

# PRZEWODNIK WDRAŻANIA

## EUROPEJSKIEGO KATALOGU INSPEKCJI WIZUALNEJ (EVIC) OSI WAGONÓW TOWAROWYCH

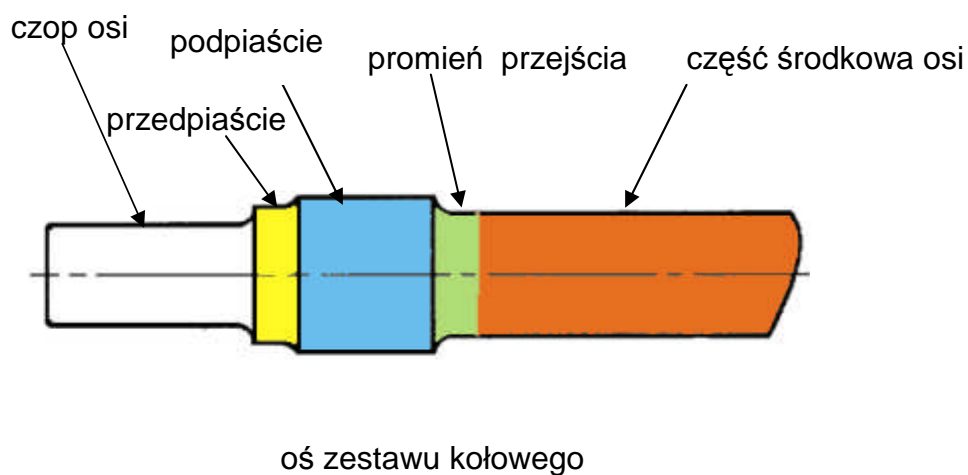
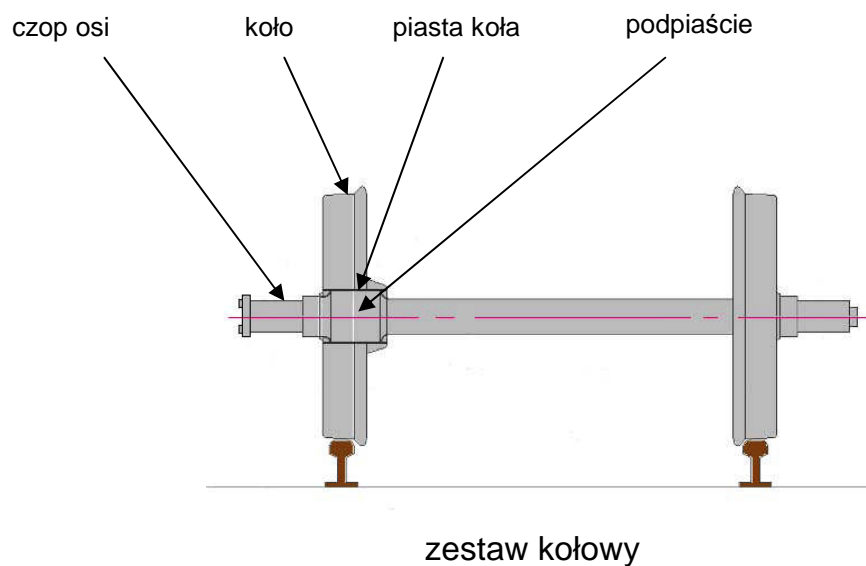
*Wspólna Grupa Sektorowa dla Grupy Zadaniowej  
Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA Task Force)  
do spraw utrzymania wagonów/osi*

1. Definicje
2. Podstawy i przygotowanie inspekcji
3. Przeprowadzanie inspekcji wizualnej
4. Dokumentowanie inspekcji wizualnej

Ta wersja zastępuje wszystkie dotychczasowe wersje przewodników wdrażania EVIC

Bruksela 10.3.2010

## 1. Definicje



W podręczniku stosowania EVIC należy przez użyte określenia rozumieć :

- **Wymienić** = wymontować zestaw kołowy z wagonu (i naprawić, o ile to możliwe, w warsztacie posiadającym odpowiednie kompetencje);
- **Naprawić** = naprawić uszkodzenie na miejscu (bez wymontowywania zestawu kołowego) zgodnie z odpowiednimi zasadami;
- **Wycofać z eksploatacji** = wymienić lub naprawić (jeśli to możliwe na miejscu) zgodnie z kryteriami.

## 2. Podstawy i przygotowanie inspekcji

### 2.1 Uzasadnienie programu EVIC

Europejscy posiadacze wagonów od wielu dziesięcioleci rozwijają system utrzymania, który umożliwia istnienie najbezpieczniejszego systemem przewozu towarów.

Jednakże po tragicznym wypadku w Viareggio

- Europejska Agencja Kolejowa,
- europejskie Narodowe Władze Bezpieczeństwa i
- wspólny sektor przewozów towarowych (CER, ERFA, UIP, UIRR, UNIFE)

porozumiały się w Zespole Zadaniowym ERA (ERA Task Force) aby zbadać możliwość europejskiego podejścia do stworzenia zharmonizowanych kryteriów oraz doraźnych i średniookresowych działań prowadzących do podniesienia w wyważony sposób bezpieczeństwa kolei.

Przygotowany wspólny program sektorowy ERA Task Force został w pełni przyjęty w Viareggio w grudniu 2009. Ten europejski program działań składa się z:

- wizualnej inspekcji europejskiego parku zestawów kołowych/osi zestawów kołowych (zgodnie z EVIC)
- pogłębionych badań wrywkowych zestawów kołowych ze zdefiniowanych obszarów eksploatacji,
- wdrożenia rozciągniętego na całą Europę systematycznego dokumentowania historii utrzymania zestawów kołowych (dla programu EVIC i generalnie utrzymania zestawów)

Władze UE i narodowe władze bezpieczeństwa zaakceptowały

Wspólny Program Sektorowy. Sektor jest odpowiedzialny za wdrożenie podjętych ustaleń. Implementacja programu (szczególnie EVIC) jako wypełnienie odpowiedzialności za bezpieczeństwo nastąpi poprzez samo zobowiązanie się przedsiębiorstw ze stowarzyszeń Sektora do jego wdrożenia. Nie ma żadnych ustawowych obowiązków tylko jasne zobowiązanie Sektora wobec europejskich i narodowych Władz Bezpieczeństwa do wdrożenia programu działań.

Na poziomie Sektora program EVIC jest obecnie integrowany z AVV.

Europejskie Narodowe Władze Bezpieczeństwa zostały poproszone o kontrolowanie wdrażania ustalonych przedsięwzięć.

## 2.2 Cel programu EVIC

Wdrożeniu pierwszej części europejskiego programu działań, **wizualnej inspekcji europejskiego zbioru zestawów kołowych/osi zestawów kołowych**, zostanie poddana europejska flota wagonów towarowych w zakresie stanu osi zestawów kołowych w celu:

- sprawdzenia stanu osi zestawów kołowych wg kryteriów katalogu Europejskiego Katalogu Inspekcji Wizualnej (EVIC),
- wyłączenia z eksploatacji osi znajdujących się w nieodpowiednim stanie (niezwłocznie lub po rozładunku),
- rejestrowania minimalnego zakresu danych osi zestawów kołowych poddanych inspekcji,
- poddania wymontowanych zestawów kołowych naprawie „ciężkiej” (*naprawie okresowej*) odpowiednią obróbką i badaniami nieniszczącymi.

## 2.3. Ramy czasowe kontroli wzrokowej EVIC

Program EVIC zostanie **wprowadzony w Europie z dniem 01.04.2010**

Od tego momentu,

- wszystkie wagony
  - do ładunków niebezpiecznych (tylko wagony-cysterny RID) oraz
  - eksploatowane w warunkach powodujących korozjęzostaną w **4-letnim cyklu w 100 % skontrolowane wg wymagań EVIC**;
- wszystkie wagony standardowe zostaną w 100 % skontrolowane zgodnie z wymaganiami EVIC w 6-letnim cyklu.

W przypadku wymontowania zestawu kołowego, posiadacz wagonu jest zobowiązany przekazać zestaw kołowy do regularnej naprawy „ciężkiej” (*naprawie okresowej*) wg ustalonych zasad utrzymania łącznie z badaniami nieniszczącymi.

Po sprawdzeniu 100% taboru system EVIC będzie stosowany w sposób ciągły i/lub udoskonalany odpowiednio do uzyskanych doświadczeń (do przedyskutowania w Task Force).

W odniesieniu do wagonów standardowych zalecane jest objęcie priorytetem wagonów:

- o dużym współczynniku załadunku (np. 50%; wagony serii F, T),
- poddawanych oddziaływaniu uderzeń przy załadunku (np. niektóre wagony typu E)

## 2.4. Zadania wspólnego krajowego organu EVIC

Wspólny krajowy organ EVIC składa się z członków mianowanych w danym kraju przez stowarzyszenia UIP, CER i ERFA (patrz tablica) i jest odpowiedzialny za wdrożenie EVIC w swoim kraju członkowskim (plus Szwajcaria).

Wspólny organ EVIC:

- zorganizuje tłumaczenie na język urzędowy danego kraju i dystrybucję EVIC,
- zorganizuje centrale szkolenie krajowe dla wszystkich stowarzyszeń, wszystkich posiadaczy, wszystkich odpowiednich warsztatów (i informacyjnie kolejowych przedsiębiorstw przewozowych),
- będzie zarządzać wszystkimi informacjami uczestniczących stron (warsztaty, posiadacze....),
- będzie zbierać od posiadaczy informacje o działaniach w ramach EVIC,
- będzie zbierać i przekazywać JSG (Wspólna Grupa Sektorowa) dane zbiorcze od posiadaczy (w danym kraju),
- będzie nadzorować wdrażanie EVIC we właściwych przedsiębiorstwach (np. na podstawie listy działań kontrolnych),

JSG będzie oceniać zebrane dane, kontrolować proces wdrażania i raportować ERA Task Force

kraj	język	UIP / Rivière	CER / Müller	ERFA / Heiming
France	FR	David Tillier dtillier@ermewa.fr	Lafaix SNCF bernard.lafaix@sncf.fr	
Switzerland	DE, FR, IT	Olga Wisniewska tech@cargorail.ch	Bernet SBB thomas.bernet@sbbcargo.com	Nicolin AAE johannes.nicolin@aae.ch
Germany	DE	Albert Hartmann VPI hartmann@vpihamburg.de	Manfred Bergmann DB manfred.bergmann@ dbschenker.eu	Mallikat VDV mallikat@vdv.de
Italy	IT	Mauro Pacella ASSOFERR Mauro.pacella@assoferr.it	Paolo Fusarpoli TI p.fusarpoli@trentitalia.it	
Netherlands	NL	Don van Riel NVP@trimodal-europe.nl	(Jaspers DB SR NL)	
Poland	POL		Krzysztof Buszka PKP k.buszka@pkp-cargo.pl Mirosław Szczelina RailPolska miroslaw.szczelina @railpolska.pl	Ireneusz Gójski IGTL igojski@aster.pl 0048.601.387.516
Austria	DE	Günter Heindl VPI office@vpirail.at	Andreas Schachner ÖBB andreas.schachner@oebb.at	
Belgium	FR, NL	Vincent Bourgois vincent.bourgois@trw.be	Maenhout SNCB etienne.maenhout@b-rail.be	Monika Heiming monika.heiming@erfa.be
Hungary	HON	Gyöző Czitó nagyd@pultrans.hu	Miklos Kremer MAV kremerm@mav.hu Mihály Drotos MAV Cargo drotosm@mavcargo.hu	
United Kingdom	EN	Geoffrey Pratt geoffrey.pratt@btconnect.com	Paul Antcliff paul.antcliff@dbschenker.com	Lord Tony Berkeley tony@rfg.org.uk
Ireland	EN		Damien Lambert IrishRail damien.lambert@irishrail.ie	Lord Tony Berkeley tony@rfg.org.uk
Czech Republic	CZ	Martin Vosta sekretariat@sdruzeni-spv.cz	Martin Vosta sekretariat@sdruzeni-spv.cz	
Slovak Republic		Jaroslav Miklanek zvkv@zelos.sk	Roman Sklenar Sklenar.Roman@zscargo.sk	
Latvia	LAT		Dainis Zvaners LDz dainis.zvaners@ldz.lv	
Lithuania	LIT		Kęstutis Rakauskas k.rakauskas@litrail.lt +370 5 269 31 48	Edita Gerasimoviene e.gerasimoviene @transachema.lt
Romania	ROM	Nucu Morar nmorar@ermewa.ro	Gheorghe Avram gheorghe.avram@irsgroup.eu	Gheorghe Avram gheorghe.avram@irsgrou p.eu
Spain	E	Alfonso Ynigo Alfonso.Ynigo@transfesa.com		
Sweden	SWE	Staffan Rittgard info@privatvagnar.com		Stephan Aström Stephan.astrom@ hectorrail.com
Slovenia	SLO		Viktor Sinkovec viktor.sinkovec @slo-zeleznice.si	
Portugal	POR		Joaquim José Martins Guerra jmg Guerra@cp.pt	
Greece	GR			
Luxembourg	FR, DE		Gaston Zens gaston.zens@cflcargo.lu	
Estonia	EST			

Stan na 15 marca 2009

## 2.5 Przygotowanie dokumentów roboczych

Warunki ramowe programu EVIC są ustalone w przewodniku wdrażania EVIC wersja V2.2.

Kryteria inspekcji wizualnej, prezentacje graficzne i niezbędne działania są określone w dokumencie EVIC wersja V2.11.

Dla ww. dokumentów miarodajne są angielskie wersje językowe.

Wszystkie dokumenty (w j. angielskim i tłumaczenia) zostaną oficjalnie opublikowane na stronie internetowej xxx (do zdefiniowania przez JSG).

Wspólny krajowy organ EVIC przekazuje dokumenty EVIC w języku urzędowym danego kraju.

Wspólny organ EVIC danego kraju przekazuje dokumenty EVIC posiadaczom wagonów (i kpp [kolejowym przedsiębiorstwom przewozowym] dla celów informacyjnych).

Posiadacze (zlecający inspekcje wizualne warsztatom) przekazują te dokumenty warsztatom wykonawczym.

Warsztaty wykonawcze przygotowują na podstawie ww. dokumentów instrukcje zakładowe uwzględniające wszystkie krajowe i miejscowe uwarunkowania jak również inne wskazówki wspierające stosowanie na poziomie warsztatu.

## 2.6 Zlecanie i rozliczanie kontroli wzrokowej EVIC

Włączenie EVIC do AVV (łącznie z rejestracją zdarzeń) jest w trakcie wdrażania (aneks 10, nowy załącznik 3).

Wdrażanie EVIC musi być nakazane przez posiadaczy, warsztatom z którymi mają umowy (do czasu pełnej implementacji do AVV).

Posiadacz musi pokryć koszty realizacji programu EVIC (inspekcja wizualnej i rejestracja danych) i potencjalnie niezbędnej wymiany zestawu kołowego (przyszła zmiana w AVV – aneks 12).

**W pierwszym kroku warsztat nie musi przeprowadzać inspekcji wizualnej EVIC w wagonach, które zostały dostarczone zgodnie z AVV a posiadacz nie zażądał tego wyraźnie (implementacja do AVV jest realizowana). Punkt ten wymaga pilnego wyjaśnienia z komitetem technicznym AVV.**

Warsztaty przekazują udokumentowane wyniki EVIC posiadaczowi:  
-razem ze stosownym rachunkiem (maksymalnie po upływie miesiąca) albo oddzielnie  
-w raporcie miesięcznym.

**Warsztat musi podać numer nowo-zamontowanego zestawu kołowego (w miejsce wymontowanego zgodnie z EVIC) w rachunku albo meldunku dla posiadacza (uwzględniany normalnie już w dokumentacji utrzymania).**



## 2.7 Wymagania wobec personelu

Inspekcje winny być prowadzone przez pracowników posiadających umiejętność posługiwaniu się niniejszym *Katalogiem Inspekcji Wizualnej*.

Pracownicy przeprowadzający takie inspekcje wizualne nie muszą posiadać przewidzianych w normie EN 473 kwalifikacji dla inspektorów badań nieniszczących.

Pracownicy zajmujący się tymi inspekcjami powinni przejść jednodniowe szkolenie z zakresu prawidłowego stosowania niniejszej procedury.

Warsztat jest odpowiedzialny za aktualizację listy pracowników przeszkolonych w stosowaniu niniejszej procedury.

## 3. Przeprowadzanie inspekcji wizualnej

### 3.1 Wykonywanie inspekcji wizualnej

Przeprowadzenie inspekcji wizualnej osi wagonu towarowego w celu wykrycia ewentualnych uszkodzeń jej materiału i powłoki antykorozyjnej (o ile oś ją ma) jest obowiązkowe:

- podczas naprawy „lekkiej” (naprawy bieżące, inne drobne naprawy, przeglądy)
- przy każdym pobycie wagonu w warsztacie (nie dotyczy napraw wykonywanych przez zespół mobilny),

oraz gdy spełniony jest jeden z poniższych warunków:

- wagon jest na kanale rewizyjnym lub
- wagon jest uniesiony.

W wypadku nie dających się ocenić uszkodzeń (nie mających odpowiednio szczegółowego opisu w EVIC), przeprowadzający inspekcję EVIC musi skontaktować się z posiadaczem wagonu w celu uzyskania dalszych instrukcji.

**Nowo zamontowane zestawy kołowe w miejsce wymontowanych muszą mieć status EVIC „OK.”**

EVIC nie zastępuje istniejących obecnie zasad utrzymania. W pierwszej kolejności muszą być zastosowane obecne zasady utrzymania, a następnie przeprowadzona inspekcja EVIC. Jeżeli oś zostanie uznana za wadliwą zgodnie z obecnymi zasadami utrzymania, przeprowadzenie kontroli EVIC nie jest potrzebne.

- (Uwaga: Przeprowadzenie inspekcji wizualnej osi jest obowiązkowe także w przypadku wagonów skierowanych do naprawy „ciężkiej” (naprawy okresowej ).

Inspekcja wizualna obejmuje całą powierzchnię części środkowej osi między obydwooma tarczami kół. Patrz także specjalne wskazówki dla obszaru przedpiaścia w EVIC 2.11.

Kontrola w tych obszarach dotyczy:

- uszkodzeń mechanicznych (rowki, wżery, karby, rysy),
- uszkodzenia powierzchni (skorodowane obszary powierzchni, ślady korozji),
- uszkodzenia powłok (z korozją lub bez) jeżeli powłoki występują

Przykładowe ilustracje w EVIC 2.11 (uszkodzenia typowe) służą do identyfikacji niedopuszczalnych uszkodzeń.

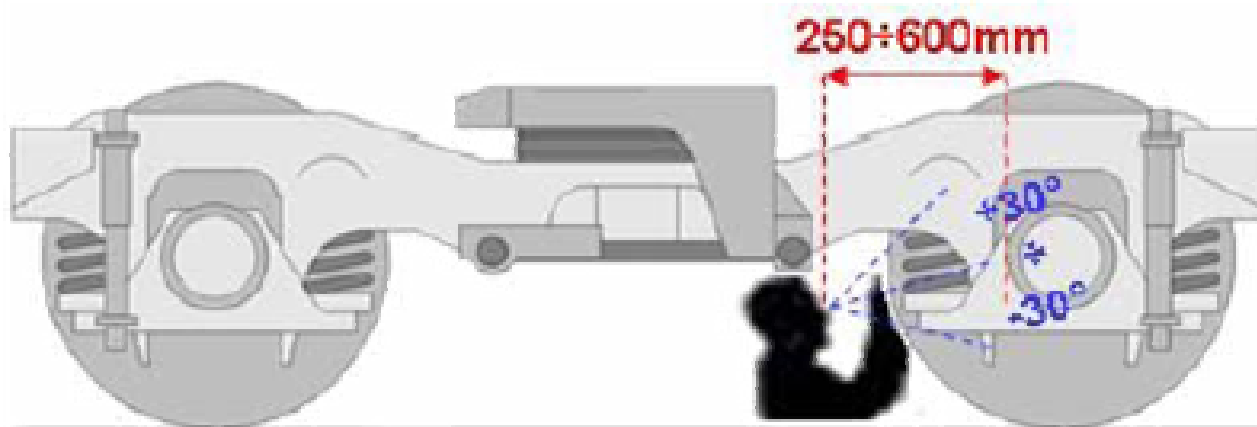
Nie przewiduje się czyszczenia osi. W przypadkach wątpliwych powinno się oczyścić (częściowo) oś, aby można było przeprowadzić kontrolę.

Jeżeli światło dzienne jest niewystarczające należy użyć źródła światła białego aby zapewnić odpowiednią widoczność osi.

Osie z niedopuszczalnymi uszkodzeniami, o ile tylko jest to możliwe, naprawia się, stosując odpowiednią procedurę. W przeciwnym razie osie trzeba wymienić.

Rysunek poniżej przedstawia prawidłową pozycję pracownika przeprowadzającego inspekcję.

Jeżeli zestaw kołowy nie może się obracać (gdy wagon nie jest uniesiony) trzeba zastosować inną metodę gwarantującą możliwość obejrzenia całej osi.



Rys. inspekcja wizualna, kąty i odległości

### 3.2 Działania podejmowane po przeprowadzeniu inspekcji wizualnej (przypadki)

Następujące przypadki opisują działania, jakie należy podjąć po przeprowadzeniu inspekcji wizualnej osi:

- A. Niezwłocznie wycofać zestaw kołowy z eksploatacji.
- B. Wycofać zestaw kołowy z eksploatacji po rozładowaniu wagonu i/lub odesłać wagon do wskazanego przez posiadacza warsztatu utrzymania.
- C. Pozostawić zestaw kołowy w eksploatacji do czasu następnej rewizji wagonu, bądź naprawić na miejscu uszkodzenie na zestawie kołowym. Przy następnej rewizji wycofać zestaw kołowy z eksploatacji.

**Wycofać z eksploatacji**= wymiana lub naprawa (jeśli to możliwe na miejscu) zgodnie z kryteriami.

**Dla zestawów kołowych w wagonach przewożących ładunki powodujące silną korozję, dopuszczalne są jedynie kategorie A oraz B.**

## 4. Dokumentowanie inspekcji wizualnej

Osie malowane		
30	Brak wad	OK
31	Uszkodzenie mechaniczne wyłobienia obwodowe o ostrych krawędziach	X (nie ok)
32	Uszkodzenie mechaniczne bruzdy obwodowe o gładkich krawędziach	X (nie ok)
33	Uszkodzenie mechaniczne karby o ostrych krawędziach	X (nie ok)
34	Uszkodzenie mechaniczne pęknięcia	X (nie ok)
35	Uszkodzenie powierzchni rozległe i silnie skorodowane obszary	X (nie ok)
36	Uszkodzenie powierzchni pojedyncze, głęboko wyżarte ogniska korozji	X (nie ok)
37	Uszkodzenie powłoki z korozją lub bez	C
Osie niemalowane		
40	Brak wad	OK
41	Uszkodzenie mechaniczne wyłobienia obwodowe o ostrych krawędziach	X (nie ok)
42	Uszkodzenie mechaniczne bruzdy obwodowe o gładkich krawędziach	X (nie ok)
43	Uszkodzenie mechaniczne karby o ostrych krawędziach	X (nie ok)
44	Uszkodzenie mechaniczne pęknięcia	X (nie ok)
45	Uszkodzenie powierzchni rozległe i silnie skorodowane obszary	X (nie ok)
46	Uszkodzenie powierzchni pojedyncze, głęboko wyżarte ogniska korozji	X (nie ok)
Wszystkie osie		
50	Obszar przedpiaścia	X (nie ok)

Wyniki inspekcji wizualnej w warsztacie muszą zostać zarejestrowane i być do odtworzenia.

Role i obowiązki stron uczestniczących w inspekcji zostały przedstawione poniżej:

## 4.2 Zadania warsztatów

### Warsztaty muszą:

- rejestrować wyniki inspekcji wizualnej
- dla każdego posiadacza taboru
- na papierze lub
- w postaci pliku elektronicznego
- zgodnie z formatem „EVIC identyfikowalność posiadacza 2.2” (plik xls):

### Dane wpisane tylko przykładowo

Nazwa Warsztatu	<i>Maschen</i>			Rok	<i>2010</i>		
Nazwa kraju (w którym warsztat się znajduje)	<i>Deutschland</i>			Miesiąc	<i>5</i>		
Posiadacz wagonu	<i>Deutsche Bahn</i>			(patrz napis na wagonie - np. D-DB)			
Wpisz dane jeśli są rozpoznawalne na zestawie - wpisz b.d. jeśli nie można rozpoznać				Wpisz "1" dla każdego zestawu i kontroli			
				Inny sposób kontroli	Rezultat kontroli wg EVIC		
Nr wagonu (wpisywać jeden raz dla każdego wagonu)	Data kontroli	Numer zestawu kołowego	Typ zestawu kołowego	wpisz "1" dla każdej kontroli	wpisz "1" wg wyników z EVIC		
					"ok"	"X"	"C"
338712345689	02-05-10	12345	9052		1		
		12312	9056		1		
		345621	9052			1	
		41414	9056				1
338700000002	12-05-10	19	9076		1		
		287	9076		1		
		b.d.	b.d.	1			
		294	9076		1		
218012345678	12-05-10	123456	088			1	
		234567	080	1			
818023456789	13-05-10	345678	304				1
		456789	004				1

“EVIC Identyfikowalność posiadacza 2.2”

### 4.3 Zadania posiadaczy

Posiadacze muszą:

- zbierać miesięczne wyniki z warsztatów, z którymi zawarli umowy (na obszarze kraju),  
**jeden tydzień po upływie miesiąca**
- przechowywać wyniki,
- wprowadzać do elektronicznego pliku zgodnego z formatem „**EVIC miesięczne sprawozdanie posiadacza 2.2.**” wyniki miesięczne otrzymane ze wszystkich warsztatów (na obszarze kraju),
  - **Uwaga:** Nazwa posiadacza musi być zgodna z wpisem w Krajowym Rejestrze Pojazdów (NVR),
- każdego miesiąca przekazywać „**EVIC miesięczne sprawozdanie posiadacza**” wspólnemu krajowemu organowi EVIC (szczegóły do ustalenia przez wspólny organ EVIC).
- *Przykład dla Polski* np.. [roma@igt.pl](mailto:roma@igt.pl); [k.buszka@pkp-cargo.pl](mailto:k.buszka@pkp-cargo.pl)

*Dane wpisane tylko przykładowo*

Kraj

Deutschland

Identyfikator posiadacza, zgodny z krajowym rejestrem pojazdów

Posiadacz	Miesiąc	Rok	Liczba skontrolowanych wagonów	Liczba zestawów które zostały wyłączone na podstawie innych kryteriów	Liczba zestawów skontrolowanych wg. EVIC	Liczba zestawów skontrolowanych wg EVIC	Liczba zestawów skontrolowanych wg EVIC
					„OK“	„X“	„C“
XYZ	5	2010	400	100	1000	80	120

„EVIC Raport miesięczny posiadacza 2.2”

#### 4.4. Zadania wspólnych krajowych organów EVIC

Wspólne organy EVIC muszą:

- zbierać „miesięczne sprawozdania EVIC posiadaczy” od różnych posiadaczy taboru,
- podsumowywać miesięczne wyniki przekazane przez wszystkich krajowych posiadaczy taboru, umieszczając je w pliku elektronicznym o formacie „**EVIC krajowe miesięczne sprawozdanie**”,  
**dwa tygodnie po upływie miesiąca**
- co miesiąc przysyłać to sprawozdanie drogą elektroniczną do JSG

**evic.europa@deutschebahn.com.**

*Dane wpisane tylko przykładowo*

Kraj

Deutschland

Identyfikator posiadacza, zgodny z krajowym rejestrem pojazdów

Warsztat	Miesiąc	Rok	Liczba skontrolowanych wagonów	Liczba zestawów które zostały wyłączone na podstawie innych kryteriów	Liczba zestawów skontrolowanych wg. EVIC	Liczba zestawów skontrolowanych wg EVIC	Liczba zestawów skontrolowanych wg EVIC
					„OK“	„X“	„C“
ABC	5	2010					
DEF	5	2010					
XYZ	5	2010					
Summa			750	90	1800	120	200

Tylko dane sumaryczne są raportowane do ERA Task Force

„EVIC Krajowe miesięczne sprawozdanie”