :</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
<b>Emetteur :</b>	SBB Cargo AG Jean-Marc Blondé
<b>Lieu, date :</b>	Olten, le 25/11/2021
<b>Description succincte :</b>	Pour divers composants, il s'agit de définir de nouveaux critères de contrôle à l'intention du personnel technique appelé à consigner les dommages, en définissant également de nouveaux codes dommages.

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

Dans la perspective du déploiement prévu de l'attelage automatique numérique en Europe, de l'utilisation accrue d'appareils de diagnostic embarqués pour wagons et de l'introduction de l'essai de frein automatique, il est demandé en première étape de définir des codes dommages à un niveau générique dans l'Annexe 9.

**1.2. Mode de fonctionnement**

Lors de la visite technique des wagons, il importe, outre les caractéristiques visibles du véhicule, de vérifier également l'aptitude fonctionnelle des composants et de signaler les dysfonctionnements au détenteur.

**1.3. Anomalie / Description du problème**

Dans le contexte actuel, les EF ne peuvent pas signaler au détenteur les avaries affectant ces nouveaux composants sur le wagon. Ainsi il est proposé de créer de nouveaux codes à l'appendice 1 pour cette nouvelle catégorie de dommages.

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

non  oui, à savoir : Question non pertinente

\*"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)**

À travers cette proposition, le personnel technique sera amené à détecter les anomalies de fonctionnement de composants de type nouveau et de les signaler au détenteur à l'aide d'un code spécifique.

### 3. Modifications/ajout uniquement pour la demande de modification de l'annexe 9 du CUU :

Codes couleur pour les modifications :  
Noir : texte en vigueur reste inchangé, pour info.

Rouge : nouveau texte

Bleu : (évent. barré): texte sera supprimé

#### Appendice 1

##### Chap. 1 Organes de roulement

Organes	Codes	Anomalies/critères/indices	Suites à donner	Classes de défaut
Boite d'essieu	1.8			
	1.8.1.4	Couvercle de boîte (générateur axial) endommagé mécaniquement, voir également codes 1.8.1.1, 1.8.1.2 et 1.8.1.3	M	3

##### Chap. 3 Frein

Frein	3			
Partie électrique	3.6			
Essai de frein automatique	3.6.1*	Dysfonctionnement de l'essai de frein automatique (constaté et signalé lors de l'exécution de l'essai de frein)	M	3

\* Dysfonctionnement de l'essai de frein – Constatation en dehors de la VT par visite spéciale.

##### Chap. 5 Organes de choc et de traction

Organes de choc et traction Attelage automatique	5			
	5.10			
	5.10.1*	Dysfonctionnement de l'attelage automatique (constaté et signalé lors de l'exécution de l'accouplement)	Y remédier, si impossible, retrait	4
	5.10.2	Tête d'attelage endommagée	M	3
	5.10.3	Dispositif de désaccouplement endommagé	M	3
	5.10.4	Appui, glissière endommagés	M	3

\* Dysfonctionnement de l'attelage automatique – Constatation en dehors de la VT par visite spéciale.

##### Chap. 6 Caisse de wagon

Caisse du wagon	6			
Wagons dotés de composants techniques différents Organes électriques	6.8			
	6.8.1	Eléments généraux de fixation des organes - endommagés mécaniquement ou desserrés	Y remédier + M	3
	6.8.2	Box wagon, antenne endommagés mécaniquement	M	3
	6.8.3	Câble/fiche - arraché(e) ou endommagé(e)	Y remédier + M	3

#### 4. Motif

Le code garantit la possibilité de documenter de manière standardisée les signalements adressés aux détenteurs de l'ensemble de l'Europe au sujet des anomalies relevées sur les composants indiqués.

#### 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 :

Exploitation, interopérabilité, compétitivité, coûts, gestion (classement : 3)

Sécurité (Valeur 1)

## 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 :

<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 : voir modèle Joindre en annexe le modèle-type du test de substantialité :	
<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 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 :	
<b>6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Pour chaque risque, on sélectionne l'un des critères d'acceptation du risque suivants : <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]