

Studiengruppe **WAGENVERWENDER**

Änderungsantrag zu Anlage 10 AVV

Änderungen

Name des Verantwortlichen	Datum	Absatz	Änderung
Xavier MERLEAU	20.03.2017	Kapitel C	
		-	

Titel	Kap. C – Präventive Instandhaltung
Änderungsantrag von: EVU / Halter / andere Stellen	SNCF
Änderungsantrag zu:	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage 10
Verfasser:	Xavier Merleau
Ort, Datum:	20.03.2017
Kurzbeschreibung:	Anlage 10, Kap. C - Präventive Instandhaltung - in Einklang mit der VO (EU) 445/2011 bringen.

1. Ausgangslage (Ist)

1.1. Einleitung
Kap. 10 über die präventive Instandhaltung enthält Bestimmungen, die vor Veröffentlichung der VO (EU) 445/2011 abgefasst wurden. Diese Bestimmungen stehen nicht mehr mit der VO in Einklang.
1.2. Funktionsweise
/
1.3. Anomalie/Darlegung der Problematik
Gem. VO (EU)445/2011 ist die ECM für die Festlegung der Regeln und Fristen der präventiven Instandhaltung verantwortlich. Die maximalen Fristen dürfen nicht vom AVV vorgegeben werden.

1.4. Handelt es sich um eine bekannte Regel der Technik* (z.B. DIN, EN)?
<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, d.h.:
* „anerkannte Regeln der Technik: die schriftlich festgelegten Regeln, die bei ordnungsgemäßer Anwendung dazu dienen können, eine oder mehrere spezifische Gefährdungen zu kontrollieren.“ (Quelle: EG-Verordnung Nr. 352/2009, Art. 3)
„Schriftlich fixierte oder mündlich überlieferte technische Festlegungen für Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, die nach herrschender Auffassung der beteiligten Kreise (Fachleute, Anwender, Verbraucherinnen und Verbraucher und öffentliche Hand) geeignet sind, das gesetzlich vorgegebene Ziel zu erreichen und sich in der Praxis allgemein bewährt haben oder deren Bewährung nach herrschender Auffassung in überschaubarer Zeit bevorsteht“. (Quelle: BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit)

2. Erwünschte Situation

2.1. Beseitigung der Anomalie/des Problems (Ziel)
Anlage 10, Kap. C in Einklang mit der VO (EU) 445/2011 bringen.

3. Begründung:

4. Beurteilung der möglichen positiven oder negativen Auswirkungen
<i>Bewertung (z.B. Betrieb, Kosten, Verwaltungsaufwand, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit...), auf einer Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch)</i> <i>Begründung</i>
Positive Auswirkungen: Betrieb: 2 Interoperabilität: 1 Sicherheit: 2 Wettbewerbsfähigkeit: 1 Kosten: 2

5. Vorschlag: C – PRÄVENTIVE INSTANDHALTUNG

0 Grundsatz

Der Halter muss den Wagen in einem Zustand erhalten, der ihm einen normalen Betrieb hinsichtlich der Sicherheit und der Unversehrtheit der Ladung ermöglicht.

Hierfür stützt er sich auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle, zu deren Verantwortlichkeiten es gem. der EU-Verordnung 445/2011 und den entsprechenden Bestimmungen des COTIF gehört, den Plan für die präventive Instandhaltung zu erstellen und die vom Halter zu befolgenden Anweisungen vorzuschreiben.

1. Revisionsfristen

- 1.1 Das Datum der letzten Revision sowie das vom ECM vorgegebene Revisionsintervall müssen in das vorgegebene Instandhaltungsraster aus Anlage 11 eingetragen sein.
- 1.2 Das Revisionsintervall von Wagen kann auf Beschluss des Halters um 3 Monate verlängert werden und erhält dann die Anschrift „+3M“.
- 1.3 Besonderheiten bei Kesselwagen:
Kesselwagen, bei denen der Zeitpunkt (Monatsende) der nächsten Tankprüfung abgelaufen ist (Anlage 11, Ziffer 6.4), sind gem. Anlage 9 zu behandeln.

~~C – PRÄVENTIVE INSTANDHALTUNG~~

~~0 Grundsatz~~

~~Der Wagenhalter hat die Revision so sorgfältig durchzuführen, dass die Wagen bei normaler Beanspruchung bis~~

~~zur nächsten Revision betriebssicher und voll verkehrsfähig bleiben.~~

~~Diese Revision muss im Rahmen eines Instandhaltungssystems nach dem Kriterium "Zeit" bzw. "Leistung"~~

~~durchgeführt werden.~~

~~1 Revisionsfristen~~

~~1.1 Im Rahmen eines Instandhaltungssystems nach dem Kriterium "Zeit" wird die Revision nach einer Frist gemäß dem UIC-Merkblatt 579-1 durchgeführt. In diesem System entspricht die Revisionsfrist der Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsrasters. Die maximale Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsrasters beträgt höchstens die Anzahl der Jahre, die in Ziffer 1.3 angegeben ist.~~

~~1.2 Im Rahmen eines Instandhaltungssystems nach dem Kriterium "Leistung" wird die Revision durchgeführt, wenn der Wagen einen Leistungsgrenzwert in Tonnenkilometern erreicht hat, der gemäß dem UIC-Merkblatt 579-1 bestimmt wird. Die Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsrasters beträgt höchstens die Anzahl der Jahre, die in Ziffer 1.3 angegeben ist.~~

~~1.3 Die maximale Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsrasters (Anlage 11, Ziffer 2.3) beträgt für Wagen:~~

~~1.3.1 6 Jahre, ggf. um 3 Monate verlängert, wenn sie den folgenden Bedingungen entsprechen:~~

~~= Steuerventile der Bauarten Bd, Ch, O, KE, WE, DK, WU, WA, MH~~

~~= Automatischer Bremsgestängesteller~~

~~= Doppelschakengehänge bei Wagen mit Einzelradsätzen.~~

~~= Drehgestelle mit Blattfedern und Schakengehänge (ausnahmsweise auch modernisierte~~

~~„Niesky“-Drehgestelle bei Wagen der DB~~

~~= Drehgestelle mit Schraubenfedern und Dämpfern der Bauart UIC oder mit gleichartigen~~

~~Merkmale~~

~~= Puffern nach UIC-MB 526-1 oder 526-2~~

~~1.3.2 4 Jahre, ggf. um 3 Monate verlängert, wenn Sie den Bedingungen nach 1.3.1 nicht entsprechen.~~

~~1.3.3 Um die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsrasters um 3 Monate erhalten zu können,~~

~~müssen die Wagen die Anschrift „+3M“ (Anlage 11, Ziffer 2.3) erhalten. Wagen, die die Anschrift „+3M“~~

~~nicht besitzen, können nach Antrag des Wagenhalters diese Anschrift erhalten, sofern der Zustand der~~

~~Wagen dies nicht verbietet.~~

~~1.4 Der Wagenhalter ist jedoch verpflichtet, für Wagen eine kürzere Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsrasters festzulegen, wenn dies die Einsatzbedingungen und die Bauart des Wagens erfordern. Darüber hinaus muss der Wagenhalter an Wagen mit ss-Bremse¹ und einer Gültigkeitsdauer~~

~~des Instandhaltungsrasters von mehr als 3 Jahren eine Zwischenkontrolle durchführen. Diese Zwischenkontrolle kann sich auf Stichproben beschränken, wenn deren Ergebnisse zufrieden stellend sind.~~

~~1.5 Kesselwagen bei denen der Zeitpunkt (Monatsende) der nächsten Tankprüfung abgelaufen ist (Anlage 11, Ziffer 6.4), sind gem. Anlage 9 zu behandeln.~~

6. Risikobetrachtung zum Änderungsantrag

Systembeschreibung im Ist/Soll und Änderungsumfang siehe hierzu Punkt 1 und Punkt 2.

Die Risikobetrachtung entfällt da nur anerkannte Regelwerke umgesetzt werden.

Risikobetrachtung durchgeführt von:

6.1. Änderung ist sicherheitsrelevant?	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung:	
6.2. Änderung ist signifikant?	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Begründung: siehe Formular Formular signifikanter Test als Anlage beifügen	
6.3. Gefährdungsermittlung und -einstufung	<input checked="" type="checkbox"/> entfällt
6.3.1. Wirkung der Änderung im Normalbetrieb:	
6.3.2. Wirkung der Änderung bei Störungen/Abweichung vom Normalbetrieb:	
6.3.3. Systemmissbrauch möglich: <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja, Beschreibung des Sytemmissbrauchs:	
6.4. Sicherheitsmaßnahmen durchgeführt?	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Für jede Gefährdung wird eines der nachfolgenden Risikoakzeptanzkriterien ausgewählt: <ul style="list-style-type: none"> • „anerkannte Regeln der Technik“ • „Nutzung eines Referenzsystems“ • explizite Risikoabschätzung 	
6.5. Risikobetrachtung wurde Bewertungsstelle vorgelegt?	<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja
Bewertungsstelle: Ergebnis der Bewertungsstelle als Anlage einfügen	[Anlage]