

PRZEWODNIK WDRAŻANIA

EUROPEJSKIEJ REJESTRACJI ZESTAWÓW KOŁOWYCH (EWT) DLA OSI WAGONÓW TOWAROWYCH

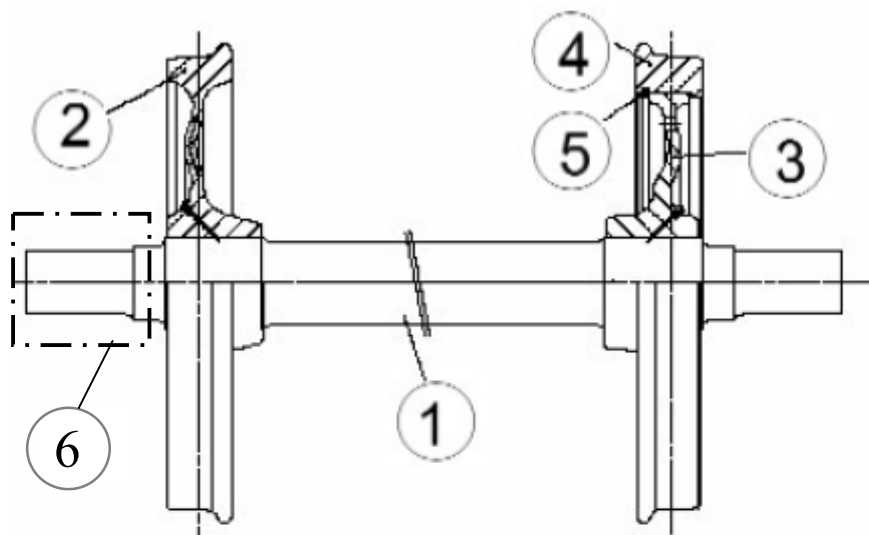
*Wspólna Grupa Sektorowa ERA Task Force
do spraw wagonów towarowych/osi*

Spis treści

1	Definicje	3
2	Przyczyny wprowadzenia europejskiej rejestracji zestawów kołowych	4
3	Cele europejskiej rejestracji zestawów kołowych	5
4	Ramy czasowe	5
5	Warunki graniczne	6
6	Zadania wspólnych organów EWT	6
7	Zadania posiadacza	8
8	Zadania warsztatu utrzymania	8
9	Dane które należy rejestrować	9
9.1	Dane ogólne	9
9.2	Oś zestawu	10
9.3	Koła	11
9.4	Łożyska	12
9.5	Utrzymanie stopnia średniego i wysokiego zestawów kołowych	13
9.6	Pojazd w który jest wbudowany zestaw kołowy	13
9.7	Nieprawidłowości	14
10	Działania podejmowane w przypadku braku możliwości rejestracji	15

Bruksela, 26.07.2010 r.

1 Definicje



Legenda

- 1 oś
- 2 koło monoblokowe
- 3 tarcza koła
- 4 obręcz (jeśli jest)
- 5 pierścień zaciskowy (jeśli istnieje)
- 6 maźnica z łożyskiem

ECCM	Wspólne europejskie kryteria utrzymania (zestawów kołowych)
EWT	Europejska rejestracja zestawów kołowych
ECM	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie
GCU	Ogólna umowa użytkowania (GCU, AVV)
NDT	Badania nieniszczące
NSA	Krajowe władze bezpieczeństwa

2 Przyczyny wprowadzenia europejskiej rejestracji zestawów kołowych

Europejscy posiadacze wagonów od wielu dziesięcioleci pracują nad systemem utrzymania zapewniając tym samym bezpieczeństwo towarowego transportu lądowego.

Jednak po tragicznym wypadku w Viareggio:

- Europejska Agencja Kolejowa
- europejskie NSA oraz
- wspólny sektor towarowy transportu kolejowego (CER, ERFA, UIP, UIRR, UNIFE)

uzgodniły kwestię zbadania, w ramach ERA Task Force, możliwości zastosowania europejskiego podejścia do zharmonizowanych kryteriów oraz działań krótko i średnioterminowych, zapewniających w odpowiedni sposób jeszcze większe bezpieczeństwo na kolejach.

Wspólny program sektorowy opracowany przez ERA Task Force został w pełni zatwierdzony w Viareggio w grudniu 2009 r. Europejski program działania składa się z:

- inspekcji wizualnej zestawów kołowych/ osi w Europie (zgodnie z EVIC),
- pogłębionych nieniszczących badań wyrywkowych zestawów kołowych z określonych obszarów eksploatacyjnych,
- **wdrożenia systematycznej europejskiej rejestracji utrzymania zestawów kołowych (EWT).**

Wspólny program sektorowy został zatwierdzony przez wszystkie organy UE i władze NSA. Wdrożenie przyjętych ustaleń leży obecnie w gestii samego sektora. Wdrożenie programu a szczególnie EWT odbywa się na zasadzie dobrowolnego zobowiązania spółek należących do organizacji sektora w celu spełnienia obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa przez sektor. Nie istnieje żaden obowiązek prawny, ale mamy tu do czynienia z wyraźnym zobowiązaniem sektora wobec władz europejskich i krajowych do wdrożenia programu działań. Europejska rejestracja zestawów kołowych zostanie włączona do zaktualizowanej wersji normy EN 15313.

Niniejszym zachęca się europejskie urzędy NSA, aby przeprowadzały audyt realizacji ustalonych działań.

3 Cele europejskiej rejestracji zestawów kołowych

W celu usprawnienia i dalszego zharmonizowania rejestracji oraz ograniczenia czasu analizy w przypadku incydentów sektor będzie gromadził dane wymienione w niniejszym dokumencie.

Celem europejskiej rejestru zestawów kołowych jest:

- ✓ Identyfikacja zestawów kołowych w przypadku incydentów i zmniejszenie ryzyka występowania dalszych incydentów z podobnych przyczyn.
- ✓ Identyfikacja warunków użytkowania zestawu kołowego, a także osi, która jest jego kluczowym elementem, w przypadku wystąpienia incydentu.
- ✓ Identyfikacja systemu utrzymania oraz rodzaju badań nieniszczących, które zostały przeprowadzone na zestawie kołowym

W przypadku uszkodzenia zestawu kołowego, posiadacz będzie w stanie wyselekcjonować uszkodzone zestawy kołowe za pomocą opisanej tu rejestracji zestawów kołowych. Pozwoli to posiadaczom i urzędowi ds. bezpieczeństwa na podjęcie odpowiednich działań.

4 Ramy czasowe

Od sierpnia 2010 r. sektor zacznie rejestrować dane wymienione poniżej:

- ✓ Dane z grupy „a” należy zgromadzić w momencie, gdy zestaw kołowy po raz pierwszy trafi do odpowiedniego warsztatu („odpowiedni warsztat” jest zdefiniowany przez ECM), oraz najpóźniej w momencie kolejnego obtaczania zestawu w ramach utrzymania.
- ✓ Dane z grupy „b” należy zgromadzić najpóźniej podczas kolejnej czynności utrzymania zestawu kołowego połączonej z przeglądem łożysk.
- ✓ Dane z grupy „c” należy zgromadzić najpóźniej w ciągu kolejnego montażu i demontażu zestawu kołowego na wagonie.
- ✓ W przypadku danych z grupy „a” i „b”, których nie można ustalić, należy dokonać wpisu „dane niedostępne”.
Działania, które należy podjąć w takim przypadku: zgodnie z przyjętymi ECCM (patrz rozdział 10; a następnie zgodnie z normą EN 15313).

Rejestrowanie danych dla danego zestawu kołowego należy zakończyć najpóźniej w czasie kolejnej czynności utrzymania połączonej z przeglądem łożysk.

W przypadku nowych zestawów kołowych, rejestracja wszystkich grup danych a, b i c musi się rozpocząć **od sierpnia 2010 r.**, przed rozpoczęciem eksploatacji zestawu kołowego.

Dane muszą być zapisywane w systemie elektronicznym z możliwością filtrowania danych **najpóźniej od 1 stycznia 2012 r.**

5 Warunki graniczne

- I. Zebrane w czasie dane kategorii „I”, dotyczące zestawu kołowego muszą być przechowywane do momentu wykonania kolejnej czynności utrzymania danego elementu składowego (np. w przypadku przeglądu łożysk, do momentu kolejnego ich przeglądu).
- II. Dane z kategorii „II” muszą być przechowywane przez okres użytkowania danego elementu składowego.
- III. Dane z kategorii „III” muszą być przechowywane przez okres użytkowania zestawu kołowego.

Obowiązkiem posiadacza jest uzyskanie potrzebnych danych od poprzedniego posiadacza lub producenta oraz ich przechowywanie i aktualizacja do momentu zmiany posiadacza, zgodnie z powyższymi kategoriami.

W przypadku zmiany posiadacza należy przekazać wszelkie istniejące dane nowemu posiadaczowi.

Program europejskiej rejestracji zestawów kołowych nie zastępuje istniejących zasad utrzymania. Dane w nim wymienione to minimum, które należy zarejestrować. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie (ECM) może podjąć decyzję o konieczności rejestrowania dodatkowych danych.

6 Zadania wspólnych organów EWT

Wspólny organ EWT składa się z członków, mianowanych przez organizacje kolejowe UIP, CER, ERFA w każdym z wymienionych krajów europejskich (patrz tabela poniżej) i odpowiada za kwestie dotyczące EWT państwach członkowskich UE (oraz w Szwajcarii).

Zadaniem wspólnego organu EWT jest:

- organizacja tłumaczeń EWT na język narodowy
- przekazywanie przetłumaczonych dokumentów na temat programu EWT posiadaczom
- zarządzanie całością informacji w imieniu wszystkich zainteresowanych stron (warsztatów, posiadaczy,...)

Wspólne organy EWT w poszczególnych krajach:

Kraj	Język	Międzynarodowy związek prywatnych właścicieli wagonów (UIP) / Rivière	Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER) Schachner	Europejskie Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźników Towarowych (ERFA) Heiming
Francja	francuski	David Tillier AFWP dtillier@ermewa.fr	Lafaix bernard.lafaix@sncf.fr SNCF evic.france@sncf.fr	
Szwajcaria	niemiecki, francuski, włoski	Olga Wisniewska VAP tech@cargorail.ch	Bernet thomas.bernet@sbbcargo.com SBB evic.ch@sbb.ch	Dr Johannes Nicolin AAE johannes.nicolin@aae.ch
Niemcy	niemiecki	Jürgen Tüscher VPI tüscher@vpihamburg.de evic.germany@vpihamburg.de	Manfred Bergmann DB manfred.bergmann@ dbschenker.eu	Mallikat VDV mallikat@vdv.de
Włochy	włoski	Mauro Pacella ASSOFERR Mauro.pacella@assoferr.it evic.italy@assoferr.it	Paolo Fusarpoli TI p.fusarpoli@trenitalia.it	D.ssa Maria Francesca Ricchiuto ricchiuto@asstra.it
Holandia	niderlandzki	Don van Riel NVPNG@trimodal-europe.nl	Paul Clews DB SR NL paul.clews@dbschenker.com	
Polska	polski		Krzysztof Buszka PKP k.buszka@pkp-cargo.pl Mirosław Szczelina RailPolska mirosław.szczelina @railpolska.pl	Ireneusz Gójski IGTL igojski@aster.pl 0048.601.387.516
Austria	niemiecki	Günter Heindl VPI office@vpirail.at evic.austria@vpirail.at	Andreas Schachner ÖBB andreas.schachner@oebb.at	
Belgia	francuski, niderlandzki	Vincent Bourgois vincent.bourgois@trw.be	Maenhout etienne.maenhout@b-rail.be SNCB evic.belgium@b-rail.be	Monika Heiming monika.heiming@erfa.be
Węgry	węgierski	Gyözö Czitó nagy@pultrans.hu evic.ungary@pultrans.hu	Miklos Kremer MAV kremer@mav.hu Mihály Drotos MAV Cargo drotosm@mavcargo.hu	
Luksemburg	francuski, niemiecki		Gaston Zens gaston.zens@cflcargo.lu	
Wielka Brytania	angielski	Geoffrey Pratt geoffrey.pratt@btconnect.com	Paul Antcliff paul.antcliff@dbschenker.com	Lord Tony Berkeley tony@rfg.org.uk
Irlandia	angielski		Damien Lambert IrishRail damien.lambert@irishrail.ie	Lord Tony Berkeley tony@rfg.org.uk
Republika Czeska	czeski	Martin Vosta sekretariat@sdruzeni-spv.cz	Martin Vosta sekretariat@sdruzeni-spv.cz	
Republika Słowacka		Jaroslav Miklanek zvkv@zelos.sk	Roman Sklenar Sklenar.Roman@zscargo.sk	
Łotwa	łotewski		Dainis Zvaners LDz dainis.zvaners@ldz.lv	
Litwa	litewski		Kęstutis Rakauskas k.rakauskas@litrail.lt	Edita Gerasimoviene e.gerasimoviene@transachema.lt
Rumunia	rumuński	Nucu Morar nmorar@ermewa.ro	Gheorghe Avram gheorghe.avram@irsgroup.eu	Gheorghe Avram gheorghe.avram@irsgroup.eu
Hiszpania	hiszpański	Alfonso Ynigo Alfonso.Ynigo@transfesa.com	Javier Fernández-Pello jfpello@renfe.es Ignacio Hernández Vallhonrat ignaciohv@renfe.es	
Szwecja	szwedzki	Staffan Rittgard info@privatvagnar.com		(Stephan Aström Stephan.astrom@ hectorrail.com)
Słowenia	słoweński		Viktor Sinkovec viktor.sinkovec@slo-zeleznice.si	
Portugalia	portugalski		Paulo Jorge de Oliveira pjoliveira@cpcarga.pt	
Dania	duński		Benny Spangsborg Benny.Spangsborg@dbschenker.com	

Dokumentem nadrzędnym jest dokument w angielskiej wersji językowej. Wszelkie dokumenty (w języku angielskim i przetłumaczone) będą również oficjalnie publikowane na **stronie xxx** (która zostanie zdefiniowana przez wspólną grupę sektorową).

Wspólny organ EWT w każdym kraju dostarcza dokument EWT w języku narodowym

Wspólny organ EWT w każdym z krajów przekazuje dokument EWT posiadaczom w danym kraju (oraz, w celach informacyjnych, również przewoźnikom)

Posiadacze (którzy zlecają wykonanie EWT warsztatom) przekazują te dokumenty do warsztatów

Warsztat realizujący utrzymanie dodaje wymagane przepisy krajowe i lokalne oraz wszelkie dalsze instrukcje pomocnicze do EWT/dla zastosowań na poziomie warsztatu.

7 Zadania posiadacza

Obowiązkiem posiadacza jest gromadzenie, aktualizacja i przechowywanie danych z warsztatów **począwszy od sierpnia 2010 r.**

Od 01.01.2012 r. posiadacz musi gromadzić dane w systemie elektronicznym z możliwością ich filtrowania.

Wykonywanie EWT musi być realizowane **przez upoważnione umową warsztaty.**

Posiadacz ponosi koszty realizacji EWT.

W przypadku wymiany zgodnej z AVV warsztat zajmujący się wykonaniem programu przesyła „**formularz H_R**“, jak podano to w AVV, wraz z informacją na temat numeru wagonu i numeru zestawu kołowego, który ma być wymieniony przez posiadacza.

8 Zadania warsztatu

Zadaniem warsztatu jest gromadzenie danych.

Warsztat musi przekazywać zgromadzone dane posiadaczowi.

Jakikolwiek warsztat (dokonujący lekkich napraw), który wymienia zestaw kołowy, musi zgromadzić dane z grupy „c” i przekazać je posiadaczowi.

Jeżeli dany warsztat dokonuje przeglądów/napraw o znacznym zakresie, należy dodatkowo zgromadzić dane z grupy „a” i „b” oraz przekazać je posiadaczowi.

9 Dane, które należy zgromadzić

9.1 Dane ogólne

Nr	Ramy czasowe	Oznaczenie	Uwagi	Kategoria
1	a	Numer zestawu kołowego		III
2	a	Rodzaj zestawu kołowego lub alternatywne oznaczenie		III
3	a	Poprzedni posiadacz(e) (ECM)	Jeśli ma zastosowanie (jeśli doszło do zmiany posiadacza) Należy zgromadzić dane od czasu ostatniej zmiany posiadacza. Uwaga: Aktualnym posiadaczem zestawu kołowego jest posiadacz wagonu (patrz poz. 39)	III
4	a	Numer certyfikatu i jednostki notyfikowanej dla deklaracji zgodności WE (zestawy kołowe zgodne z wymaganiami TSI) Numer homologacji i nazwa organu zatwierdzającego lub certyfikującego (dla pozostałych zestawów kołowych)	Jeśli jest dostępny Jeśli jest dostępny	III
5	a	Maksymalne dopuszczalne obciążenie osi (całego zestawu kołowego)		III
6	a	Podmiot dokonujący montażu kół (producent w przypadku pierwszego montażu)	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	III
7	a	Data pierwszego montażu kół (miesiąc/rok)	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	III
8	a	Data usunięcia zestawu kołowego z floty posiadacza (na skutek złomowania, sprzedaży itp.)		III

9.2 Oś zestawu kołowego

Nr	Ram y czaso we	Oznaczenie	Uwagi	Kateg oria
9	a	Numer seryjny osi zestawu kołowego (producenta)	Jeśli jest dostępny	II
10	a	Rodzaj osi zestawu kołowego lub alternatywne oznaczenie		III
11	a	Numer certyfikatu i jednostki notyfikowanej dla deklaracji zgodności WE (osie zgodne z wymaganiami TSI) Numer homologacji i nazwa organu zatwierdzającego lub certyfikującego (dla pozostałych osi)	Jeśli jest dostępny Jeśli jest dostępny	II
12	b	Producent	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	II
13	b	Data produkcji (miesiąc/ rok)	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	II
14	b	Numer wytopu	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	II
15	b	Klasa stali (rodzaj obróbki cieplnej)	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	II
16	a	Maksymalne dopuszczalne obciążenie osi (w odniesieniu do osi)		II
17	b	Standard produkcji osi	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo <p>Standard produkcji jest bezpośrednio związany z datą produkcji; (UIC; EN)</p>	II

9.3 Koła

Nr	Ramy czasowe	Oznaczenie	Uwagi	Kategoria
18	A	Rodzaj lub alternatywne oznaczenie		III
19	A	Koła z obręczami	tak/ nie	II
20	A	Numer certyfikatu i jednostki notyfikowanej dla deklaracji zgodności WE (koła zgodne z wymaganiami TSI) Numer homologacji i nazwa organu zatwierdzającego lub certyfikującego (dla pozostałych kół)	Jeśli jest dostępny Jeśli jest dostępny	II
21	B	Producent	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	II
22	B	Data produkcji (miesiąc/ rok)	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	II
23	B	Klasa stali (rodzaj obróbki cieplnej)	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	II
24	B	Numer wytopu	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	II
25	A	Maksymalne dopuszczalne obciążenie osi (w odniesieniu do kół)		II

9.4 Łożyska

Nr	Ramy czasowe	Oznaczenie	Uwagi	Kategoria
26	a	Rodzaj konstrukcji maźnicy lub alternatywne oznaczenie		II
27	b	Typ łożyska (np. walcowe baryłkowe itp....)		II
28	b	Pierwotny producent łożyska (elementy składowe obejmują pierścienie zewnętrzny, i wewnętrzny koszyk i elementy toczne)		II
29	b	Zmiana konstrukcji wewnętrznej łożyska (np. koszyk z tworzyw sztucznych)	Jeśli ma zastosowanie	I
30	b	Data produkcji łożyska w czytelnej lub zakodowanej postaci	<ul style="list-style-type: none"> W przypadku używanych zestawów kołowych: jeśli takie dane są dostępne W przypadku nowych zestawów kołowych: obowiązkowo 	I
31	b	Rodzaj konstrukcji koszyka (np. poliamidowa, mosiężna, stalowa nitowana, stalowa)		I
32	b	Gatunek smaru		I

9.5 Utrzymanie stopnia średniego i wysokiego zestawów kołowych

Nr	Ramy czasowe	Oznaczenie	Uwagi	Kategoria
33	a	Data utrzymania		II
34	a	Stosowany system utrzymania (numer dokumentu)		II
35	a	Poziom utrzymania		II
36	a	Warsztat utrzymania /zakład		II
37	b	Ostatni podmiot dokonujący przeglądu łożysk (jeżeli różni się od warsztatu utrzymania)		I
38	a	Data następnego planowanego przeglądu zestawu kołowego		I

9.6 Pojazd, w który wbudowany jest zestaw kołowy

Uwaga: nie ma zastosowania dla wózków o zmiennym rozstawie kół.

Nr	Ramy czasowe	Oznaczenie	Uwagi	Kategoria
39	c	Posiadacz wagonu		III
40	c	Numer pojazdu		III
41	c	Kod literowy UIC (np. Shimmns)		III
42	c	Typ pojazdu (np. 708)	Jeśli jest dostępny	III
43	c	Maksymalne dopuszczalne obciążenie osi (dotyczące pojazdu)		III
44	c	Data zamontowania zestawu kołowego		III
45	c	Data demontażu zestawu kołowego		III
46	c	Przebieg zestawu kołowego w danym okresie użytkowania, jeśli jest dostępny		III

9.7 Nieprawidłowości

Uwaga: od momentu zastosowania rejestracji

Nr	Ramy czaso we	Oznaczenie	Uwagi	Kateg oria
47	a	Nieprawidłowości	Specjalne badania w przypadku zauważalnych uszkodzeń (np. wykolejenie, przeładowanie, prąd zwarcia przez łożysko, wysoka woda, uszkodzenia kół, uszkodzenia osi, zderzenie wagonów) (opis przyczyn, warsztat utrzymania, data)	III

10 Działania podejmowane w związku z brakiem możliwości rejestracji

1. Jeżeli przy czynnościach utrzymaniowych zestawu kołowego (przy otwartych maźnicach) brakuje jednej lub dwóch informacji dotyczących indywidualnego zestawu kołowego:

- **producenta**
- **daty produkcji**
- **standardu produkcji,**

ECM musi zdecydować, na podstawie swojego doświadczenia w zakresie zbioru osi, jakie działania należy podjąć. Oś powinna zostać poddana co najmniej badaniu nieniszczącemu (jednorazowemu).

W przypadku braku jakichkolwiek wskazań, oś należy **przeznaczyć na złom**.

2. Jeżeli nie można potwierdzić następujących danych, dotyczących konkretnego zestawu kołowego z pomocą dokumentów, baz danych, nośników danych... (w momencie nabycia zgodnie z EWT zestawów kołowych lub na specjalne żądanie):

- **nazwy warsztatu albo ostatnich czynności utrzymania**
- **daty ostatniej czynności utrzymania**
- **rodzaju ostatnich czynności utrzymania**

wówczas oś musi być **poddana jak najszybszemu badaniu nieniszczącemu (jednorazowemu)**. Badanie nieniszczące osi należy przeprowadzić we wszystkich przypadkach, opisanych w punktach 1 i 2 powyżej, zgodnie ze stosownymi, obowiązującymi przepisami oraz po publikacji (w 2010 r.), zgodnie z ECCM (patrz poniżej).

3. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie/posiadacz musi zdecydować, na podstawie posiadanego doświadczenia dotyczącego warunków w jakich pracuje oś czy niezidentyfikowana oś była stosowana zgodnie z jej przeznaczeniem lub parametrami dużego obciążenia.

Jeżeli nie można zidentyfikować takich informacji, podczas przyszłej konserwacji osi należy zastosować **najbardziej rygorystyczne** zasady badań nieniszczących, zgodnie z przepisami „ECCM dla ciągłej pracy pod dużym obciążeniem” (patrz punkt 5 ECCM: *warunki specjalne*).

Powyższe działania ogłoszone przed publikacją ECCM mają być zastosowane w najbliższym czasie (w 2010 r.) w sektorze europejskim. Kolejnym krokiem będzie zintegrowanie działań wymienionych w niniejszym dokumencie (oraz całości ECCM) z normą EN 15313.