

Proposition d'amendement à l'Annexe 10 CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Charles Antoine ALAVOINE	07/12/2022	6.39.3	Enregistrement de la proposition
GT Maintenance	31/01/2023	6.39.3	Actualisation (Voir compte rendu du GT MNT)
Décision du GT Maintenance	18/04/2023	6.39.3	Actualisation et approbation (Voir compte rendu du GT MNT)
Décision GE UW	23/05/2023	6.39.3	Approbation du GE UW
Décision CC CUU	07/06/2023	6.39.3	Approbation du CC CUU

Titre	Introduction du point 6.39.3 à l'Annexe 10 pour l'adaptation et la prise en compte du code 6.6.1.5 de l'Annexe 9
Proposition de modification de : EF / détenteur / autres instances	GT Maintenance
Proposition de modification pour :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 10
Emetteur :	C.A. Alavoine
Lieu, date :	Webco, 29/11/2022
Description succincte :	Introduction de la vérification des câbles de bâches détendus ou sectionnés à l'Annexe 10 pour mise en cohérence avec le code 6.6.1.5 de l'Annexe 9 du CUU

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction				
Pour donner suite à l'acceptation de l'amendement AP-TTI-2022-04 par le GT VTE, une mise en cohérence de l'Annexe 10 du CUU est nécessaire. Il s'agit de proposer une modification du point 6.39 correspondant au paragraphe : <i>Dispositions additionnelles pour les wagons à bâchage mécanique</i> de l'Annexe 10. Lors de la réunion GT MNT du 29/11/2022, il a été demandé au TOP 3 de prévoir une modification dans ce sens (voir TOP2.2_TO AG <i>Instandhaltung</i> Paris 29-30.11.22-fr.docx)				
1.2. Mode de fonctionnement				
Le CUU est aujourd'hui le cœur des relations contractuelles Détenteur-ECM. Il convient que le texte soit clair pour une application simple et sans équivoque par toutes les parties. Mise en cohérence des Annexes 9 et 10 du CUU wagon, applicables par les membres du CUU				
1.3. Anomalie / Description du problème				
La nouvelle proposition de l'Annexe 9 a pour conséquence la révision du paragraphe : <i>Dispositions additionnelles pour les wagons à bâchage mécanique</i> de l'annexe 10. Au niveau de l'Annexe 9, jusqu'alors, il existait seulement les codes 6.1.1.1, 6.1.1.2, 6.1.1.3, 6.1.1.4 pour les parties mécaniques avariées ou inutilisables et un contrôle de l'état des bâches. Il convient d'ajouter un contrôle concernant l'intégrité des câbles pouvant être détendus ou sectionnés sur les wagons à bâchage mécanique (par ex Rils, Tams, ...) L'objectif d'ajouter ce contrôle dans le but de résoudre le problème pour limiter les réformes conduisant à une immobilisation des wagons par la suite. Ci-dessous la nouvelle proposition de l'annexe 9 :				
	6.6.1.5	Cable - détendu ou sectionné et visible de l'extérieur	Sécuriser + K, si impossible : retrait	4
1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?				
<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> 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/problème (solution recherchée)
Introduire les notions de contrôles supplémentaires qui concerne la vérification des câbles de bâches afin d'anticiper la réforme lors de la remise en exploitation et d'éliminer le risque de retrait du wagon de l'exploitation.

3. Modification/ajout uniquement pour la demande de modification de 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

Dispositions additionnelles pour les wagons à bâchage mécanique

6.39.1 Le bâchage mécanique doit pouvoir être fermé et verrouillé correctement (indicateur visible). Cette exigence s'applique également au verrouillage supérieur des arceaux extrêmes.

6.39.2 En l'absence d'instruction du détenteur concernant la méthode de réparation, la remise en état doit être réalisée à l'aide d'un kit de réparation de collage à froid selon le mode opératoire du fournisseur du kit.

6.39.3 Les éléments de maintien et de fixation de la bâche doivent être en état. Les câbles détendus (déseparés) devront être retendus, les câbles sectionnés devront être réparés ou remplacés.

Appendice 6

Code des interventions CUU	Interventions	Informations supplémentaires nécessaires	Visite technique Annexe 9	Prescriptions Annexe 10
CU63900	Inspection de la bâche		6.6.1.2; 6.6.1.3	6.39.1
CU63901	Remise en état de la bâche		6.6.1.2; 6.6.1.3	6.39.2
CU63930	Inspection des éléments de maintien et de fixation de la bâche		6.6.1.5	6.39.3
CU63931	Remise en état des éléments de maintien et de fixation de la bâche		6.6.1.5	6.39.3

4. Motif:

Mise en cohérence des annexes 9 et 10 du CUU

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

Un impact positif à la fois :

(Valeur : 5)

- sur les coûts, car une bâche mal positionnée va à minima se détériorer prématurément,

(Valeur : 3)

- sur la sécurité car cette détérioration peut générer un incident de circulation et/ou la casse d'appareil du réseau

Incidences positives :

Exploitation, Interopérabilité, Sécurité, Compétitivité:(Valeur : 3)

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 :	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif :	
6.3. Détermination et classification du risque	<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 :	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?	<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"> • "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]