

## Proposition d'amendement à l'Annexe 10 CUU

### Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Burkhard Lerche, GT UIC Maintenance	24/02/2020	3.6 ChapA Pt3 Ann10	Elaboration de la proposition
GT UIC Maintenance	28/04/2020	3.6 ChapA Pt3 Ann10	Version finale
GE UIC Utilisateurs Wagons	26/05/2020	3.6 ChapA Pt3 Ann10	Approbation
CC CUU	15/06/2020	3.6 ChapA Pt3 Ann10	Approbation

<b>Titre</b>	Mise en application des résultats du JNS « Broken Wheels » numéro 3.6 Chapitre A Point 3 Annexe 10 du CUU
<b>Proposition de modification de: EF / détenteur / autres instances</b>	DB Cargo AG
<b>Proposition de modification pour :</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 10
<b>Emetteur :</b>	GT Maintenance, B. Lerche
<b>Lieu, date :</b>	Mayence, 24/02/2020
<b>Description succincte :</b>	Mise en application des résultats du JNS « Broken Wheels » numéro 3.6 Chapitre A Point 3 Annexe 10 du CUU

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

<b>1.1. Introduction</b>
Le résultat des travaux du JNS sur le thème « Broken Wheels » s'est concrétisé par des recommandations conduisant à modifier l'annexe 10 du CUU. La présente proposition vise à les mettre en œuvre.
<b>1.2. Mode de fonctionnement</b>
-
<b>1.3. Anomalie / Description du problème</b>
<b>1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?</b>
<input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui, à savoir : Présentation des résultats JNS « Broken Wheels »
<small>**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)</small>
<small>"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)</small>

**2. Situation recherchée**

<b>2.1. Elimination du défaut/problème (solution recherchée)</b>

### 3. Modification / supplément concernant seulement l'Annexe 10 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

3.6 Pour les wagons avec semelles de frein débordantes, il faut éliminer la cause du débordement après consultation du détenteur et sur instruction de celui-ci. S'il n'est pas possible de remédier à la cause, le wagon doit être traité conformément à l'Annexe 9. Une semelle de frein est considérée comme débordante si, lorsqu'elle est appliquée, sa face extérieure atteint la face extérieure de la jante. **En cas de semelles de freins débordantes, il faut examiner les roues afin de détecter d'éventuelles traces de surcharge thermique au sens du point 1.18 de l'annexe 10.**

### 4. Motif:

#### 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 :

Impact sur les coûts, la gestion, l'interopérabilité, la sécurité, la compétitivité :

**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 :

<b>6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?</b>	<input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui
Motif: Adaptation des critères d'évaluation de la surcharge thermique	
<b>6.2. La modification est-elle significative ?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif:	
<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 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 :	
<b>6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?</b>	<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"> <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]