

## 1 Einleitung

Die hier präsentierten Anforderungen sollen der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) helfen, ein Instandhaltungs- (Management-) System aufzubauen. Die Anforderungen sind rechtlich nicht verbindlich. Sie zielen darauf ab, in der Übergangsperiode bis zur vollständigen Umsetzung der geänderten Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit in allen Mitgliedstaaten eine Übereinstimmung mit den Elementen und Bewertungskriterien, die von der Agentur im Rahmen der Änderung der Richtlinie für die ECM Zertifizierung vorgeschlagen werden, herzustellen. Der Vorschlag basiert auf der Struktur und dem Inhalt der Elemente des Instandhaltungs- (Management-) Systems, das von der Agentur /5/ und den Branchendokumenten /2/ vorgeschlagen wurde.

Die Agentur empfiehlt, das Instandhaltungs- (Management-) System als ein prozessorientiertes Managementsystem aufzubauen. Das ermöglicht nicht nur die Integration in ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) für den Fall, dass die ECM gleichzeitig auch ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) oder ein Infrastrukturbetreiber (EIU) ist, sondern auch die Integration in alle anderen anforderungsgerechten Managementsystemen. Das System muss die Aktivitäten und die Unternehmensgröße der ECM berücksichtigen, um zu verhindern, dass ein über das notwendige Maß hinausgehendes System aufgebaut wird.

Dieser Anhang beschreibt in der Gesamtheit, wie die ECM ihre Rolle und Verantwortung erfüllt und ihren Verpflichtungen in Bezug auf die Instandhaltung, einschließlich von Instandhaltungen der unter ihrer Verantwortung stehenden Fahrzeuge, nachkommt, so dass sie von einem EVU auf der Grundlage derendessen SMS sowie den relevanten Standards und Vorgaben verwendet werden können.

Grundsätzlich muss die ECM die folgenden Punkte gewährleisten, um ihrer Rolle gerecht zu werden:

1. Die ECM verwaltet die Instandhaltungsunterlagen / -akten / -Daten für alle Güterwagen, für die sie im NVR als ECM registriert wurde/wird und gewährleistet deren korrekte Anwendung.
2. Die ECM gewährleistet die fahrzeugbezogene Rückverfolgbarkeit von durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen und die Verwaltung und Aktualisierung der Instandhaltungsdokumente zu jedem einzelnen Fahrzeug.
3. Die ECM analysiert Informationen aus Erfahrungen / Rückmeldungen, einschließlich der Erkenntnisse aus dem Betrieb und aus Störungen und Unregelmäßigkeiten oder gefährlichen Ereignissen, um die Instandhaltungsunterlagen / -akten / -Dateien entsprechend zu aktualisieren (wie zum Beispiel hinsichtlich von Entscheidungen über Optimierungen oder Einschränkungen).
4. Die ECM muss die betroffenen EVU/EIU über jegliche Beschränkung oder spezielle Einsatzbedingungen ihrer Wagen informieren.

## **2 Elemente des Instandhaltungs- (Management-) Systems**

### Allgemeine Elemente:

(aus den Anforderungen und Elementen des SMS übernommen und auf das ECM Instandhaltungs- (Management-) System übertragen)

- A. Organisatorische Aspekte
- B. Dokumentenmanagement
- C. Überwachung der Sicherheitsleistung
- D. Bereitstellung der Instandhaltung und Materialbeschaffung
- E. Vergabe von Dienstleistungsaufträgen und Kontrolle der Lieferanten
- F. Einhaltung der relevanten Anforderungen
- G. Personalkompetenz
- H. Interne Audits

### Spezifische Elemente:

(zusätzlich zu den SMS Anforderungen und Elementen)

- I. Instandhaltungsverfahren
- J. Überwachung von Auftragnehmern

### **3 Allgemeine Elemente**

#### **A. ORGANISATORISCHE ASPEKTE**

Die ECM muss ein Instandhaltungs- (Management-) System - Handbuch, das alle organisatorischen und technischen Verfahren mit direkten oder indirekten Auswirkungen auf die Sicherheit des Eisenbahnsystems berücksichtigt, erstellen. Des Weiteren sollte es eine Beschreibung der ECM Geschäftsaktivitäten sowie ihrer organisatorischen Struktur enthalten. Die Instandhaltungsziele müssen die in den nationalen Sicherheitsvorschriften festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllen und bei Bedarf angepasst werden. Die Gewährleistung der Rückverfolgbarkeit von relevanten Instandhaltungsprozessen und Verfahren sollte bereits bei deren Entwicklung berücksichtigt werden.

Die Delegation von Aufgaben und Funktionen muss eindeutig festgelegt und dokumentiert werden.

Ein geschlossener Management-Zyklus, der kontinuierliche Verbesserungen erlaubt und Maßnahmen auslöst, um sie zu kontrollieren und zu beherrschen, sollte in allen Prozessen und Verfahren erkennbar sein.

Das Instandhaltungs- (Management-) System- Handbuch sollte regelmäßig und nach jeder bedeutenden Änderung und nach jedem gefährlichen Ereignis überprüft werden.

Die ECM muss ein Instandhaltungssystem (DIN 27200) \*) aufbauen und durch planmäßige Instandhaltung sicherstellen, dass ihre Fahrzeuge den relevanten Anforderungen, die die ECM in ihren Instandhaltungsgrundsätzen festgelegt hat, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten und Ausfälle zu verhindern<sup>1</sup>, entsprechen.

**\*) Original: maintenance plan**

#### **EN 13306**

Die strukturierte und dokumentierte Gesamtheit der Aufgaben, welche die Tätigkeiten, Verfahren, Hilfsmittel und Zeitplanung einschließen, die zur Durchführung der Instandhaltung notwendig sind.

→ DIN 27200 Instandhaltungssystem

Gesamtheit technischer, organisatorischer und anderer Vorgaben zur Erfüllung des Instandhaltungsprogramms

und der Erledigung außerplanmäßiger Instandhaltungsmaßnahmen.

---

<sup>1</sup> Weitere Erklärungen unter Punkt I

## **B. DOKUMENTENMANAGEMENT**

Die ECM muss Prozesse einrichten, mit denen der Vergleich, der Erhalt, die Verarbeitung und das Management sowie gesicherte Zugriffsrechte auf alle Informationen zur Instandhaltung und zur betrieblichen Integrität der Fahrzeuge gewährleistet werden. Die Prozesse müssen nachvollziehbar und vollständig sein. Dazu gehören u. a.:

- Nationales Fahrzeugregister (NVR) und Schienenfahrzeugregister,
- Verzeichnis der in Frage kommenden Instandhaltungswerkstätten,
- Instandhaltungs- (Management) Informations- Systeme, einschließlich Aufzeichnungen und Nachweisen über durchgeführte und geplante Instandhaltungsmaßnahmen an Schienenfahrzeugen, die spezifischen Fristen und Vorgaben für die Aufbewahrung unterliegen,
- Andere Anwendungssoftware,
- Verfahren für den Empfang und die Verarbeitung spezifischer Informationen über die betriebliche Integrität von Schienenfahrzeugen, die sich aus etwaigen Umständen ergeben, darunter beispielsweise auch Informationen über betriebliche und/oder Instandhaltungsvorkommnisse, die sich nachteilig auf die Sicherheit der Fahrzeuge auswirken könnten.
- Verfahren zur Identifizierungen, Erstellung und Verarbeitung von spezifischen Informationen über die betriebliche Integrität der Schienenfahrzeuge, die sich aus etwaigen Umständen ergeben, darunter beispielsweise auch über betriebliche und/oder Instandhaltungsvorkommnisse, die sich nachteilig auf die Sicherheit der Fahrzeuge auswirken könnten und die bei einer der Instandhaltungsmaßnahme festgestellt werden.
- Betriebsprofile der Schienenfahrzeuge, für die die ECM verantwortlich ist. Diese können Tonnenkilometer sowie Gesamtkilometer umfassen, die von den befördernden EVU geliefert werden.
- Prozesse die gewährleisten, dass den EVU'en zuverlässige Informationen, die im Einklang mit den einschlägigen Vorschriften stehen, zur Verfügung gestellt werden.

Alle Prozesse sollten verdeutlichen, dass Maßnahmen zur Kontrolle von sicherheitsrelevanten Informationen notwendig sind, um das Sicherheitsniveau aufrecht zu erhalten, zu verbessern und um effiziente korrigierende Maßnahmen zu ergreifen.

Die ECM muss Berichtskanäle definieren um sicherzustellen, dass sowohl innerhalb der eigenen Organisation wie auch mit anderen Organisationen Informationen ausgetauscht werden und umgehend und ordnungsgemäß an die richtige Person/Stelle/Funktion übermittelt werden.

Die ECM sollte über eine Organisation verfügen die in der Lage ist, Dokumente zu verwalten und zu aktualisieren, die in einem anforderungsgerechten Instandhaltungsmanagement für jedes einzelne Fahrzeug notwendig sind, sobald eintreffende Informationen dies erfordern. Dies umfasst:

- das geltende Instandhaltungsregelwerk,
- das Instandhaltungssystem für jede Fahrzeugart,
- eine Liste von Ersatzteilen, einschließlich einer ausreichend detaillierten technischen Beschreibung von allen Teilen, um bei einen Tausch von Bauteilen den Einbau von identischen Teilen mit der gleichen Sicherheit zu ermöglichen,
- ein Verzeichnis der relevanten Sicherheits-/Interoperabilitätsgrenzwerte für Komponenten, die während des Betriebs nicht überschritten werden dürfen,
- ein Verzeichnis der Komponenten oder Systeme, die Rechtsnormen unterliegen, z.B. Druckluftbehälter, Tanks für den Transport von gefährlichen Gütern, etc.,

- das für jeden Wagen Nachweise über durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen an sicherheitsrelevanten Komponenten mit einer Beschreibung der durchgeführten Maßnahme geführt werden und über einen Zeitraum, der mindestens der Lebensdauer der Komponente entspricht und nicht unterhalb der gesetzlichen Fristen liegt, aufzubewahren.

## **C. ÜBERWACHUNG DER SICHERHEITSLAISTUNG**

Die ECM hat Sofortmaßnahmen zu treffen, um identifizierte Gefahren auf ein annehmbares Niveau zu reduzieren. Diese sollte Inspektionen der Flotte und Instandhaltungsmaßnahmen mit einschließen.

## **D. BEREITSTELLUNG DER INSTANDHALTUNG UND MATERIALBESCHAFFUNG**

Um sicherzustellen, dass die Instandhaltung und das Material in der erforderlichen Qualität erbracht bzw. geliefert werden und dass alle notwendigen Informationen von den Lieferanten an eine ECM übermittelt werden und umgekehrt, braucht die ECM ein strukturiertes System für die Beschaffung von Gütern und vereinbarten Dienstleistungen. Dieses System muss Prozesse einschließen, mit denen

- die Instandhaltungsanforderungen/-Standards/-Prozesse aus Sicherheits- und/oder Zuverlässigkeitsdaten und aus den Leistungsdaten der Fahrzeuge im Betrieb abgeleitet werden (soweit angemessen);
- Instandhaltungsintervalle in Abhängigkeit von Art und Ausmaß der von den Güterwagen erbrachten Verkehrsleistung angepasst/adaptiert werden (soweit angemessen);
- sichergestellt wird, dass die Verantwortlichkeiten für die Instandhaltung in der Organisation klar definiert werden, um die Kompetenzen der Instandhaltungsstellen zu bestimmen und die entsprechenden Verantwortlichkeitsbereiche zuzuweisen;
- Informationen aus Erfahrungen/Rückmeldungen, Instandhaltungsmaßnahmen, Funktionsstörungen, Defekten, Reparaturen und der Nutzung gewonnen werden, um zu lernen und um korrekte korrigierende Maßnahmen umzusetzen, damit das Sicherheitsniveau angehoben wird;
- Risiken in Verbindung mit Konstruktionsmängeln/Nichtübereinstimmungen oder Defekten sowie Fehlfunktionen über den gesamten Lebenszyklus zu identifizieren, zu erkennen und zu melden (auch wenn die Erfüllung der Anforderungen durch den Hersteller oder andere Stellen, ebenso wie die Produktzulassung und Zertifizierung, bereits bestätigt wurde);
- geprüft und kontrolliert wird, ob die Ergebnisse der durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen mit den durch die ECM festgelegten Standards übereinstimmen.

## **E. VERGABE VON DIENSTLEISTUNGS-AUFTRÄGEN UND KONTROLLE DER LIEFERANTEN**

Wenn die ECM (Sub-) Auftragnehmer einsetzt, müssen Verfahren für die Beschaffung und das Vertragsmanagement eingerichtet werden.

Bezüglich der Beschaffung sollte die ECM Verfahren entwickeln und aktualisieren, die garantieren, dass die gekauften Güter, Dienstleistungen und Produkte die besonderen Eisenbahn- Sicherheitsanforderungen erfüllen. Diese Verfahren müssen sicherstellen, dass:

- die Beschaffungsdokumente die spezifischen Anforderungen an die Eisenbahnsicherheit erfüllen;
- Maßnahmen veranlasst werden um festzustellen, dass die gelieferten Waren oder Dienstleistungen, einschließlich derjenigen, die innerhalb der Organisation geliefert oder erbracht werden, den Anforderungen der Eisenbahnsicherheit entsprechen, bevor diese angenommen werden;
- die Rückverfolgbarkeit der Produktion, dort wo es angemessen oder angebracht ist, durch Chargennummern oder andere Identifizierungen ermöglicht wird.

Bezüglich des Vertragsmanagements muss die ECM sicherstellen, dass ihre Vorgaben alle sicherheitsrelevanten Anforderungen berücksichtigen. Um sicherzustellen, dass die Eisenbahn-Sicherheitsanforderungen entsprechend definiert und dokumentiert werden, sollen Angebote und Ausschreibungsdokumente von der Organisation überprüft werden. Jeder Konflikt zwischen den sicherheitsrelevanten Anforderungen und einem Angebot muss vor der Erteilung eines Auftrages gelöst werden.

Die Fähigkeit eines potentiellen Auftragnehmers, die geforderten sicherheitsrelevanten Anforderungen zu erfüllen, soll vor der Erteilung eines Auftrages überprüft werden. Die Erlaubnis für den Einsatz eines Subunternehmers durch den Auftragnehmer, sowohl zu Beginn als auch während der Laufzeit eines Vertrags, muss an die Fähigkeit des vorgeschlagenen Subunternehmers, die geforderten sicherheitsrelevanten Anforderungen zu erfüllen, gebunden sein.

## **F. EINHALTUNG BESTEHENDER NORMEN ODER ANDERER VORGABEN WÄHREND DER GESAMTEN LEBENSDAUER DES MATERIALS UND WÄHREND DES GESAMTEN BETRIEBS**

Das Instandhaltungs- (Management-) System muss sicherstellen, dass alle Fahrzeuge oder Komponenten mit den relevanten Anforderungen übereinstimmen, die mit dem Instandhaltungssystem oder den relevanten Normen und anderen Vorgaben, die in den TSI'en, nationalen Sicherheitsvorschriften, in der Richtlinie der Eisenbahnsicherheit oder in sonstigen einschlägigen Vorschriften und in behördlichen Entscheidungen festgelegt wurden, übereinstimmen.

Daher muss die ECM Prozesse und Verfahren einrichten, um

- alle notwendigen sicherheitsrelevanten Anforderungen zu identifizieren, die bezüglich Art und Umfang des Betriebs relevant sind und um sicher zu stellen, dass diese aktualisiert und entsprechend verwirklicht werden;
- die Verwirklichung aller notwendigen, sicherheitsrelevanten Anforderungen zu überwachen;
- gegebenenfalls Korrekturmaßnahmen zu verwirklichen um so sicherzustellen, dass die Übereinstimmung des Eisenbahnsystems mit den Gesetzen und anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des Materials und des Betriebs garantiert wird;

Dieses Dokument dient der Unterstützung der Betroffenen, anzuwenden ist die von der ERA veröffentlichte Fassung!

- sicherzustellen, dass das richtige Personal, richtige Verfahren, spezifische Dokumente, Ausrüstung und Schienenfahrzeuge für den dafür vorgesehen Zweck eingesetzt werden.

## **G. PERSONALKOMPETENZ**

Die erforderlichen beruflichen Fähigkeiten / Qualifikationen müssen klar definiert werden. Es sollen Aufzeichnungen über Kompetenz und Ausbildung von denjenigen, die am gesamten Prozess beteiligt sind, geführt und fortlaufend aktualisiert werden. Erforderliche Kenntnisse, Fähigkeiten und Eignungen (medizinisch und psychologisch) des Personals müssen wiederkehrend aufgefrischt/aktualisiert und festgestellt werden, um das festgelegte Niveau für eine sichere Ausführung aller Aufgaben zu halten.

Die ECM muss ein Kompetenz-Managementsystem einrichten, das Folgendes garantiert:

- Stellen zu identifizieren, die operative Entscheidungen innerhalb des Systems verantwortlich treffen dürfen;
- Stellen zu identifizieren, die sicherheitsrelevante Aufgaben erfüllen;
- die Zuweisung von Personal mit der entsprechenden Kompetenz für sicherheitsrelevante Aufgaben.

## **H. INTERNE AUDITS**

Die ECM muss interne Audits durchführen, um die kontinuierliche Verbesserung und die Vollständigkeit des Managementsystems zu sichern. Daher müssen Verfahren eingerichtet werden, die regelmäßige Einschätzungen der internen Verfahren und die Kontrolle von (Sub-) Auftragnehmern ermöglichen. Diese Audits sollten nach dem Ansatz des Industrie-Standards /2/ erfolgen, da dieser in Hinblick auf die Qualifikationen der Prüfer sowie der Prüfprotokolle sehr umfassend ist.

Grundsätzlich ist die ECM angehalten, mindestens einmal pro Jahr eine qualifizierte Zusammenfassung ihrer Instandhaltungsaktivitäten und Sicherheitsleistungen einer gründlichen Prüfung zu unterziehen. Diese sollte folgendes beinhalten:

- sicherheitsrelevante Ereignisse und Tendenzen aus den Leistungskontrollen,
- Veränderungen beim Personal,
- Ausbildung oder Bewertung des Personals,
- periodische Instandhaltungsaufzeichnungen,
- Überfällige und geplante periodische Instandhaltungsaktivitäten,
- Ereignisse mit Radsatzlagern und Achsen.



## **4 Spezifische Elemente**

### **I. INSTANDHALTUNGSVERFAHREN**

Der ECM liegen Informationen über die Bedingungen, unter denen die instand zu haltenden Fahrzeuge und Komponenten im Betrieb eingesetzt werden, u.a. Kilometerstand, klimatische oder landschaftliche Umgebung, vor. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Herstellervorgaben für die Instandhaltung muss die ECM Grenzwerte für den Einsatz der Komponenten im Betrieb festlegen. Die ECM muss gewährleisten, dass die Instandhaltungsprogramme diese Grenzen nicht überschreiten.

Für jedes Fahrzeug muss ein Instandhaltungsprogramm vorliegen. Dieses soll:

- Teil der Instandhaltungsunterlagen /-akten / -Dateien eines jeden Fahrzeugtyps sein,
- soweit anwendbar, mindestens mit den in der TSI Fahrzeuge festgelegten Bestimmungen übereinstimmen,
- eine Kombination von präventiven Maßnahmen sein und sich auf die Ergebnisse aus der Überwachung der Sicherheitsleistung stützen,
- Vorschriften zur Verwaltung von Dokumenten enthalten, vor allem für die Unterlagen, die für die Instandhalter erstellt wurden,
- eine gerechtfertigte Regelmäßigkeit haben und sich inhaltlich auf die Erkenntnisse aus der Überwachung der Sicherheitsleistung stützen.

Um in der Lage zu sein, die Anforderungen des Instandhaltungsprogramms zu erfüllen, ist es wichtig, dass die ECM

- den Einsatz der Fahrzeuge im Betrieb beobachtet und Rückmeldungen über durchgeführte Instandhaltungsmaßnahmen oder spezifische Untersuchungen durch die Sicherheitsleistungsüberwachung erhält;
- neue Fahrzeugtypen oder neu entwickelte Komponenten/Bestandteile im Betrieb beobachtet und planmäßig untersucht, um die aktuellen Instandhaltungsregeln und -programme zu bestätigen oder auf andere Weise Erfahrungen gewinnt;
- die klimatischen und die allgemeinen Einsatzbedingungen der Wagen bei der Aufstellung zukünftiger Einsatz-/Nutzungsprofile berücksichtigt;
- die Rückverfolgbarkeit von Konstruktions-, Herstellungs- und Instandhaltungsdokumenten gewährleisten: die Personen, die für deren Konzeption verantwortlich sind (Autor und Person, die dieses genehmigt hat), müssen mit Namen und Funktion klar identifizierbar sein.

Die ECM sollte über eine Organisation verfügen, die ein vorbeugendes Instandhaltungsprogramm anwendet und in der Lage ist, die Instandhaltung und die betriebliche Integrität der Fahrzeuge sicher zu stellen. Deshalb sollte die ECM in der Lage sein, Folgendes zu überwachen:

- die korrekte Einhaltung von festgelegten Fristen;
- das Risiko, festgelegte Fristen zu überschreiten,
- wenn die Gefahr der Überschreitung festgelegter Fristen besteht, muss die ECM auf festgelegte Verfahren zurückgreifen können. Sie muss alle Parteien, die zum Beispiel durch einen Vertrag am Betrieb der Fahrzeuge beteiligt sind, kontaktieren und sicher stellen, dass Derjenige, der die tatsächliche Verfügungsgewalt über die Fahrzeuge hat motiviert wird, sie für die Instandhaltung frei zu geben. Bei Bedarf sind weitergehende Maßnahmen einzuleiten.

Voraussetzung dafür ist, dass die ECM in der Lage ist, alle mit dem Betriebsverhalten ihrer Fahrzeuge verbundenen Informationen zu verwalten, zu analysieren und erforderliche korrigierende und/oder präventive Maßnahmen einzuleiten.

Die ECM muss sicherstellen, dass das Instandhaltungsprogramm als solches, oder in Hinblick auf die einzelnen Fahrzeugtypen regelmäßig überprüft wird. Daher soll die ECM eine Liste ihrer Fahrzeuge einschließlich Fahrzeugtyp, Instandhaltungsprogramm und Instandhaltungsplan vorliegen. Die ECM sollte die Eignung der Instandhaltungsprogramme für alle Instandhaltungsmaßnahmen und Stufen prüfen.

Die ECM soll über einen Instandhaltungs- Kontroll- Prozess verfügen, um regelmäßig die Eignung der Instandhaltungsprogramme zu überprüfen und jede Änderung darin zu rechtfertigen. Die Instandhaltungsprogramme sollten jährlich oder nach einem der folgenden Ereignisse überprüft werden:

- Analyse, falls die Überwachung der Sicherheitsleistung inakzeptable Risiken aufzeigt,
- sicherheitsrelevante Änderungen der betrieblichen Einsatzbedingungen der Fahrzeuge,
- Benachrichtigungen über Gefahren, die von Fahrzeugen eines vergleichbaren Typs ausgegangen sind,
- Jedem Unfall oder Ereignis, das durch das Versagen einer Fahrzeugkomponente oder andere bekannte Risiken verursacht wurde,
- Relevante Modifizierung in den anzuwendenden Regelwerken,
- Direkte Anweisungen von zuständigen Behörden,
- Bedeutende Veränderungen der Kompetenz des Instandhaltungspersonals,
- Bedeutende Änderung in der Instandhaltungseinrichtung / bei der Ausrüstung,
- Wechsel des Instandhalters,
- Wechsel des Standortes der Instandhaltungseinrichtung.

Instandhaltungsmaßnahmen werden durch Werkstätten ausgeführt. Diese müssen festgelegte Anforderungen erfüllen, um mit dem Instandhaltungs- (Management-) System der ECM zu kooperieren und um deren Sicherheitsniveau zu halten.

Wenn die ECM Instandhaltungswerkstätten beauftragt, sollen diese, soweit praktikabel, ihre Kompetenz sichern, zum Beispiel indem sie ein Managementsystem nach den Vorschlägen der Agentur für die Zertifizierung von Instandhaltungswerkstätten<sup>2</sup> oder – in der Übergangsperiode – nach den Vorschlägen der nationale Zertifizierungsverfahren einrichten. Zusätzlich müssen einige grundlegende Anforderungen durch die ECM sichergestellt werden:

- Die Instandhaltungsregeln des Instandhaltungssystems werden korrekt angewandt und ersetzte Komponenten entsprechen den geltenden Vorgaben.
- Alle Instandhaltungseinrichtungen sollten durch die ECM oder einen kompetenten Partner regelmäßig, aber nicht in Abständen von über einem Jahr, bewertet werden. Es sind Bewertungsberichte anzufertigen, die im Rahmen der jährlichen internen Audits der ECM<sup>3</sup> zu erläutern sind.
- Die Kriterien für die Bewertung sollen die Eignung der Instandhaltungswerkstatt für die nach dem jeweiligen Instandhaltungsprogramm vorgesehenen Instandhaltungsmaßnahmen gegenüber den Erwartungen spiegeln.

---

<sup>2</sup> Vorläufiger Entwurf des Endberichts und der Empfehlungsversion 1.1 vom 1. Oktober 2008 (erhältlich im Extranet der Agentur, zur Veröffentlichung auf der Webseite der Agentur in der ersten Hälfte 2009)

<sup>3</sup> Vergleich Kapitel H „Interne Audits“

- Wenn Instandhaltungsmaßnahmen von einem EVU kontrolliert werden, kann sich die ECM auf die Sicherheitsbescheinigung (Artikel 10 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) des EVU verlassen und davon ausgehen, dass dieses EVU seine Sicherheitsbescheinigung zu Recht erhalten hat und dass die an den Betrieb zurückgegebenen Fahrzeuge die "Erlaubnis für die Freigabe für den Betrieb" auch erhalten haben.

## **J. ÜBERWACHUNG VON AUFTRAGNEHMERN**

Um eine qualifizierte Beziehung zu (Sub-)Auftragnehmern zu gewährleisten, muss die ECM Verfahren zur Auswahl, Kontrolle und fortwährenden Bewertung der Auftragnehmer und Subunternehmer für sicherheitsrelevante Aufgaben, einschließlich der Koordination dieser Aktivitäten durch alle Teile der Organisation, aufrechterhalten. Art und Ausmaß der Kontrollaufgaben müssen von dem Auftrag und, wenn umsetzbar, von den Aufzeichnungen über die bereits demonstrierten Fähigkeiten und der Sicherheitsleistung der Auftragnehmer und Subunternehmer abhängen..