

**Amendements et adjonctions au CUU : feuille de propositions**  
**Partie B, Annexe 10**

<p><b>1.- Exposer le problème (avec des exemples et si possible, des chiffres permettant d'appréhender l'ampleur du problème) :</b></p> <p>Dans le CUU, les événements particuliers qui sont traités selon l'Annexe 10 doivent satisfaire à des examens complémentaires.</p> <p>Ces examens peuvent ne pas être suffisants en regard du SMS du détenteur</p>	<p><b>2.- Montrer pourquoi et à quel endroit le CUU présente des lacunes sur ce point :</b></p> <p>Le CUU n'impose pas l'application des règles de maintenance du détenteur après les événements particuliers</p>
<p><b>3.- Expliquer pourquoi le problème exposé ne peut être résolu qu'à travers le contrat CUU :</b></p> <p>Si l'EF procède à l'inspection selon le CUU après événements particuliers et ne contrôle que les positions décrites, il est possible que l'EF déclare un wagon apte à circuler bien qu'il présente potentiellement d'autres dommages qui n'ont pas été contrôlés car non imposés par l'annexe 10.</p>	<p><b>4.- indiquer pourquoi il convient de résoudre le problème comme envisagé par l'amendement et/ou l'ajout proposé(s)</b></p> <p>Mise à jour et adaptation aux nouvelles règles</p>
<p><b>5.- Décrire comment l'amendement et/ou l'ajout proposé(s) contribueront à résoudre le problème :</b></p> <p>La proposition adapterait le contenu de la procédure de contrôle lors d'événements spéciaux afin d'assurer un retour en exploitation sûr et répondre aux exigences du SMS du détenteur</p>	<p><b>6.- Evaluer les incidences positives ou négatives (exploitation, coûts, opérations administratives, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ...), en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé) :</b></p> <p><b>Impacts opérationnels :</b> Contrôles additionnels qui peuvent exiger plus de temps.</p> <p><b>Coûts :</b> Des frais potentiellement plus élevés si des problèmes apparaissent lors des contrôles.</p> <p><b>Administration :</b> Des rapports sont nécessaires et doivent être envoyés au détenteur afin de s'assurer que tous les contrôles ont été effectués.</p> <p><b>Interopérabilité:</b> Pas d'impact</p> <p><b>Sécurité :</b> Sécurité ferroviaire accrue du fait de contrôles supplémentaires</p>

## 7.- Texte proposé

### Code couleur pour les modifications :

**Noir** : Texte en vigueur, pour info et reste inchangé  
**Rouge** : nouveau

### Annexe 10

## B – TRAITEMENT DES WAGONS APRES DES EVENEMENTS PARTICULIERS

### 0. Principe

Après tout événement particulier, l'EF utilisatrice doit assurer que les avaries provoquées ou présumées ne pourront pas entraîner de dommage indirect. A cet effet, les dispositions arrêtées dans le présent chapitre doivent être respectées en vue de rendre le wagon à nouveau apte à circuler. La décision concernant l'aptitude du wagon à être utilisé incombe au détenteur.

L'EF utilisatrice effectue des examens complémentaires pour s'assurer de l'absence de dommages au wagon susceptibles d'affecter son aptitude à circuler. **Dans le cas de wagons-citernes, de wagons dotés de superstructures spécifiques, qui ne sont pas décrites au point 6 du chapitre A, et si l'atelier n'a pas la certitude que les points définis soient suffisants, l'EF contacte le détenteur pour solliciter des instructions particulières afin de rétablir l'aptitude à circuler du wagon.** Si l'état minimal ne peut pas être rétabli par l'atelier, le wagon est à traiter ultérieurement suivant la décision du détenteur (conformément à l'annexe 9).

L'évènement particulier et le wagon assorti du numéro du ou des essieu(x) monté(s) concerné(s) doivent être signalés au détenteur.

### 1. Déraillement

L'examen doit être adapté en fonction des informations disponibles.

Si un wagon déraile, il faut réaliser au minimum les contrôles suivants :

- essieux montés selon chapitre A, numéros 1.1.2, 1.1.3, 1.6.1, 1.6.2, 1.8, 1.10 à 1.17, 1.20 et 1.21, **ainsi que des entailles dans le boudin de roue qui sont imputables au déraillement**
- ressorts selon chapitre A, numéros 2.1 à 2.8,
- châssis, organes de roulement et bogies selon chapitre A, numéros 4.1 à 4.6, 4.8 à 4.12, 4.14 à 4.18, 4.20, 4.21, 4.24, 4.25, 4.26,
- appareils de traction et de choc chapitre A, numéros 5.1 à 5.6.1, 5.7, 5.9, 5.10, 5.13, 5.14.2, 5.15, 5.17, 5.18, 5.20,
- **caisse et accessoires selon le point 6 du chapitre A, le cas échéant**
- pour les wagons citernes, examen de la citerne selon les instructions du détenteur,
- examen des dommages sur les tresses de mise à la terre.

En cas de wagons ayant déraillé à une vitesse >10 km/h ou si la vitesse ne peut pas être déterminée, il faut déposer les essieux montés concernés sans contrôle préalable.

Les essieux montés ayant déraillé doivent être munis avant leur envoi d'un marquage permettant au détenteur du wagon ou à son atelier de l'identifier comme ayant déraillé (**Modèle H<sup>R</sup>**).

### 2. Choc de tamponnement anormal

Lorsqu'un wagon a subi un choc de tamponnement anormal, il faut supposer que la vitesse de tamponnement a été supérieure à 12 km/h. Dans ce cas, il y a lieu de réaliser les contrôles suivants :

- essieux montés selon chapitre A, 1.1.2, 1.1.3, 1.6.1, 1.6.2, 1.8, 1.10 à 1.17, 1.20 et 1.21,
- ressorts selon chapitre A, numéros 2.1 à 2.8,
- châssis, organes de roulement et bogies selon chapitre A, numéros 4.1 à 4.6, 4.8 à 4.12, 4.14 à 4.18, 4.20, 4.21, 4.24, 4.25, 4.26,
- appareils de traction et de choc chapitre A, numéros 5.1 à 5.6.1, 5.7, 5.9, 5.10, 5.13, 5.14.2, 5.15, 5.17, 5.18, 5.20,
- **caisse et accessoires selon le point 6 du chapitre A, le cas échéant**
- wagons citernes : examen de la citerne selon les instructions du détenteur.
- S'il est avéré que la vitesse de tamponnement a dépassé 25 km/h, il faut procéder à la dépose des essieux montés.

Les essieux démontés doivent, avant leur renvoi, être pourvus d'un marquage qui permet au détenteur ou à son atelier de les identifier comme essieux ayant subi un choc de tamponnement anormal (Modèle H<sup>R</sup>).

UIP GCU WG	08/03/2016	Elaboration de la proposition
UIP GCU WG	20/05/2019	Révision
UIP GCU WG	12/11/2019	Révision
UIP	19/11/2019	Présentation de la proposition
GT UIC Maintenance	28/04/2020	Version finale
GE UIC Utilisateurs Wagons	26/05/2020	Approbation
CC CUU	15/06/2020	Approbation