

Proposition d'amendement à l'Annexe 9 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Emmanuel Labalette	11/02/19	Annexe 9, 5.6.1	Rédaction
Charles-Antoine Alavoine	12/03/19	Annexe 9, 5.6.1	Modification
Romain Moulin	12/10/2020	Annexe 9, 5.6.1	Modification
GT VTE	19-20/01/2021	Annexe 9, 5.6.1	Modification
Décision du GT VTE	23/03/2021	Annexe 9, 5.6.1	Selon PV GT VTE 03/2021
Décision du GE UW	23/04/2021	Annexe 9, 5.6.1	Selon PV GE UW 04/2021
Décision du CC CUU	14/06/2021	Annexe 9, 5.6.1	Approuvée

Titre :	Tendeur d'attelage – modification code 5.6.1 + introduction code 5.6.1.1 & 5.6.1.2
Proposition de modification de : EF / détenteurs / autres instances :	Elaborée par SNCF / Sous-GT annexe 9 AFWP
Proposition de modification sur :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Charles-Antoine ALAVOINE –SNCF / Emmanuel LABALETTE – ERMEWA GROUP
Lieu, date :	Clichy, 11/02/2019
Description succincte :	Modification point 5.6.1 et introduction code 5.6.1.1 & 5.6.1.2

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

Les codes des réformes relatives aux tendeurs d'attelages pour l'absence de graissage ne sont pas prévus, ce qui conduit généralement à des réformes pour grippage.

1.2. Mode de fonctionnement

Le CUU est aujourd'hui le cœur des relations contractuelles détenteurs-EFs
Il convient que le texte soit clair pour une application simple et sans équivoque par toutes les Parties.
Il existe seulement un code 5.6.1 pour partie manquante, avariée ou inutilisable.

1.3. Anomalie / Description du problème

Il existe seulement un code 5.6.1 pour partie manquante, avariée ou inutilisable.
Il convient de résoudre le problème pour limiter les réformes conduisant à une immobilisation des wagons, par une action simple.

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

non oui, à savoir :

* Code de pratique : un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers. " (source: Règlement CE 352/2009, Art. 3)

„dispositions technique fixées par écrit ou transmises oralement relatives à des procédés, installations et modes opératoires qui selon l'opinion dominante des milieux concerné (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" (traduction / source: BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit – Ministère allemand de la Justice)

2. Situation recherchée**2.1. Elimination de l'anomalie/Problème (objectif)**

Introduire un code de contrôle supplémentaire qui concerne le graissage afin d'anticiper la réforme et d'éliminer le risque de retrait du wagon de l'exploitation.

3. Texte supplémentaire relatif uniquement à la proposition d'amendement de l'annexe 9 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

Organes	Code	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de défaut
Tendeur d'attelage	5.6			
	5.6.1	Partie manquante, avariée ou Inutilisable		
	5.6.1.1	Avarié ou partie manquante	Y remédier ou utiliser l'autre tendeur d'attelage +K ou y remédier , si impossible, retrait	3
	5.6.1.2	Absence de lubrifiant et bloqué	Y remédier ou utiliser l'autre tendeur d'attelage +K, si impossible, retrait	3
	5.6.2	Dispositif de repos avarié, inutilisable ou manquant	M	3
	5.6.3	Tendeur décroché	Accrocher, ligaturer si nécessaire	3

4. Motif:

5. Evaluer les possibles incidences positives ou négatives

Evaluation par ex. exploitation, coûts, opérations administratives, interopérabilité, sécurité, compétitivité,....), en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).

Justification des constatations

Un impact positif à la fois :

- sur les coûts (+5), car un tendeur non lubrifié va à minima se détériorer prématurément,
- sur la sécurité (+4) car cette détérioration peut générer un incident de circulation.

Incidences positives:

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

Sécurité (Valeur +4)

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.

Etude de sécurité effectuée par : supprimé, car l'adaptation est effectuée sur la base des normes susmentionnées.

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 : voir Template. Joindre en annexe le Template de test significatif	
6.3. Détermination et classement du risque:	<input type="checkbox"/> supprimé
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:	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?	<input checked="" 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"> • „Code de pratique“ (règles techniques reconnues) • Utilisation d'un système de référence • Estimation explicite du risque 	
6.5. Analyse de risques présentée à l'instance d'évaluation?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation :	
Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation	[Annexe]