

ANNEXE 9

au Contrat Uniforme d'Utilisation (CUU)

Conditions pour la visite technique d'échange des wagons

Applicable au 1^{er} juillet 2006

(antérieurement Annexe XII au RIV 2000, applicable au 1^{er} novembre 2002)

Introduction

L'actuelle Annexe XII au RIV, applicable au 1er novembre 2002, est transposée dans le CUU, actualisée et éditée sous forme d'Annexe 9.

Les dispositions annotées d'un trait en marge représentent des modifications qui sont entrées en vigueur à la date portée en bas de page. Ces indications sont demeurées pour les destinataires des deux éditions précédentes (avenants). Les pages modifiées ou nouvellement ajoutées portent en bas de page la date du 01.01.2006. Cette Annexe 9 entre en vigueur avec le CUU (cf. date sur la page de garde) et l'Annexe XII au RIV devient simultanément caduque.

Rectificatif			
Supplément		Supplément	
N°	du	N°	du

Sommaire

- 1 - Généralités
- 2 - Visite technique d'échange
 - 2.1 - Définitions
 - 2.2 - Mode opératoire
 - 2.3 - Connaissances minimums des visiteurs
- 3 - Catalogue des anomalies (Appendice 1)
 - 3.1 - Présentation
 - 3.2 - Commentaires au Catalogue des anomalies
- 4 - Système de gestion de la qualité (SGQ)
 - 4.1 - Définitions générales
 - 4.2 - Planification de la qualité
 - 4.3 - Défauts et catalogue de défauts
 - 4.4 - Planification des contrôles
 - 4.5 - Contrôle de la qualité
 - 4.6 - Méthodes de contrôle
 - 4.7 - Saisie des défauts
 - 4.8 - Dépouillement des résultats
 - 4.9 - Mesures à prendre

Appendice 1 - Catalogue des anomalies et de leur classe de défaut pour le système de gestion de la qualité

Appendice 2 - Définition des classes de défauts

Appendice 3 - Ordre de grandeur des échantillons selon ISO 2859 – partie 1

| Appendice 4 - Vérification de la cote q_R

Appendice 5 - Catalogue des contrôles selon Appendice 1

Appendice 6 - Visite technique d'échange - Liste des irrégularités aux wagons et aux chargements

Appendice 7 - Visite technique d'échange - Récapitulation et dépouillement des anomalies constatées aux wagons et aux chargements

Appendice 8 - Traitement des wagons avec cartouche de maintenance périmé (après expiration du délai de révision)

Appendice 9 - Check-list pour le contrôle de l'aptitude à circuler, catalogue des contrôles à effectuer sur les wagons vides dont le délai de révision est dépassé de plus de 6 mois et de moins de 5 ans

Appendice 10 - Positionnement de la poignée du robinet de frein pour freins à air comprimé

| Appendice 11 - Modèles I, K, M, R1, U

1 Généralités

- 1.1 La présente annexe régit et décrit en son **Appendice 1**, dans la mesure où ceci peut être garanti par une visite technique d'échange, l'état technique que doivent obligatoirement respecter les wagons pour être admis à l'échange entre deux Entreprises ferroviaires (EF) ou davantage.
- 1.2 Elle décrit en outre (point 4 et Appendices 5, 6 et 7) le mode opératoire d'assurance qualité à appliquer lorsque les EF ont conclu entre elles des accords selon la **fiche UIC 471-2**¹⁾ Dans ce cas, le système de gestion de la qualité (point 4) constitue une partie obligatoire des dits accords.

2 Visite technique d'échange

2.1 Définitions

La notion de "visite technique d'échange" est utilisée dans le cadre de la présente annexe pour désigner la visite technique de remise et/ou d'acceptation définie dans la **fiche UIC 471-2**.

2.2 Mode opératoire

La visite technique d'échange est effectuée par les visiteurs en un lieu convenu par les EF participantes.

Elle consiste à vérifier la sécurité d'exploitation des wagons et leur aptitude à circuler ainsi qu'à constater des anomalies reconnaissables ou définies à l'**Appendice 1** (Catalogue d'anomalies) et à prendre les mesures nécessaires. Pour constater les anomalies, le (les) visiteur(s) doit (doivent) remonter le train le long de ses deux côtés et vérifier soigneusement chaque wagon.

2.3 Connaissances minimums des visiteurs

Les visiteurs doivent posséder les connaissances suivantes :

- Une formation dans un atelier de mécanique ou d'électricité,
- La maintenance des wagons,
- La construction et le fonctionnement des wagons,
- La construction et le fonctionnement des freins,
- L'évaluation technique des avaries et anomalies présentées par les wagons et leurs chargements ainsi que de leur impact sur l'exploitation,
- L'arrimage des chargements conformément aux directives de chargement,
- L'échange de véhicules entre les Entreprises ferroviaires (EF) et les accords en vigueur qui s'y rapportent.

Les visiteurs doivent bénéficier régulièrement d'un perfectionnement de leur formation.

1) Conditions techniques pour l'échange de wagons à marchandises entre entreprises ferroviaires.

3 Catalogue des anomalies (Appendice 1)

3.1 Présentation

L'Appendice 1 contient cinq colonnes indiquant :

- (1) la liste des organes du wagon et des aspects du chargement à vérifier,
- (2) le code,
- (3) les anomalies avec, le cas échéant, les critères et les indices permettant de les détecter. Les renvois marqués du signe "•" signalent les possibilités de détecter l'avarie en cause, sans toutefois exiger la réalisation des contrôles mentionnés.
- (4) les suites à donner,
- (5) la classe de défaut pertinente (uniquement pour l'application d'accords conclus selon la **fiche UIC 471-2**).

3.2 Commentaires au Catalogue des anomalies

3.2.1 Toutes les côtes indiquées sont à mesurer en cas de doute.

3.2.2 Les directives de chargement publiées séparément demeurent applicables sans restrictions.

Partant de ce document, les visiteurs recherchent en particulier la présence des anomalies mentionnées au point 7 du Catalogue (**Appendice 1**). La colonne (3) du point 7 comporte, entre parenthèses, des renvois aux numéros concernés du tome 1 des Directives de chargement. En complément à ces anomalies mentionnées au point 7 les visiteurs s'assurent visuellement que le chargement et son arrimage ne présentent pas d'autres défauts susceptibles d'impacter la sécurité de l'exploitation et donnent les suites utiles.

3.2.3 Pour le repérage des anomalies et défauts, les visiteurs utilisent des étiquettes à coller (modèles) reprises dans l'**Appendice 11** et mentionnent dans la correspondance écrite, le code mentionné en colonne (2) de l'**Appendice 1**.

3.2.4 La présente annexe ne constitue pas un catalogue exhaustif de toutes les anomalies pouvant survenir. En présence d'anomalies ne figurant pas au Catalogue mais susceptibles de menacer la sécurité de l'exploitation ou de mettre en cause l'aptitude au transport, des marchandises, le visiteur décide des suites à donner.

4 Système de gestion de la qualité (SGQ)

4.1 Définitions générales

Le système de gestion de la qualité (SGQ) permet de garantir la qualité lors de l'échange des wagons. L'objectif est de déterminer une qualité technique fixée, par prélèvement d'échantillons réalisés suivant la norme ISO 2859.

Cette qualité technique doit être formalisée par écrit et les EF doivent prendre les mesures visant à la conserver ou à l'améliorer.

4.2 Planification de la qualité

Les exigences et les caractéristiques de la qualité sont définies dans sa planification et sont détaillées dans le catalogue des contrôles. L'objectif de qualité convenue par les EF est d'obtenir une valeur cumulée de défauts (VCD) $\leq 1\%$.

4.3 Défauts et catalogue de défauts

4.3.1 Est considéré comme un défaut, tout écart aux critères de qualité définis au catalogue si cet écart a pour conséquence une non-conformité du matériel ou du train considéré par rapport aux exigences fixées. Les matériels sur lesquels des défauts ont été relevés doivent être traités conformément au catalogue de défauts de l'annexe 9 au CUU (**appendice 1**).

4.3.2 Descriptif des défauts

Les défauts sont classés comme suit, en fonction de leur gravité (défauts mineurs, majeurs ou critiques):

classe 3: Défauts mineurs

Défauts qui ont une incidence importante sur l'aptitude au service ou sur l'exploitation (étiquetage manquant ou erroné).

classe 4: Défauts majeurs

Défauts qui ne permettent plus de garantir l'aptitude au service ou sont susceptibles de menacer l'exploitation ou d'entraîner des dommages corporels (agents de manœuvre des wagons).

classe 5: Défauts critiques

Défauts qui ont une incidence importante sur la sécurité du service et entraînent un danger grave pour le transport.

4.3.3 Outre les défauts/avaries énumérés et les mesures correspondantes, le catalogue des défauts (**appendice 1**) indique également la classe des défauts associée.

4.4 Planification des contrôles

Le nombre de wagons à contrôler, appelé «lot de contrôle», est déterminé à partir du « lot global ». Ce lot global inclut tous les wagons qui sont remis par une EF à une autre en une année calendaire (y compris les wagons des trains en transit). Le lot global peut être scindé en lots partiels comme par exemple, selon les liaisons ou les points de remise. A partir de ce lot global (ou des lots partiels correspondants), on détermine un «lot de contrôle», sur la base de la norme ISO 2859 (**Appendice 3**) et on l'intègre au plan de contrôle annuel en qualité de lot de contrôle théorique. Lors de la répartition en lots de contrôle partiels définis mensuellement, il faut prendre en considération, dans la mesure du possible, la courbe d'évolution annuelle du nombre de wagons.

Pour déterminer le lot de contrôle, le niveau de contrôle II est à prendre en considération.

4.5 Contrôle de la qualité

La conformité des visites techniques d'échange est mesurée par l'EF cessionnaire au cours de contrôles par échantillonnage.

Ces contrôles sont effectués au plus tard dans le premier triage site de visite technique ou à la gare de débranchement ou de reconstitution du train par l'EF cessionnaire.

Ces contrôles de qualité sont réalisés avant le débranchement ou le remaniement de la rame et sont effectués en fonction de la méthode de travail décrite au numéro 2.2.

4.6 Méthodes de contrôle

Les méthodes de contrôle énumérées au catalogue (**Appendice 5**) signifient:

CV	= vérification:	contrôle visuel
M	= mesure:	contrôle par relevé de mesures
SM	= sonder au marteau:	contrôle par coups de marteau
CF	= actionner:	contrôle du fonctionnement
CA	= mouvoir:	contrôle par actionnement de l'organe.

4.7 Saisie des défauts

Les défauts et avaries traités par l'EF cédante suivant les mesures indiquées au catalogue des défauts (**Appendice 1**) ne doivent pas être pris en compte. Si un wagon a été étiqueté par l'EF cédante, seuls peuvent être pris en compte, pour le calcul de la valeur VCD, les défauts non mentionnés dans cet étiquetage. Les défauts identiques relevés sur plusieurs sous-ensembles (tels que les ranchers), ainsi que les agrès de calage et de chargement et/ou les moyens d'arrimage du chargement non enlevés sont considérés, en principe, comme un défaut par wagon ou par unité de chargement.

4.8 Dépouillement des résultats

4.8.1 Le paramètre à prendre en compte pour l'évaluation du nombre des défauts dans le cadre du SGQ est la nature des défauts et non leur fréquence d'apparition. A chaque type de défaut correspond un numéro d'ordre dans le catalogue de défauts (**Appendice 1**).

4.8.2 Valeur cumulée des défauts (VCD)

La valeur VCD utilisée comme moyen de mesure de la défectuosité des lots de contrôle est calculée sous forme de pourcentage de défauts pour cent unités de contrôle. A cet effet les défauts sont associés à une classe, en fonction de leur impact sur l'aptitude au service et sur la sécurité de l'exploitation, à savoir:

- classe. 3 taux: 0,125/1
- classe. 4 taux: 0,4/1
- classe. 5 taux: 1/1.

La valeur VCD se calcule selon la formule suivante :

$$VCD [\%] = \frac{(0,125 \bullet \Sigma \text{ défauts classe 3} + 0,4 \bullet \Sigma \text{ défauts classe 4} + \Sigma \text{ défauts classe 5}) \bullet 100}{\text{Nombre d'unités contrôlées}}$$

4.8.3 Les irrégularités relevées doivent être échangées mensuellement entre les EF cédantes et cessionnaires selon les listes prévues aux **Appendices 6** et **7**. A cette occasion, pour chaque VCD, le type de lot global et la quantité contrôlée doivent être indiqués. L'échange d'informations selon les appendices 6 et 7 peut être réalisé selon différents modes, et en particulier sous forme électronique.

4.9 Mesures à prendre

Si l'objectif de qualité fixé au numéro 4.2 ci-dessus n'est pas atteint, l'EF cédante doit apporter des mesures correctives qu'elle est tenue de préciser à l'EF cessionnaire dans un délai d'un mois.

A dater de la mise en œuvre de telles mesures, l'échantillon représentatif doit être choisi chaque mois, afin de pouvoir justifier d'une amélioration.

Si nécessaire, l'EF cessionnaire peut exclure certains wagons ou des wagons au chargement particulier de la formation des rames concernées.

– réservé –