

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

### Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Charles-Antoine Alavoine - SNCF	03/05/2021	5.13 et 5.14.1	Enregistrement de la proposition
Charles-Antoine Alavoine - SNCF	30/11/2021	5.13 et 5.14.1	Corrections mineures et validation par le GT
Décision du GT Maintenance	29/03/2022	5.13 et 5.14.1	Selon PV GT Maintenance 03/2022
Décision GE UW	16/05/2022	5.13 et 5.14.1	Selon PV GE UW 05/2022
Décision CC CUU	09/06/2022	5.13 et 5.14.1	Approuvée

<b>Titre</b>	Adaptation des points 5.13 et 5.14.1 de l'annexe 10 selon les nouveaux codes 5.6.1.1 et 5.6.1.2 (Annexe 9, 5.6-Tendeur d'attelage)
<b>Proposition de modification de : EF / détenteurs / autres instances</b>	GT Maintenance
<b>Proposition de modification pour :</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 10
<b>Emetteur :</b>	Charles-Antoine Alavoine
<b>Lieu, date :</b>	Téléconférence, 20/04/2021
<b>Description succincte :</b>	Modification codes 5.13 / 5.14.1 annexe 10, introduction du contrôle des anomalies qui concernent les tendeurs d'attelage

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

<b>1.1. Introduction</b>				
Pour donner suite au vote et à l'acceptation de l'amendement AP-TTI-2021-07 par les membres, une mise en cohérence des annexes du CUU est nécessaire. Il s'agit de proposer la modification des points 5.13 et 5.14.1 de l'annexe 10.				
<b>1.2. Mode de fonctionnement</b>				
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, applicable par les membres				
<b>1.3. Anomalie / Description du problème</b>				
La nouvelle proposition de l'annexe 9 a pour conséquence de révision du point 5.13 et 5.14.1 paragraphe : Appareils de traction.  Jusqu'alors, il existait 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.  Ci-dessous la proposition nouvelle proposition de l'annexe 9				
<b>Organes</b>	<b>Code</b>	<b>Anomalies/Critères/Indices</b>	<b>Suites à donner</b>	<b>Classes de défaut</b>
Tendeur d'attelage	5.6			
	5.6.1	<del>Partie manquante, avariée ou</del> Inutilisable		
	5.6.1.1	<del>Avarié ou partie manquante ou</del> inutilisable	Y remédier ou utiliser l'autre tendeur d'attelage +K, Si impossible : retrait	3
	5.6.1.2	Absence de lubrifiant et bloqué	Y remédier, Si impossible : K	3
	5.6.2	Dispositif de repos avarié, inutilisable ou manquant	M	3
	5.6.3	Tendeur décroché	Accrocher, ligaturer si nécessaire	3
<b>1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?</b>				
<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 le graissage des tendeurs d'attelage 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 les modifications :

Noir : Texte en vigueur, pour info et reste inchangé

Rouge : nouveau Texte

Bleu : (évent. barré): texte sera effacé

### Appareils de traction

- 5.11 Aucune partie des organes d'attelage (accouplés ou désaccouplés) ne doit descendre en dessous de 140 mm au-dessus du sommet des rails.
- 5.12 La longueur de l'attelage à vis doit être telle que l'on puisse amener les tampons au moins en contact.
- 5.13 Les attelages à vis et les crochets de traction ne doivent pas manquer. Le jeu entre l'écrou et la manille doit être inférieur à 10 mm. **L'ensemble des pièces constitutives du tendeur d'attelage doivent être présentes.**
- 5.14.1 Le tendeur d'attelage doit être facilement maniable et la vis du tendeur suffisamment lubrifiée **et/ou graissée.**
- 5.14.2 Les attelages à vis et les crochets de traction ne doivent pas présenter de fissures. Ils ne doivent, en outre, pas présenter d'avarie rendant impossible l'attelage avec un autre véhicule ou susceptible d'entraver leur bon comportement.
- 5.15 Les barres de traction ne doivent pas être rompues ni fissurées. Les manchons, boulons ou clavettes de manchon ne doivent être ni rompus, ni manquants.
- 5.16 La tige du crochet de traction et les guides du crochet de traction ne doivent pas présenter une usure telle que le crochet de traction puisse pivoter sur son axe dans les guides.

## 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 :

- sur les coûts (+3), car un tendeur non lubrifié va à minima se détériorer prématurément,
- sur la sécurité (+3) car cette détérioration peut générer un incident de circulation.

Incidences positives :

Exploitation, interopérabilité, compétitivité (+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 :

<b>6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?</b>	<input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui
Motif : impact sur la sécurité car cette détérioration peut générer un incident de circulation.	
<b>6.2. La modification est-elle significative?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : le GT MNT (Annexe 10 CUU) est arrivé à la conclusion que la modification n'est pas significative	
<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 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"> <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]