

Antrag zur Aufnahme von Änderungen der Anlage 9 des AVV

Änderungshistorie

Name des Bearbeiters	Datum	Absatz	Änderung
Emmanuel LABALETTE	04.01.2021	6.6.1.5	Einreichung, Vorstellung
Charles-Antoine ALAVOINE	03.05.2021	6.6.1.5	Änderung des Vorschlags
Beschluss AG TŮ	22.03.2022	6.6.1.5	Aktualisierung in der Sitzung; gemäß AG TŮ Sitzung 03-2022
Beschluss SG WV	05.04.2022	6.6.1.5	Gemäß SG WV Sitzung 05-2022
Beschluss AVV GK	09.06.2022	6.6.1.5	Genehmigt

Titel:	6.6.1.5_Plane_Gurt_neues Code
Änderungsantrag von EVU / Halter / andere Gremien:	Erstellt von SNCF / Sub-AG Anlage 9 AFWP
Änderungsantrag zu:	<input checked="" type="checkbox"/> Anlage 9 <input type="checkbox"/> Anlage 11
Einreicher:	Charles-Antoine ALAVOINE –SNCF / Emmanuel LABALETTE – ERMEWA GROUP
Ort, Datum:	04.01.2021
Kurzbeschreibung:	Änderung von Code 6.6.1 und Erarbeitung des Code 6.6.1.5

1.



2.



1. Ausgangslage (Ist)**1.1. Einleitung**

Es fehlen Aussetzen-Codes für lose oder durchgeschnittene Gurte bei Wagen mit verschiebbarem Planenverdeck. Dies führt im Allgemeinen dazu, dass der Wagen nicht ausgesetzt wird, wenn ein Betriebsrisiko nachgewiesen ist.

1.2. Funktionsweise

Der AVV ist das Kernstück der vertraglichen Beziehungen zwischen Halter und EVU. Der Inhalt sollte klarer abgefasst werden, damit er präziser und unzweideutig für alle Parteien wird.

Der AVV, Anlage 9, Anhang 1, enthält Schadenscodes für Planen, aber keiner von ihnen definiert mögliche Schäden an Kabeln. Diese Ungenauigkeit führt dazu, dass der Wagenmeister, der die Kontrollen im Namen des EVUs durchführt, eine falsche Interpretation oder eines falschen Codes angibt.

1.3. Anomalie/Darlegung der Problematik

Eine lose oder durchgeschnittene Gurte dürfen das gültige Lademaß überschreiten und somit ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen.

1.4. Handelt es sich um eine bekannte Regel der Technik* (z.B. DIN, EN)?

☒nein ☐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)**

Einführung eines zusätzlichen Kontrollcodes für die Überprüfung der Kabel, um das Risiko eins Aussetzens des Wagens zu vermeiden.

Es ist notwendig, die Schäden an den Planengurten zu spezifizieren, die zu einem Umsetzen des Wagens führen sollen. Anlage 9 ist hierfür das geeignetste Dokument.

Der Vorschlag soll zu mehr Klarheit führen. Daraus sollte hervorgehen, unter welchen Umständen ein beschädigter Gurt das Aussetzen des Wagens verursacht und welche Maßnahmen zu ergreifen sind

3. Änderungen/Zusatz nur für Änderungsantrag der Anlage 9 des AVV:

Farb-Code für die Änderungsanträge:

Schwarz: jetzt gültiger Text; dient zur Info und bleibt unverändert weiterhin gültig

Rot: Text neu

Blau (event. durchgestrichen): Text wird gelöscht

Bauteile	Code	Mängel/Kriterien/Hinweise	Maßnahmen	Fehler- klasse
Wagen mit verschiebbarem Planenverdeck (z. B. Rils, Tams)	6.6.1			
	6.6.1.4	Plane - Öse fehlt, ausgerissen	Abhilfe + K, wenn nicht möglich, aussetzen	4
	6.6.1.5	Spannseil - hängt durch oder ist gerissen und von außen sichtbar	Sichern + K, wenn nicht möglich, aussetzen	4

4. Begründung:

Der AVV, Anlage 9, Anhang 1, enthält Schadenscodes für Planen, aber keiner von ihnen definiert mögliche Schäden an Kabeln. Diese Ungenauigkeit führt dazu, dass der Wagenmeister, der die Kontrollen im Namen des EVUs durchführt, eine falsche Interpretation oder eines falschen Codes angibt.

5. Beurteilung der möglichen positiven oder negativen Auswirkungen

Bewertung (z.B. Betrieb, Kosten, Verwaltungsaufwand, Interoperabilität, Sicherheit, Wettbewerbsfähigkeit...), auf einer Skala von 1 (sehr gering) bis 5 (sehr hoch)

Begründung

Positive Auswirkungen

Betrieb, Interoperabilität, Wettbewerbsfähigkeit (Bewertung 3)

Sicherheit (Bewertung 3), weil ein beschädigter Planengurt einen Verkehrsunfall verursachen kann

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.

Entfällt, da die Anpassung auf den o.g. Normen beruht.

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]