



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

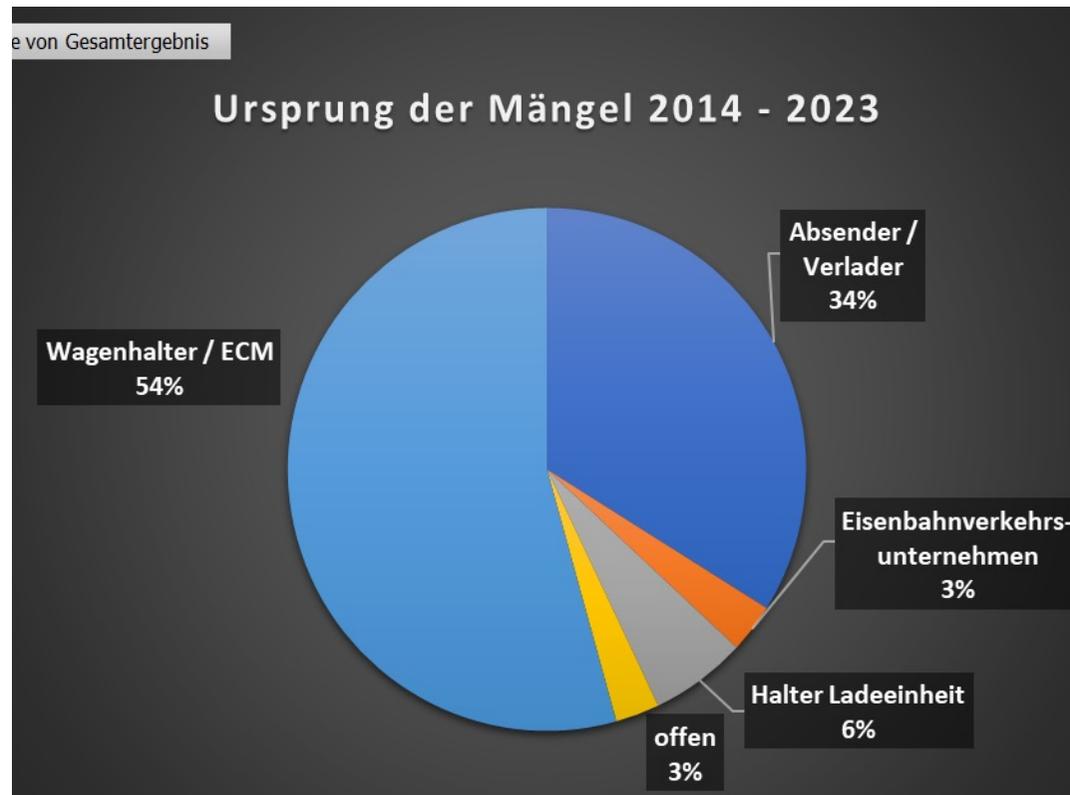
Bundesamt für Verkehr

AVV in der Welt der EU-VO

12. September 2024

Basler Tag der AVV-Praxis 2024
Roger Schüpfer

BAV Betriebskontrollen Güterzüge SBBI Technische Kontrollen Netzzugang



- 10'608 Fehler gemäss dem „Fehlerkatalog BAV“ von 2014 - 2023, erhoben durch Inspektoren des BAV und SBBI (siehe auch Sicherheitsberichte BAV)
- «Ursprung» bedeutet: „Wer hätte das fehlerfreie Produkt liefern sollen?“
- Verteilung stabil, grösster Anteil über alle Jahre in Kategorie „Wagenhalter / ECM“
- keine signifikante Verbesserung in 10 Jahren

Neues Regime der Eisenbahnen und Entwicklung der Regelwerke



ante «Bahnreform»

- Einstellverträge Halter / Staatsbahn
- Instandhaltung durch Staatsbahn
- Visiteur / Wagenmeister war verlängerter Arm der Instandhaltung (Zugvorbereitung = Zugpersonal; technische Untersuchung = Visiteur)

post «Bahnreform»

- Marktöffnung, Aufteilung und Privatisierung Staatsbahnen, neue Rollen ISB, EVU, ECM
- Neue Regelwerke Stufe EU (Sicherheitsrichtlinie, CSM-SMS, DVO-ECM, uvm.)
- Geänderte Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten
- EU-Recht bewegt sich schneller als internationale Gesetzgebung (Staatsvertrag COTIF und Anhänge)

Mängel am AVV – administrativer Teil

Artikel 14

Instandhaltung von Fahrzeugen

- (1) Jedem Fahrzeug wird, bevor es auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, und diese Stelle wird im Fahrzeugeinstellungsregister gemäß Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 registriert.
- (2) Unbeschadet der Verantwortung der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber für den sicheren Betrieb eines Zuges nach Artikel 4 stellt die für die Instandhaltung zuständige Stelle sicher, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Zu diesem Zweck richtet die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem für diese Fahrzeuge ein und verfährt mittels des Systems wie folgt:
 - a) Sie stellt sicher, dass die Instandhaltung der Fahrzeuge gemäß den Instandhaltungsunterlagen jedes Fahrzeuges und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und einschlägige Bestimmungen der TSI, erfolgt;

ECM sind nicht Unterzeichner des AVV, doch der AVV definiert Maßnahmen im **Verantwortungsbereich der ECM** für den **sicheren Betriebszustand** der Fahrzeuge

EVU sind nicht für die Instandhaltung zuständig!

Unterschiedliche Auslegung der Bedeutung und Verantwortung von „Betriebsfreigabe“ und „Wiederinbetriebnahme“ -> unklare Verantwortlichkeiten

Kapitel Wagen, Kapitel Ladeeinheiten, Kapitel Ladungssicherung liegen in unterschiedlichen Zuständigkeiten und erfordern spezifische Fachkenntnisse

Verflechtung von kommerziellen, haftungsrechtlichen und technischen Aspekten behindert die Weiterentwicklung der Vorschriften im Sinne der Sicherheit

Instandhaltungslevel gemäss Zertifizierungsschema ERA

- Das **Level 1** umfasst die Maßnahmen zur Kontrolle (einschließlich technischer Inspektionen) und Überwachung, die vor der Abfahrt (**pre departure check**) oder unterwegs durchgeführt werden. Diese Stufe ist in der TSI OPE geregelt und fällt nicht in die Zuständigkeit der ECM.
- Das **Level 2** umfasst Inspektionen, Überprüfungen, Tests, den schnellen Austausch von auswechselbaren Teilen sowie vorbeugende und korrigierende Maßnahmen von begrenzter Dauer zwischen zwei planmäßigen Fahrten.
- Das **Level 3** umfasst Arbeiten, die hauptsächlich in spezialisierten Einrichtungen eines Wartungszentrums durchgeführt werden. Sie umfasst präventive und korrektive Wartungsarbeiten sowie den planmäßigen Austausch von Bauteilen. Das Fahrzeug ist während dieser Stufe der Instandhaltung nicht im aktiven Betrieb.
- Das **Level 4** umfasst die großen Instandhaltungsarbeiten, die im Allgemeinen als Überholung bezeichnet werden (von modularen Teilsystemen oder des gesamten Fahrzeugs).
- Das **Level 5** umfasst die Instandsetzung, Änderungen, sehr schwere Reparaturen, Erneuerungen oder Umrüstungen, sofern sie nicht Gegenstand einer neuen Genehmigung im Rahmen der Interoperabilitätsrichtlinien sind.

Mängel am AVV – technischer Teil



Anhang 9 ist zu umfangreich für die Zuguntersuchung (pre departure check = Level 1)
Vollständige Überprüfung nach Anhang 9 bedarf einer tieferen Kontrolle (= Level 2)

Für die **betriebliche Instandhaltung** und **vertiefte Inspektionen** fehlen Vorgaben (= Level 2)

Bestehende **Abhilfemaßnahmen** sind nicht den Instandhaltungsstufen zugeordnet (Level 1-3)

Fehlen von Verfahren zur Festlegung der „**Betriebsfreigabe**“ und der „**Wiederinbetriebnahme**“ (ab Level 3)

Viele **weitere Instandhaltungsvorschriften** zusätzlich zum Anh. 10 (Halterhandbuch, VPI-Richtlinien, ...)

Übersicht über alle Mängel eines Fahrzeuges unklar!



Die Lösung wäre keine Zauberei!

Level	Reg.	Zertifizierungsschema	DVO-ECM des ERA	WIB?	Zeitpunkt	Inhalt
Level 1	SMS	"The first level includes the actions of checking (including technical inspections) and monitoring undertaken before the departure (pre-departure) or on route. This level is regulated in TSI OPE and is not on the responsibility of ECMs."		NEIN	am Zug -> wenn nicht möglich ausrangieren (= aussetzen?) Zuguntersuchungen vor Abfahrt oder unterwegs Übernahmeuntersuchungen Stichprobeuntersuchungen Interventionen (ZKE, Ereignisse, Behörden) durch EVU (CSM-SMS 5.1)	Visuelle Kontrolle, einfache Messungen (im Verdachtsfall) Mangel melden (M) 2.5.5 (Muster M); 6.1.1.x (Muster K); 3.3.3 (Muster M) 3.1.3.2 Bremsaspeerrhein in korrekte Stellung, sonst K/R1 betriebsnahe Abhilfe auf Muster M / K; einfache Handlung ohne technischen Eingriff 6.7.5.1 ungesicherte Aufsetzzapfen einhängen 5.8.2 Kupplung auf-zudrehen 5.7.1.1 andere Kupplung verwenden u. Muster K technische Abhilfe auf mit Muster M / K; einfache technische Eingriffe 3.2.2 Bremse aus u. Muster K 5.8.3 einhängen, wenn nötig hochbinden; es fehlt: Muster K 1.6.3 hochbinden u. Muster K, ev. R1 1.6.3 hochbinden u. Muster K, ev. R1 Kein zusätzlicher Informationsaustausch zwischen EVU und ECM erforderlich
Level 2	ECM	"The second level includes inspections, checks, tests, fast exchanges of replaceable units and preventative and corrective operations of limited duration between two scheduled journeys. ..."		NEIN	am Zug -> wenn nicht möglich ausrangieren (= aussetzen?) Die definierten Module können vom EVU selbst (CSM-SMS 5.2), vom Dritten im Auftrag des EVU (CSM-SMS 5.3) oder im Auftrag der ECMs ausgeführt werden. Die ECM bleibt verantwortlich.	einfache betriebsnahe Instandhaltung - Puffer schmieren, Anschriften reinigen, Pläne reparieren - verteilte Inspektionen, Lauffähigkeitsbescheinigungen - Stützbockkontrolle, - Schmierer Stützbock einfache betriebsnahe Instandsetzung - Schrauben nachziehen - Schläuche wechseln - Anschriften korrigieren - Schläuche ersetzen (ohne Bremsprüfprotokoll) Informationsaustausch zwischen EVU und ECM erforderlich (Arbeiten, die Prüfungen erfordern)
Level 3	ECM	"The third level corresponds to the operations carried out mainly in specialised facilities of a maintenance centre. It includes interventions of preventative and corrective components. The vehicle is not in active service during this level of maintenance."		JA	nicht am Zug -> ausrangieren (= aussetzen = ausser Betrieb setzen)	Leichte Instandhaltung, leichte Instandsetzung (Arbeiten, die Prüfungen erfordern) - Schläuche ersetzen (mit Bremsprüfprotokoll) - Puffer wechseln - Radsatz tauschen ... Technische Kontrollen (M) > ECM-4-Funktion > kann auch mobil erfolgen
Level 4 und höher	ECM	"The fourth level comprises the major maintenance operations, generally called overhauls (of modular subsystems or of the complete vehicle). The fifth level comprises the refurbishment, modifications, very heavy repairs, renewal or upgrading, except where they are the subject to new authorisation under the interoperability Directives."		JA	nicht am Zug -> ausrangieren (= aussetzen = ausser Betrieb setzen) Die Aufträge werden von der ECM erteilt.	Schwere Instandhaltung Revisionen Aufarbeitungen > Werkstatt ECM-4 > kann auch mobil erfolgen

- Einheitliche, realistische Vorgabe für die **Zuguntersuchung (Level 1)** um die Vertrauensübergabe zu gewährleisten (Aufgabe EVU)
- **Abhilfemaßnahmen** des AVV dem richtigen Wartungslevel zuordnen (**ab Level 2**; Aufgabe ECM ev. Module schaffen?)
- Definition der **betriebsnahen Instandhaltung und vertieften Inspektionen (Level 2; -> ECM; ev. Module schaffen?)**
- Wo nötig und gewünscht die vorbeugenden und korrektiven Instandhaltung (**Level 3 und höher; -> ECM.**) definieren
- mit anderen Regelwerken **Doppelspurigkeiten und Widersprüche** vermeiden – damit helfen Sie den Werkstätten.
- **Alle technischen Spezifikationen sind bekannt!**
- Definition der **Verfahren, Zuständigkeiten und Kommunikationswege** (ECM – EVU – ECM – Operateur/Mieter – Halter – Werkstätten – ECM – Operateur/Mieter – Halter – EVU ...!)

Unsere Interpretation der IH-Level

Level	Reg.	Zertifizierungsschema DVO-ECM des ERA	WIB?	Zeitpunkt	Inhalt
Level 1	SMS	<i>"The first level includes the actions of checking (including technical inspections) and monitoring undertaken before the departure (pre-departure) or on route. This level is regulated in TSI OPE and is not on the responsibility of ECMs."</i>	NEIN	am Zug -> wenn nicht möglich ausrangieren (= aussetzen?) Zuguntersuchungen vor Abfahrt oder unterwegs Übernahmeuntersuchungen Stichprobeuntersuchungen Interventionen (ZKE, Ereignisse, Behörden) durch EVU (CSM-SMS 5.1)	<u>Visuelle Kontrolle, einfache Messungen (im Verdachtsfall)</u> <u>Mangel melden (M):</u> 2.5.5 (Muster M); 6.1.1.x (Muster K); 3.3.3 (Muster M) betriebliche Abhilfe <u>allf. Muster M / K: einfache Handlung ohne technischen Eingriff</u> ; 3.1.3.2 Bremsabsperrhahn in korrekte Stellung, sonst K+R1 6.7.5.1 ungesicherte Aufsetzapfen einhängen 5.8.2 Kupplung auf-/zudrehen 5.7.1.1 andere Kupplung verwenden u. Muster K <u>technische Abhilfe allf. mit Muster M / K: einfache technische Eingriffe</u> 3.2.2 Bremse ausschalten u. Muster K + R1 5.6.3 einhängen, wenn nötig hochbinden: <i>es fehlt: Muster K</i> 1.6.3 hochbinden u. Muster K, ev. R1 <u>Kein zusätzlicher Informationsaustausch zwischen EVU und ECM erforderlich</u>
Level 2	ECM	<i>"The second level includes inspections, checks, tests, fast exchanges of replaceable units and preventative and corrective operations of limited duration between two scheduled journeys. ..."</i>	NEIN	am Zug -> wenn nicht möglich ausrangieren (= aussetzen?) Die definierten Module können vom EVU selbst (CSM-SMS 5.2), von Dritten im Auftrag des EVU (CSM-SMS 5.3) oder im Auftrag der ECM3 ausgeführt werden. Die ECM bleibt verantwortlich.	<u>einfache betriebsnahe Instandhaltung</u> - Puffer schmieren, Anschriften reinigen, Plane reparieren - vertiefte Inspektionen, Lauffähigkeitsbescheinigungen Klangproben - Stützbockkontrolle, - Schmieren Stützbock <u>einfache betriebsnahe Instandsetzung</u> - Schrauben nachziehen - Bremsschläuche wechseln - Anschriften korrigieren - Sohlen ersetzen (ohne Bremsprüfprotokoll) <u>Informationsaustausch zwischen EVU und ECM erforderlich</u>
Level 3	ECM	<i>"The third level corresponds to the operations carried out mainly in specialised facilities of a maintenance centre. It includes interventions of preventative and corrective maintenance and scheduled exchanges of components. The vehicle is not in active service during this level of maintenance."</i>	JA	nicht am Zug -> ausrangieren (= aussetzen = ausser Betrieb setzen) Die definierten Module werden von der ECM3 beauftragt oder vom EVU im Auftrag der ECM3 ausgelöst. Die ECM bleibt verantwortlich.	<u>Leichte Instandhaltung, leichte Instandsetzung (Arbeiten, die Prüfungen erfordern)</u> - Sohlen ersetzen (mit Bremsprüfprotokoll) - Puffer wechseln - Radsatz tauschen - ... <u>Technische Kontrollen (3M)</u> > ECM-4-Funktion > kann auch mobil erfolgen

NSA – Die Sicht der Behörden in Europa



- **NSA Sub-Group Supervision**
Annual Meeting 2024 in Basel
- Praktisch alle NSA teilen die Beurteilung des BAV, dass eine Überarbeitung des AVV zwingend nötig ist.
- Ergebnisse der Umfrage siehe Back-up
- *Schweiz*: Sicherheitsrichtlinie, DVO-ECM, CSM-SMS usw. sind gemäss den Vorgaben im Eisenbahngesetz als zwingendes Recht anzuwenden und einzuhalten.

Beheben vor Weiterfahrt ...



Handeln Sie – bevor wir Behörden handeln müssen!

Wir Behörden wollen kein Stillstand im Güterverkehr!

Viele beteiligte Stellen begrüßen die gezeigten Verbesserungen!

Schreiben der RFF (CFL Cargo, DB Cargo, Lineas, Rail Cargo Group Austria, SBB Cargo, Rail Logistic Europ) vom 20. August 2024 an das GCU Joint Committee.

Erste EVU arbeiten am «Plan B» zur Gewährleistung der Vertrauensübergabe – dann braucht es wohl bald keinen AVV mehr?

Keep it clear, simple and safe!

Fortschritte erkennbar: wer kümmert sich?



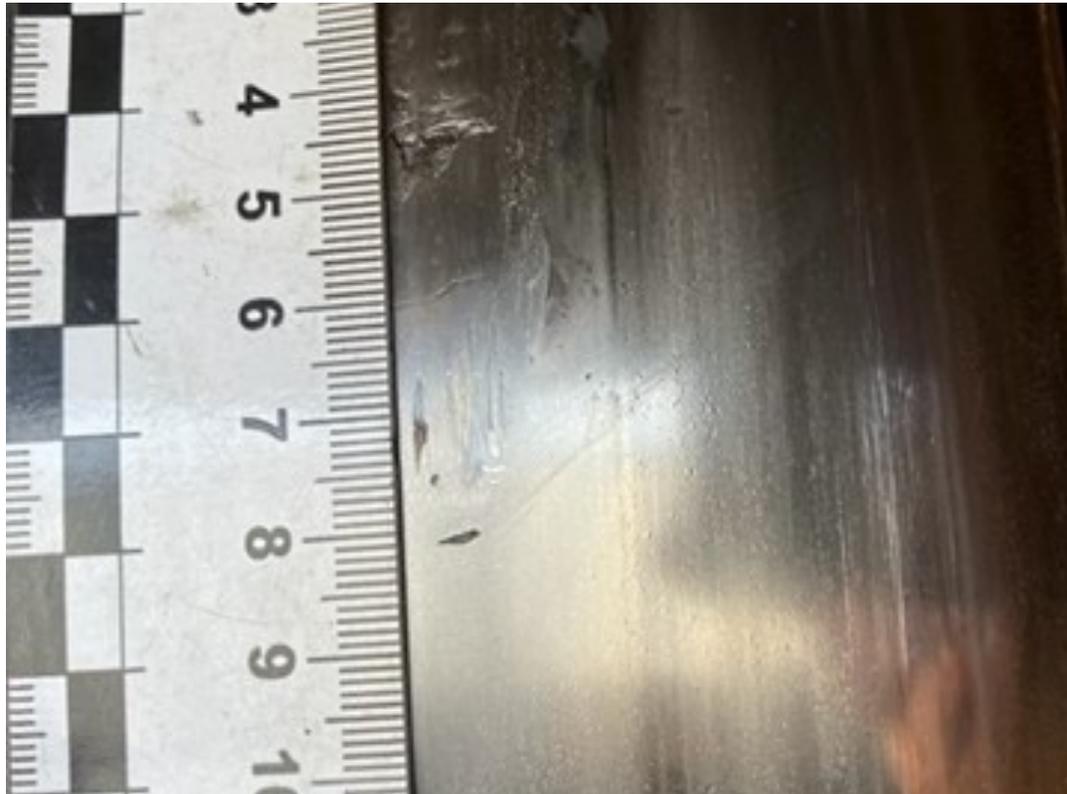
- Kontrolle und Wartung Stützböcke
- Präventive Instandhaltung (Umfang?)
- Viele neue «Raster» gesehen, wie steht es mit der Überwachung der Fristen?
- Wurden die «Raster» nur nicht ausgefüllt, oder wurde die Wartung nicht durchgeführt?
- Wir sehen viele «Raster», bei denen die Fristen abgelaufen sind...

Wir wünschen uns korrekte Anschriften ...



- Neu wäre ein Länderraster gefragt... schliesslich hat nun jedes Land sein interoperables Netz (TSI!)
- Diese Anschriften stammen aus der Zeit vor der Bahnreform...
- Der AVV spricht in der Anlage 11 immer noch vom «Vereinbarungsraster»...
- → Dieser Wagen dürfte also nicht über den Lötschberg fahren (Eintrag BLS fehlt)

Wir wünschen uns präzisere Fehlercodes und präventive Meldungen



Laufflächenfehler sind meist nur mit Massen zum Aussetzen definiert

- Muster M und Muster K würden den ECM ein wirtschaftlicheres Eingreifen ermöglichen und Aufwendungen zum Aussetzen minimieren

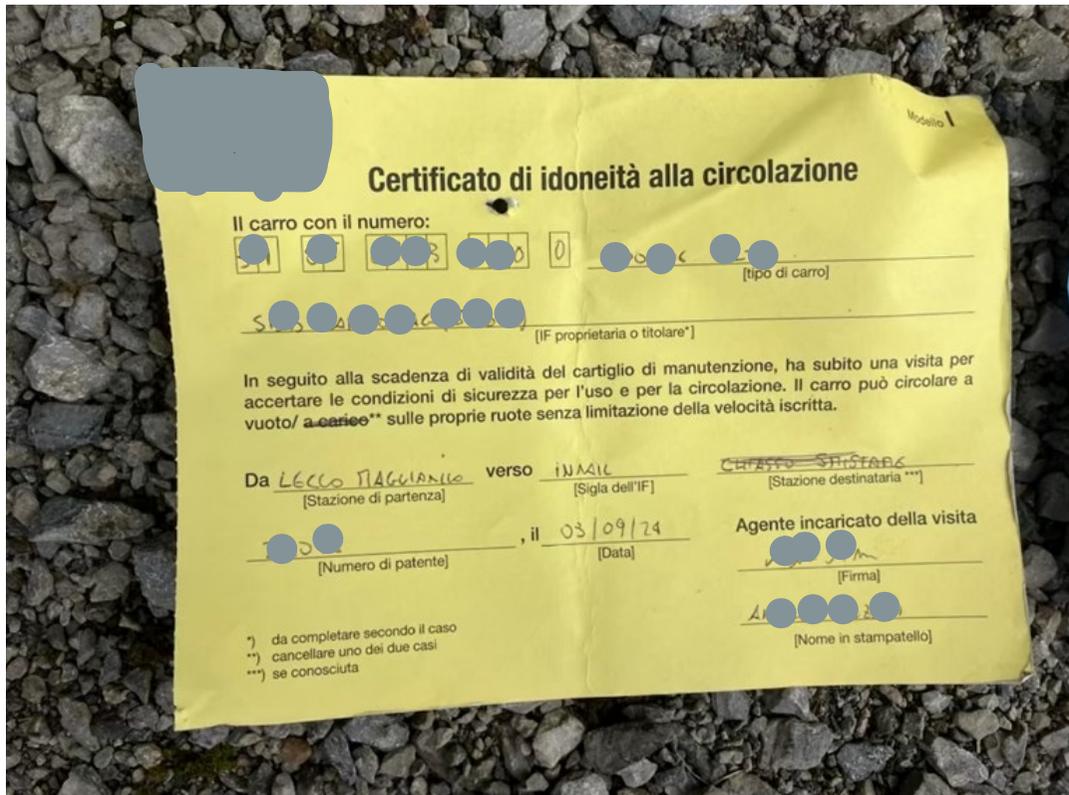
Unterschiedliche Formulierungen (in Fehlerkatalog BAV präzisiert) führen zu unterschiedlichen Interpretationen

- länger als 60 mm
- auf einer Länge von mehr als 60 mm

bedeuten nicht dasselbe!

PS: in der Zuguntersuchung kann die Lauffläche des Rades nie vollständig geprüft werden (je nach Bauart ist Lauffläche kaum einsehbar!), dazu sind Level-2-Massnahmen nötig!

Korrekt ausgefüllte Lauffähigkeitsbescheinigungen helfen...



Certificato di idoneità alla circolazione

Il carro con il numero:
[Stamps] [0] [tipo di carro]

[Stamps] [IF proprietaria o titolare*]

In seguito alla scadenza di validità del cartiglio di manutenzione, ha subito una visita per accertare le condizioni di sicurezza per l'uso e per la circolazione. Il carro può circolare a vuoto/ ~~a carico~~** sulle proprie ruote senza limitazione della velocità iscritta.

Da LECCO PIAGUANICO verso INMIL CHIASSO-SMISTARO
[Stazione di partenza] [Sigla dell'IF] [Stazione destinataria ***]

[Stamps] , il 03/09/24
[Numero di patente] [Data]

Agente incaricato della visita
[Stamps] [Firma]

[Stamps] [Nome in stampatello]

*) da completare secondo il caso
**) cancellare uno dei due casi
***) se conosciuta

- Gehört für BAV in Level 2
- Beispiel wurde von Lecco M. bis nach Chiasso Smistamento ausgestellt
- Wagen unterwegs nach Basel SBB und durch BAV in Zürich RBL kontrolliert
- Fahrt CHSM – RBL ohne gültige Lauffähigkeitsbescheinigung
- Beanstandet vom BAV mit «Beheben vor Weiterfahrt» im RBL

Welche Kriterien gelten für «+3M»



- Wir staunen über die langen Fristen – neu bis zu 12 Jahre bis zur nächsten Revision.
- Wir dachten immer, für die Markierung +3M (Verlängerung Ablaufdatum um 3 Monate) sei eine technische Inspektion des Wagens vor Ablauf der Revisionsfrist nötig?



Back up

Zusammenfassung Ergebnisse Umfrage bei 15 NSA
(Stand Ende Juni 2024 – Nachfrist bis Ende August 2024)

Results of the NSA network survey

1) How do you assess the compliance of the GCU with the ECM Regulation?	The GCU fully complies with the requirements of the ECM Reg. and is legally compliant.	The GCU does not comply with the ECM Reg., at least not in the essential parts.	Other opinions
<p>Summary: The GCU (private contract) does not meet the ECM Reg. (EU legislation) requirements, namely in terms of responsibilities and of exchange of information. The problem is when the GCU (a private contract) is used as a primary way of working while it does not provide all provisions that the ECM regulation requests.</p>	1	9	7
<p>2) How would you rate the scope of the GCU for the "pre-departure check" (Level 1 according to the ERA certification scheme)?</p>	suitable	too extensive – the specification cannot be fully complied with in the currently realised form of train preparation, various technical aspects are not at all or not fully visible in train preparation	Other opinions
<p>Summary: Annex 9 GCU is non-exhaustive, and goes beyond what is done during a pre-departure check. There is a catalogue of irregularities but each RU has to decide whether they work with it and whether it is enough to ensure safe operation. In practice it depends on the RU how extensive they report defects. Not all RU's provide defect information if it's not considered a defect yet by the GCU. There are defects on wagons which are not seen as an irregularity by the GCU standards but are certainly defects that an ECM would want to know about.</p>	6	6	3

Results of the NSA network survey

<p>3) How do you rate the provisions in the GCU for Level 2 according to the ERA certification scheme?</p>	<p>suitable</p>	<p>There are no specifications for operational maintenance and in-depth inspections (in accordance with Level 2) Furthermore, the existing measures to remedy or restore operability are not assigned to the appropriate levels 1-3. It is not clear when an operational release or a recommissioning certificate is required.</p>	<p>Other opinions</p>
<p><u>Summary:</u> It must be clear that the ECM remains responsible for the maintenance. The arrangements of appendix 9 of the GCU only relate to matters within the scope of the pre-departure checks of wagons. This means that these checks can only lead to maintenance measures caused by unplanned damage and wear. The ECM cannot assume that a RU will detect certain damage in good time. The pre-departure check carried out by the RU remains confined to level 1. Level 2 corresponds to a maintenance operation (therefore the responsibility of the RU), which requires qualified personnel, tools and installations, and time.</p>	<p>2</p>	<p>12</p>	<p>3</p>

Results of the NSA network survey

<p>4) How do you assess the distinction between the operational release (ECM 4) and the recommissioning certificate (ECM 3)?</p>	<p>As described in the ERA "Clarification note on the management of GCU", the recommissioning certificate is only a formal act.</p>	<p>With the recommissioning certificate, the ECM3 must ensure that the vehicle is in a safe condition. With the operational release, the ECM4 only confirms that the commissioned work has been carried out. This makes the recommissioning certificate with the GCU all the more important, as the RU only commissions the ECM4 with the defect it has identified - the RU is not aware of whether there are any other defects and is not obliged to carry out a full wagon inspection (Level 2 activity)</p>	<p>Other opinions</p>
<p><u>Summary:</u> the legal requirement for ECM 3 to issue the notice of return to operation, ECM 4 does not have all the necessary information to issue the notice of return to operation. For these reasons, the issuing of the recommissioning certificate cannot be seen as a purely formal act. The information chain between the RU, the keeper and the ECM must be correctly set up. The approval of the intervention by the keeper should count as recommissioning certificate</p>	<p>1</p>	<p>9</p>	<p>5</p>
<p>5) Do the ECM bodies sufficiently fulfil their responsibility with regard to levels 2 and 3 if the wagon keeper refers to the GCU?</p>	<p>yes</p>	<p>no - the ECM must also define the content for Levels 2 and 3 based on operating experience, operational use and risk considerations for the individual vehicles</p>	
<p><u>Summary:</u> -</p>	<p>0</p>	<p>8</p>	<p>7</p>

Results of the NSA network survey

6) Can the GCU interfere with the rights and obligations of the ECM bodies if it is only signed by the keepers and the RUs?	yes	no	Other opinions
<p><u>Summary:</u> As a private contract between RUs, keepers and ECMs the GCU should not contradict the EU legislation. The GCU interferes in practice with the ECM tasks. The "small" level 2 or even level 3 interventions (< €850) carried out directly by the RU bypass the ARES / AREX process for ECMs 3 and 4. As a result, the ECM's feedback system is not fed with information on repairs carried out by the RUs. There is no assurance that operations managed directly by the RU are carried out in accordance with ECM provisions</p>	3	10	12
7) Does the exchange of information between the RU, workshop, ECM, keeper and, if applicable, the wagons tenants function adequately?	yes	no	Other opinions
<u>Summary:</u> -	4	5	7



Results of the NSA network survey



- **15 replies** : 13 NSAs and 2 SK ECM certification bodies
- Detailed inputs summarised in the document “**Results: "2024 NSA CH Survey on GCU and ECM Reg. "**“

1) How do you assess the compliance of the GCU with the ECM Regulation?

The majority of respondents acknowledge that the GCU (private contract) does not comply with the ECM Reg. (EU legislation), at least not in the essential parts (e.g. exchange of information and responsibilities).

2) How would you rate the scope of the GCU for the "pre-departure check" (Level 1 according to the ERA certification scheme)?

Approx. half of the respondents find it suitable and approx. half find it too extensive (the specification cannot be fully complied with in the currently realised form of train preparation, various technical aspects are not at all or not fully visible in train preparation).

Moreover, it was also mentioned that Annex 9 GCU is non-exhaustive, and goes beyond what is done during a pre-departure check. There is a catalogue of irregularities, but each RU has to decide whether they work with it and whether it is enough to ensure safe operation. In practice, it depends on the RU how extensive they report defects. Not all RU's provide defect information if it's not considered a defect yet by the GCU. There are defects on wagons which are not seen as an irregularity by the GCU standards but are certainly defects that an ECM would want to know about.



Results of the NSA network survey



3) How do you rate the provisions in the GCU for Level 2 according to the ERA certification scheme?

The majority of respondents share the view that there are no specifications for operational maintenance and in-depth inspections (in accordance with Level 2). Furthermore, the existing measures to remedy or restore operability are not assigned to the appropriate levels 1-3. It is not clear when an operational release or a recommissioning certificate is required.

Moreover, it was also mentioned that the ECM cannot assume that an RU will detect certain damage in good time. The pre-departure check carried out by the RU remains confined to level 1. Level 2 corresponds to a maintenance operation (therefore the responsibility of the RU), which requires qualified personnel, tools and installations, and time.

4) How do you assess the distinction between the operational release (ECM 4) and the recommissioning certificate (ECM 3)?

The majority of respondents share the view that with the recommissioning certificate, the ECM3 must ensure that the vehicle is in a safe condition. With the operational release, the ECM4 only confirms that the commissioned work has been carried out. This makes the recommissioning certificate with the GCU all the more important, as the RU only commissions the ECM4 with the defect it has identified - the RU is not aware of whether there are any other defects and is not obliged to carry out a full wagon inspection (Level 2 activity).

Moreover, it was also mentioned that the legal requirement for ECM 3 to issue the notice of return to operation, ECM 4 does not have all the necessary information to issue the notice of return to operation.

For these reasons, the issuing of the recommissioning certificate cannot be seen as a purely formal act. The information chain between the RU, the keeper and the ECM must be correctly set up. The approval of the intervention by the keeper should count as recommissioning certificate.



Results of the NSA network survey

5) Do the ECM bodies sufficiently fulfil their responsibility with regard to levels 2 and 3 if the wagon keeper refers to the GCU?

The great majority of respondents share the view that the ECM bodies do not fulfil sufficiently their responsibilities with regards to these levels if the wagon keeper refers to the GCU, as the ECM must also define the content for Levels 2 and 3 based on operating experience, operational use and risk considerations for the individual vehicles.

Moreover, it was mentioned that this depends on the quality of mandatory information exchange between the keeper and the ECM and on how the maintenance system of the individual vehicles is designed. It was suggested that the ECM should recognise the concerned RU staff as ECM-Function 3 & 4 for specific operational maintenance activities.

6) Can the GCU interfere with the rights and obligations of the ECM bodies if it is only signed by the keepers and the RUs?

The large majority said no. Moreover, most opinions clearly confirmed that as a private contract between RUs, keepers and ECMs the GCU should not contradict the EU legislation. It was highlighted by several stakeholders that there is no assurance that operations managed directly by the RU are carried out in accordance with ECM provisions.

7) Does the exchange of information between the RU, workshop, ECM, keeper and, if applicable, the wagons tenants function adequately?

The majority said no, although some (a fewer number) said yes. The supervision tasks of the NSA are limited to RU's. Therefore, they cannot assess the level of conformity of the internal communication between keeper (not RU) and ECM.

Moreover, it was mentioned that the supervision tasks of the NSA are limited to RU's. Therefore, they cannot assess the level of conformity of the internal communication between keeper (not RU) and ECM.