

NEUE ECM-VERORDNUNG (EU) 2019/779 AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

Bericht für zertifizierte ECMs von Güterwagen

Dieser UIP-Bericht soll den Übergang zur neuen ECM-Verordnung 2019/779/EU für Unternehmen erleichtern, die bereits nach der Verordnung 445/2011/EU als ECM zertifiziert sind. Der Bericht wurde mit Unterstützung des TC „Interoperabilität und Sicherheit“ erstellt und ist wie folgt strukturiert:

Inhaltsverzeichnis

Bericht für zertifizierte ECMs von Güterwagen.....	1
1 Einleitung.....	3
2 Rechtlicher Zusammenhang.....	3
2.1 Richtlinie über Eisenbahnsicherheit.....	4
2.2 Durchführungsverordnung zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen.....	5
2.3 Beziehung zwischen der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit und der ECM-Verordnung..	5
2.4 Von der ERA erstellte unterstützende Dokumente	7
2.5 Äquivalenz mit dem OTIF-Rahmen.....	8
2.6 Definitionen	8
3 Lückenanalyse zwischen (EU) 2019/779 und (EU) 445/2011	9
3.1 Aktualisierte Anforderungen.....	9
3.1.1 Kerntext der Verordnung.....	9
3.1.2 Anhang II.....	10
3.2 Neue Anforderungen.....	14
3.2.1 Kerntext der Verordnung.....	14
3.2.2 Anhang II.....	17
4 Leitfaden zur Aktualisierung eines bereits zertifizierten Instandhaltungssystems.....	18
4.1 Umsetzung der Anforderungen der Instandhaltungsfunktion(en)	18

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

4.2	Überwachung	18
4.3	Informationsaustausch	18
4.3.1	Betriebsfreigabe (IV -> III).....	20
4.3.2	Wiederinbetriebnahme (III -> EVU).....	20
4.3.3	SAIT	22
4.3.4	Vertragsmanagement mit Herstellern	23
4.4	Kompetenzmanagement	23
4.4.1	Personal, das an sicherheitsrelevanten Aufgaben beteiligt ist.....	23
4.4.2	Kompetenzmanagement (CMS)	24
4.5	Sicherheitskritische Komponenten.....	25
4.6	BREXIT	25
4.7	Kenntnis der geltenden nationalen Vorschriften	27
5	Auswirkung der Verordnung (EU)2019/779 auf den Zertifizierungsprozess	28
5.1	Antragstellung	28
5.2	Bewertung – Stufe 1.....	29
5.3	Bewertung – Stufe 2.....	29
5.4	Zertifizierung	29
5.4.1	Newcomer.....	29
5.4.2	Bescheinigungen gemäß (EU) 445/2011.....	29
5.5	Überwachung	30
6	Literaturverzeichnis	31

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

1 Einleitung

Dieser UIP-Bericht soll Güterwagenhaltern dabei helfen, die **Auswirkungen der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates (nachfolgend bezeichnet als „neue ECM-Verordnung“)** zu verstehen. Er soll Güterwagenhaltern, die als ECM zertifiziert sind, dabei helfen, die Anforderungen der neuen ECM-Verordnung zu erkennen und zu erfüllen, wenn sie eine Aktualisierung oder eine neue Zertifizierung ihres Instandhaltungssystems beantragen. Die *Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission* (nachfolgend bezeichnet als „alte ECM-Verordnung“) wurde zum 30. Oktober 2020 aufgehoben.

Der UIP-Bericht soll auch einige Einblicke in die Auswirkungen geben, die die neue ECM-Verordnung auf die Zertifizierung im Falle ausgelagerter Instandhaltungsfunktionen oder Teilen solcher Funktionen haben könnte.

Dieses Dokument ist als ergänzende Anleitung zu den von der Agentur erstellten Richtlinien und/oder Regelungen zu verstehen und darf nicht anstelle von gesetzlich festgelegten Anforderungen und nicht als Auslegung¹ der ECM-Verordnung herangezogen werden.

2 Rechtlicher Zusammenhang

Mit dem dritten Eisenbahnpaket und insbesondere der Richtlinie 2004/49/EG wurden gemeinsame Bestimmungen für die Sicherheitszertifizierung von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) auf EU-Ebene eingeführt. Leider wurde die Rolle des Fahrzeughalters dabei völlig außer Acht gelassen. Dies führte zu einer Lücke in den von den EVUs umzusetzenden Sicherheitsmanagementsystemen (SMS). Daher verweigerten einige Mitgliedstaaten die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG, wenn

die EVU im Rahmen ihrer SMS nicht nachweisen konnten, wie die in ihre Züge integrierten Güterwagen die geltenden Instandhaltungsanforderungen erfüllen würden. Um eine allgemein gültige und eindeutige Zuweisung der Instandhaltungsverantwortlichkeit von Eisenbahnfahrzeugen zu gewährleisten, wurde dann im Wege der Richtlinie 2008/110/EG ein neuer Artikel 14a „Instandhaltung von Fahrzeugen“ in die Richtlinie 2004/49/EG eingefügt. Dieser Artikel legt unter anderem Folgendes fest:

- (Absatz 1) Jedem Fahrzeug wird, bevor es in Betrieb genommen oder auf dem Netz genutzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen, die im nationalen Fahrzeugregister gemäß Artikel 33 der Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems registriert sein muss.
- (Absatz 4) Im Falle der Frachtwaggons wird jede für die Instandhaltung zuständige Stelle durch eine Behörde zertifiziert, die gemäß Absatz 5 oder durch eine nationale Sicherheitsbehörde zugelassen oder anerkannt ist.

An dieser Stelle war klar, dass die Definition eines angemessenen Zertifizierungssystems Zeit erfordern würde. Daher unterzeichneten einige Mitgliedstaaten im Mai 2009 eine Absichtserklärung (MoU), in der die Grundprinzipien eines gemeinsamen Systems zur Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen festgelegt wurden.

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 445/2011 der Kommission wurde die verpflichtende ECM-Zertifizierung von Güterwagen, die in einem NVR (nationales Fahrzeugregister) registriert sind, im Mai 2013 zur Realität. Parallel dazu haben die drei Verbände ERFA, UIC und UIP mit Unterstützung der ERA das Konzept der „ECM-Erklärung der Halter“ eingeführt, um das Problem des Feststellens der Beziehung zwischen Wagen(nummer), Halter und der zertifizierten ECM zu lösen, um eine Störung des Schienengüterverkehrs zu verhindern.

¹ https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_en

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

Mit der Umsetzung des vierten Eisenbahnpakets und der Einführung der neuen Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 wurde das Prinzip der obligatorischen ECM-Zertifizierung auf alle ECMs ausgeweitet, unabhängig von den Fahrzeugkategorien, für die sie jeweils zuständig sind. Dazu gehören ECMs von Personenzügen, Lokomotiven, Gleisbaumaschinen und allen anderen Fahrzeugen, die auf Hauptstrecken eingesetzt werden.

Nach der neuen ECM-Verordnung sind EVU, die über eine Sicherheitsbescheinigung verfügen, nicht verpflichtet, eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung in Bezug auf Fahrzeuge zu erhalten, für die sie die ECM und der alleinige Betreiber sind. Derartige EVU können die Einhaltung von Anhang II der Verordnung 2019/779 im Rahmen des Sicherheitszertifizierungsverfahrens nachweisen. Wenn die Fahrzeuge jedoch von einem anderen EVU betrieben werden könnten, dann muss dieses nach der neuen ECM-Verordnung ebenfalls eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung einholen².

Die Europäische Kommission erkannte schließlich nach dem Ausbruch der Coronavirus-Pandemie im Mai 2020 die Notwendigkeit an, die Anwendung des Artikels 4 der Verordnung (EU) 2019/779 über das Management sicherheitskritischer Bauteile (SCC) und den Einsatz des Safety Alert IT-Tools (SAIT) um ein Jahr bis zum 16. Juni 2021 zu verschieben. Die Durchführungsverordnung (EU) 2020/780 der Kommission vom 12. Juni 2020 bildet die entsprechende Rechtsgrundlage.

2.1 Richtlinie über Eisenbahnsicherheit

Die Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit definiert das folgende Ziel in Absatz 34 der Einleitung der Richtlinie: „Die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle sollte zertifiziert sein. Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Infrastrukturbetreiber, so sollte diese Zertifizierung in dem Verfahren für die Sicherheitsgenehmigung enthalten sein. Die dieser Stelle ausgestellte Bescheinigung sollte garantieren, dass die Instandhaltungsanforderungen dieser Richtlinie für alle Güterwagen, für die sie zuständig

ist, erfüllt werden. Diese Bescheinigung sollte in der gesamten Union gültig sein und von einer Einrichtung ausgestellt werden, die das von dieser Stelle eingerichtete Instandhaltungssystem überprüfen kann. Da Güterwagen häufig im internationalen Verkehr eingesetzt werden und da die für die Instandhaltung zuständige Stelle gegebenenfalls Werkstätten in mehr als einem Mitgliedstaat nutzen möchte, sollte die Zertifizierungseinrichtung ihre Kontrollen in der gesamten Union durchführen können. Die Agentur sollte das System bewerten, das bei der Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stelle angewandt wird, und — soweit angezeigt — seine Ausweitung auf alle Eisenbahnfahrzeuge empfehlen.“

Art. 14.3 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit legt die Grundlage für den Ansatz des Instandhaltungssystems fest und definiert die Instandhaltungsfunktionen und die Verantwortung der ECM wie folgt:

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle führt die Managementfunktion selbst aus, kann die in den Buchstaben b bis d genannten Instandhaltungsfunktionen jedoch ganz oder in Teilen an andere Vertragsparteien wie etwa Ausbesserungswerke untervergeben.

Die für die Instandhaltung zuständige Stelle gewährleistet, dass alle Funktionen gemäß Buchstaben a bis d die Anforderungen und Bewertungskriterien des Anhangs III erfüllen.

Die Ausbesserungswerke wenden die betreffenden Abschnitte des Anhangs III an, die in den gemäß Absatz 8 Buchstabe a erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt werden und sich auf die zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten beziehen.

² Siehe Punkt 5.3 „ECM Guidelines ERA“, Version 9

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

2.2 Durchführungsverordnung zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen

Die Verordnung (EU) 2019/779 ersetzt die Verordnung (EU) 445/2011 zum 16. Juni 2020. Auslöser für diese Aktualisierung waren:

- Ausweitung des Anwendungsbereichs auf alle Schienenfahrzeuge
- Schwerpunkt auf Informationsaustausch über beispielsweise Inhalt des Jahresberichts (jährlicher Tätigkeitsbericht), erste Instandhaltungsakte, Einsatz des SAIT-Tools usw.
- Schwerpunkt auf sicherheitskritische Bauteile
- Schwerpunkt auf Risikomanagement nach CSM-RA
- Schwerpunkt auf Unterschiede zwischen Betriebsfreigabe und Wiederinbetriebnahme

Gemäß Art. 14.3 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit besteht das Instandhaltungssystem aus einer Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung (ECM-F1), die drei Funktionsaktivitäten unterstützt [Instandhaltungsentwicklungsfunktion (ECM-F2), Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion (ECM-F3) und Instandhaltungserbringungsfunktion (ECM-F4)]. Detaillierte Bestimmungen zu jeder Funktion sind in der ECM-Verordnung festgelegt.

In der Folge müssen detaillierte Bestimmungen von allen Akteuren, die in einer Instandhaltungskette tätig sind, angewandt werden, was zu einer obligatorischen Zertifizierung für alle Stellen, die als ECM in einem Einstellungsregister benannt sind, und zu einer freiwilligen Zertifizierung für alle Stellen führt, die Dienstleistungen in Bezug auf ECM-F2, ECM-F3 und ECM-F4 für eine ECM erbringen

(Instandhaltungsfunktionen, die von einer ECM untervergeben werden).

2.3 Beziehung zwischen der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit und der ECM-Verordnung

Die Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit beschäftigt sich hauptsächlich im Artikel 14 „Instandhaltung von Fahrzeugen“ mit dem Thema ECM.

Eine Konformität mit der neuen ECM-Verordnung entbindet eine ECM nicht von der Anwendung derjenigen Bestimmungen der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit, die für ihren Betrieb gelten.

Darüber hinaus werden in Anhang III übergreifende Anforderungen und Bewertungskriterien für Organisationen festgelegt, die eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung oder eine Zertifizierung in Bezug auf Instandhaltungsfunktionen, die von einer ECM untervergeben wurden, beantragen.

Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, Anhang III:

„Alle wichtigen Elemente des Managements der Organisation müssen dokumentiert werden; insbesondere wird die Zuständigkeitsaufteilung innerhalb der Organisation und mit Unterauftragnehmern beschrieben. Es wird beschrieben, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung gewährleistet wird.“

Nachstehend finden Sie eine Entsprechungstabelle zwischen Anhang III der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit und Anhang II der ECM-Verordnung.

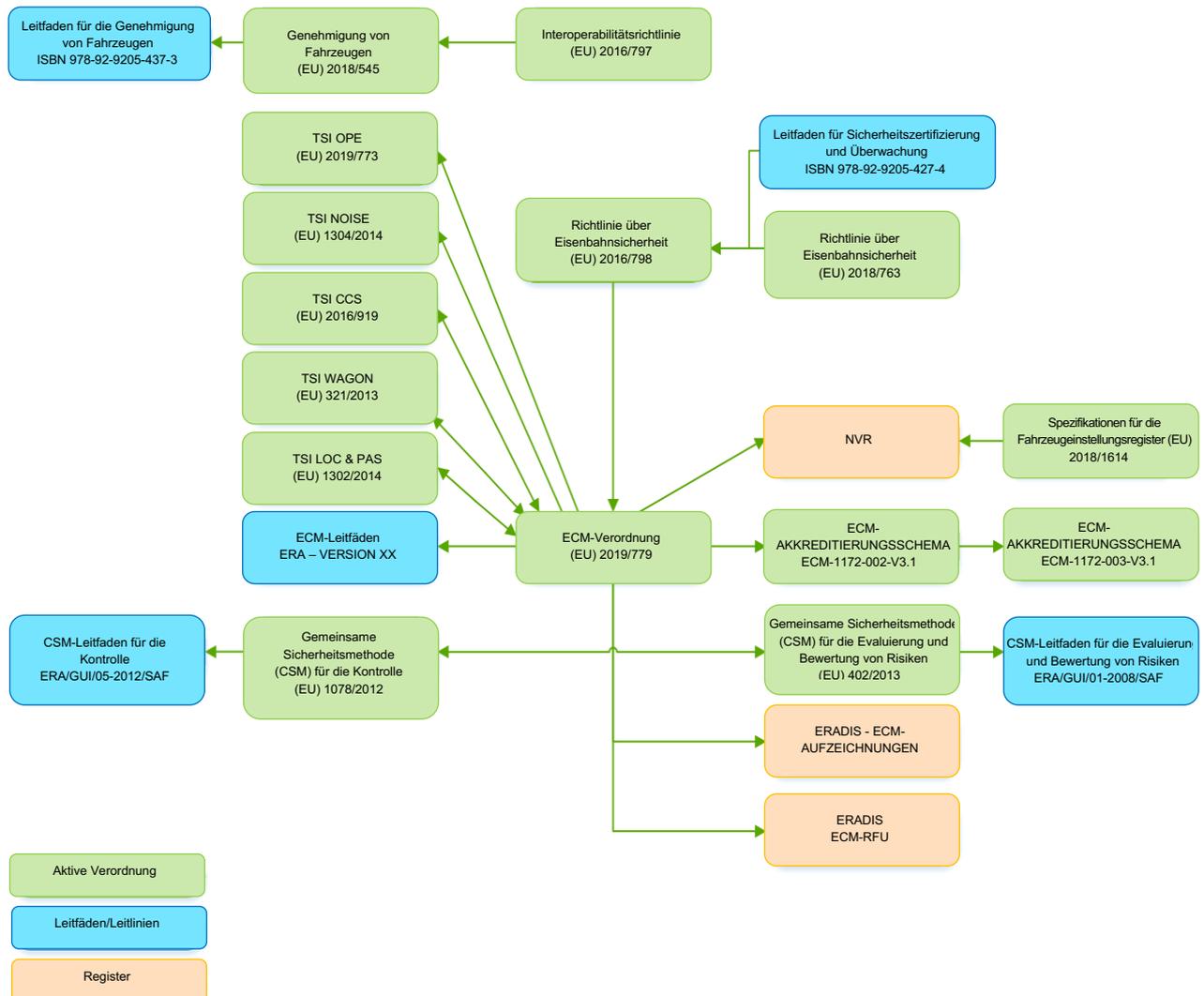
Thema	Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit Anhang III	ECM-Verordnung (EU) 2019/779 Anhang II
Führungsaufgabe	1	I.1.a
Risikobeurteilung	2	I.2
Überwachung	3	I.3
Ständige Verbesserung	4	I.4
Struktur und Verantwortlichkeiten	5	I.5
Kompetenzmanagement	6	I.6
Information	7	I.7
Dokumentation	8	I.8
	8	II.7
	8	III.10
Untervergabetätigkeiten	9.a	I.9
	9.b	I.9.2
Instandhaltungstätigkeiten	10.1.a	II.1.a
	10.1.b	II.1.b
	10.1.c	II.2.d
	10.2	II.2
	10.3	II.3
	10.4.a	II.4.b
	10.4.b	III.2
	10.5	III.8
	10.5.a	III.8.c
	10.5.b	III.8.d
	10.5.c	III.8.e
	10.5.d	III.8.f
	10.6	IV.3
	10.6.a	IV.3.a
	10.6.b	IV.3.b
	10.7	IV.5
Kontrolltätigkeiten	11.1	III.4
	11.2	III.5
	11.3	IV.6
	11.4	I.3.4
	11.5	I.3.3

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

2.4 Von der ERA erstellte unterstützende Dokumente

Die Beziehung zwischen der neuen ECM-Verordnung und dem rechtlichen Rahmen der technischen Säule des vierten Eisenbahnpakets wird in §2.2. des ECM-Leitfadens der ERA beschrieben.



AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

2.5 Äquivalenz mit dem OTIF-Rahmen

Die Äquivalenz zur neuen ECM-Verordnung wird auf OTIF-Ebene durch die ATMF-A auf Grundlage des Anhangs G zum COTIF 1999 (ATMF) hergestellt.

Alle von der OTIF aufgestellten Vorschriften und andere Regeln sind unter dem folgenden Link verfügbar: http://otif.org/en/?page_id=194

Hinweis: Der neue ATMF Anhang A, der an die neue ECM-Verordnung angepasst ist, tritt in Kraft und wird ab dem 01.04.2021 anwendbar sein.

2.6 Definitionen

In der folgenden Tabelle sind nur die Definitionen aufgeführt, die von der neuen ECM-Verordnung betroffen sind bzw. klarer gefasst wurden. Für andere Definitionen wird an dieser Stelle auf die entsprechenden Gesetzestexte verwiesen.

Betriebsfreigabe	Bezeichnet die dem Fuhrpark-Instandhaltungsmanager von der die Instandhaltung erbringenden Stelle gegebene und schriftlich festgehaltene, gegebenenfalls durch Unterlagen belegte Zusicherung, dass die Instandhaltung gemäß den Instandhaltungsaufträgen erbracht wurde	(EU) 2019/779 art. 2.c
Wiederinbetriebnahme	Bezeichnet eine auf der Betriebsfreigabe gründende Mitteilung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle an den Nutzer, etwa ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter, mit der Zusicherung, dass alle entsprechenden Instandhaltungsarbeiten abgeschlossen wurden und das zuvor außer Betrieb genommene Fahrzeug sich in einem Zustand befindet, in dem es sicher genutzt werden kann, vorbehaltlich etwaiger Nutzungsbeschränkungen;	(EU) 2019/779 art.2.d
Sicherheitskritische Komponenten/Bauteile	Sicherheitskritische Komponenten sind Komponenten, bei denen eine einzige Störung unmittelbar mit der realistischen Gefahr eines schweren Unfalls gemäß Artikel 3 Absatz 12 der Richtlinie (EU) 2016/798 einhergeht	Anhang der (EU) 1302/2014, Abschnitt 4.2.12.1, geändert durch (EU) 2019/776 Anhang IV (39)
Schwerer Unfall	Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige Unfälle mit den gleichen Folgen und mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Mio. EUR veranschlagt werden können.	(EU) 2016/798 Art. 3 (12)

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

3 Lückenanalyse zwischen (EU) 2019/779 und (EU) 445/2011

Eine Lückenanalyse zwischen der neuen und der alten ECM-Verordnung ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Auf der linken Seite befinden sich Auszüge aus der neuen ECM-Verordnung und auf der rechten Seite die entsprechenden Auszüge aus der alten Verordnung.

Aktualisierungen und neue Teile wurden im Text rot markiert.

3.1 Aktualisierte Anforderungen

3.1.1 Kerntext der Verordnung

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
5. Verpflichtungen der am Instandhaltungsprozess Beteiligten	Vollständig überarbeitet
7.1 Die für die Instandhaltung zuständige Stelle stellt bei einer Zertifizierungsstelle einen Antrag auf ECM-Zertifizierung. Sie verwendet das entsprechende Formblatt in Anhang III und legt Nachweise für die Einhaltung der in Anhang II genannten Anforderungen und Verfahren vor. Der Antrag enthält eine Beschreibung der Strategie zur Sicherstellung, dass die Anforderungen in Anhang II und der Verordnung (EU) Nr. 1078/2012 der Kommission nach Erteilung der ECM-Zertifizierung fortdauernd erfüllt werden.	7,1. Die Zertifizierung beruht auf einer Bewertung der Fähigkeit der für die Instandhaltung zuständigen Stelle, die einschlägigen Anforderungen von Anhang III zu erfüllen und diese durchgängig anzuwenden. Dies schließt ein System der Überwachung ein, um die fortlaufende Erfüllung der anwendbaren Anforderungen nach Erteilung der Instandhaltungsstellen-Bescheinigung sicherzustellen.
7.3 Auf Verlangen der Zertifizierungsstelle legt der Antragsteller ergänzende Informationen und Unterlagen vor. Die Frist für die Vorlage ergänzender Informationen muss angemessen sein, im Verhältnis zur Schwierigkeit der Vorlage der geforderten Informationen stehen und auf Verlangen mit dem Antragsteller vereinbart werden.	7,2. Die für die Instandhaltung zuständigen Stellen beantragen die Zertifizierung mit dem Formblatt in Anhang IV und legen Unterlagen zum Nachweis der in Anhang III festgelegten Verfahren vor. Sie legen alle von der Zertifizierungsstelle angeforderten zusätzlichen Informationen unverzüglich vor. Bei der Bewertung der Anträge legen die Zertifizierungsstellen die Anforderungen und die Bewertungskriterien von Anhang III zugrunde.

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
<p>8.1 Die Zertifizierungsstelle führt in Bezug auf die für die Instandhaltung zuständige Stelle Überwachungstätigkeiten durch, um die fortdauernde Erfüllung der Anforderungen in Anhang II zu überprüfen. Sie führt mindestens einmal alle 12 Monate Besichtigungen vor Ort durch. Die Art der Überwachungstätigkeiten und die zu besichtigenden Standorte sind so auszuwählen, dass die fortdauernde Erfüllung der Anforderungen insgesamt gewährleistet ist und eine ausgewogene geografische und funktionale Verteilung besteht. Bei der Auswahl werden frühere Überwachungstätigkeiten in Bezug auf die zu überwachende für die Instandhaltung zuständige Stelle berücksichtigt.</p>	<p>7.6. Die Zertifizierungsstelle führt mindestens einmal im Jahr an ausgewählten Betriebsstätten, die geografisch und funktionell für alle Aktivitäten derjenigen für die Instandhaltung zuständigen Stellen repräsentativ sind, die sie zertifiziert hat, eine Überwachung durch, um sich zu vergewissern, dass die Stellen weiterhin die in Anhang III genannten Kriterien erfüllen.</p>
<p>10.3 Bei der Prüfung von Zertifizierungsanträgen in Bezug auf untervergebene Instandhaltungsfunktionen oder Teile davon folgen die Zertifizierungsstellen:</p>	<p>8.2 Bei der Bewertung von Anträgen auf Erteilung von Bescheinigungen bezüglich Instandhaltungsfunktionen oder Teilen davon, die untervergeben wurden, folgen die Zertifizierungsstellen den Grundsätzen von Anhang I.</p>
<p>10.3.a) den Anforderungen und Bewertungskriterien in Anhang II Abschnitt I, angepasst an die Art der Organisation und den Umfang der Dienstleistung;</p>	
<p>10.3.b) den Anforderungen und Bewertungskriterien, die die spezifische(n) Instandhaltungsfunktion/-funktionen beschreiben.</p>	

3.1.2 Anhang II

Viele Bestimmungen wurden aktualisiert, indem die Formulierung in der englischen Fassung der Norm von „must“ in „shall“ geändert wurde. Diese Änderungen/Aktualisierungen sind im Folgenden nicht aufgeführt.

Andere unten aufgeführte aktualisierte Anforderungen wurden inhaltlich nicht geändert, dennoch empfehlen wir, ihr Instandhaltungssystem

auf Übereinstimmung mit der neuen ECM-Verordnung zu prüfen.

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
<p>I.2.2. Die Organisation muss über Verfahren für das Risikomanagement verfügen, um Änderungen in der Instandhaltungsakte und den Instandhaltungsplänen sowie bei Ausrüstung, Verfahren, Organisation, Personal oder Schnittstellen zu verwalten und die gemeinsamen Sicherheitsmethoden im Zusammenhang mit der Evaluierung und Bewertung von Risiken nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798 anwenden zu können.</p>	<p>I.2.3. Die Organisation muss über Verfahren zur Risikobewertung verfügen, um Änderungen bei Ausrüstung, Verfahren, Organisation, Personal oder Schnittstellen verwalten und die Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission anwenden zu können.</p>
<p>I.7.1. Die Organisation muss über Verfahren verfügen, mit denen Berichtswege festgelegt werden, damit sichergestellt ist, dass innerhalb der Stelle selbst und in ihren Transaktionen mit anderen Akteuren einschließlich Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Haltern sowie Konstrukteuren und Herstellern von Fahrzeugen oder Komponenten oder gegebenenfalls beidem auf prompte und eindeutige Weise Informationen über alle einschlägigen Prozesse ordnungsgemäß ausgetauscht und der Person vorgelegt werden, die die richtige Funktion sowohl innerhalb ihrer eigenen Organisation als auch in anderen Organisationen ausübt.</p>	<p>I.7.1. Die Organisation muss über Verfahren verfügen, mit denen Berichtswege festgelegt werden, damit sichergestellt ist, dass innerhalb der Stelle selbst und in ihren Transaktionen mit anderen Akteuren einschließlich Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnunternehmen und Haltern auf prompte und eindeutige Weise Informationen über alle einschlägigen Prozesse ordnungsgemäß ausgetauscht und der Person vorgelegt werden, die die richtige Funktion sowohl innerhalb ihrer eigenen Organisation als auch in anderen Organisation ausübt.</p>
<p>I.7.3.g) dem Personal entsprechend seinen Verantwortlichkeiten vor der Anwendung bekannt gemacht werden;</p>	
<p>II.2.b) Überprüfung in allen Fällen, dass die Instandhaltungsakte mit der Fahrzeuggenehmigung (einschließlich etwaiger nationaler Sicherheitsanforderungen) sowie mit dem technischen Dossier und der Art der Aufzeichnungen im Europäischen Register genehmigter Fahrzeugtypen (ERATV) konsistent ist;</p>	<p>II.2.b) Überprüfung in allen Fällen, dass die Instandhaltungsunterlagen mit der Inbetriebnahmegenehmigung (einschließlich etwaiger Anforderungen der nationalen Sicherheitsbehörden), den Erklärungen der TSI-Konformität, den Überprüfungserklärungen und den technischen Unterlagen konsistent sind.</p>
<p>II.2.d) Ermittlung der Notwendigkeit einer Risikobewertung hinsichtlich der möglichen Auswirkungen der betreffenden Ersetzung auf die Sicherheit des Eisenbahnsystems durch Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden im Zusammenhang mit der Evaluierung und Bewertung von Risiken nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798;</p>	<p>II.2.d) Ermittlung der Notwendigkeit einer Risikobewertung hinsichtlich der möglichen Auswirkungen der betreffenden Ersetzung auf die Sicherheit des Eisenbahnsystems;</p>

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
<p>II.4.b) zur Auswertung dieser Instandhaltungsempfehlungen der ursprünglichen Dokumentation und Bereitstellung — unter Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden im Zusammenhang mit der Evaluierung und Bewertung von Risiken nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798 — der ersten Instandhaltungsakte, auch unter Berücksichtigung der in etwaigen damit zusammenhängenden Garantien enthaltenen Informationen;</p>	<p>II.4.b) zur Auswertung der ursprünglichen Dokumentation und Bereitstellung der ersten Instandhaltungsakte, auch unter Berücksichtigung der in etwaigen damit zusammenhängenden Garantien enthaltenen Verpflichtungen;</p>
<p>II.5.a.i) Art und Umfang des tatsächlich durchgeführten Betriebs, einschließlich aber nicht beschränkt auf Unfälle, schwere Unfälle und Störungen im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798;</p>	<p>II.5.a.i) Art und Umfang des tatsächlich durchgeführten Betriebs, einschließlich betrieblicher Störungen, die die Sicherheitsintegrität der Güterwagen beeinträchtigen können;</p>
<p>II.5.c) zur Vorlage von Vorschlägen für Änderungen sowie zu deren Genehmigung und Umsetzung im Hinblick auf eine Entscheidung auf der Grundlage eindeutiger Kriterien unter Berücksichtigung der Ergebnisse der unter Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden im Zusammenhang mit der Evaluierung und Bewertung von Risiken nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798 vorgenommenen Risikobewertung;</p>	<p>II.5.c) zur Vorlage von Vorschlägen für Aktualisierungen und zur Genehmigung von Änderungen und deren Umsetzung im Hinblick auf eine Entscheidung auf der Grundlage eindeutiger Kriterien unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Risikobewertung;</p>
<p>II.6.a) Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden im Zusammenhang mit der Evaluierung und Bewertung von Risiken nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798 zur Bewertung von Änderungen der Instandhaltungsakte;</p>	<p>II.6.a) Bewertung der Auswirkungen von Änderungen auf die Instandhaltungsakte und vorgeschlagene Ersetzungen im Verlauf der Instandhaltung;</p>
<p>II.7.b) Fahrzeugkonfiguration, einschließlich aber nicht beschränkt auf sicherheitskritische Komponenten und Änderungen von fahrzeugseitiger Software;</p>	<p>II.7.b) Fahrzeugkonfiguration, einschließlich aber nicht beschränkt auf sicherheitsrelevante Komponenten;</p>
<p>III.4. Die Organisation muss über ein Verfahren verfügen, um die Aussetzung von Fahrzeugen aus dem Betrieb für die Instandhaltung, oder wenn der sichere Betrieb beeinträchtigt ist oder der Instandhaltungsbedarf sich auf den normalen Betrieb auswirkt, zu verwalten.</p>	<p>III.4. Die Organisation muss über ein Verfahren verfügen, die Aussetzung von Güterwagen aus dem Betrieb für die Instandhaltung oder bei Feststellung von Defekten zu verwalten.</p>

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
<p>III.6. Die Organisation muss über ein Verfahren für die Ausstellung der Wiederinbetriebnahmebescheinigung verfügen; dies umfasst auch die Festlegung von Nutzungsbeschränkungen zur Gewährleistung des sicheren Betriebs und die Berücksichtigung der Betriebsfreigabeunterlagen.</p>	<p>III.6. Die Organisation muss über ein Verfahren für die Ausstellung der Wiederinbetriebnahmebescheinigung unter Berücksichtigung der Betriebsfreigabeunterlagen verfügen.</p>
<p>III.7. Bei Anwendung des Kompetenzmanagementprozesses auf die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion muss mindestens die Wiederinbetriebnahme, einschließlich der Festlegung von Nutzungsbeschränkungen, berücksichtigt werden.</p>	<p>III.7. Bei Anwendung des Kompetenzmanagementprozesses auf die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion muss mindestens die Wiederinbetriebnahme berücksichtigt werden.</p>
<p>III.8.g) Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethoden im Zusammenhang mit der Evaluierung und Bewertung von Risiken nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/798 zur Bewertung von Änderungen, die die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion betreffen.</p>	<p>III.8.g) alle zusätzlichen einschlägigen Informationen mit Sicherheitsbezug gemäß der von der Organisation durchgeführten Risikobewertung.</p>
<p>III.9. Bei Anwendung des Informationsprozesses auf die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion müssen die Beteiligten mindestens über die Wiederinbetriebnahme und für die Nutzer (Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreiber) relevante Nutzungsbeschränkungen unterrichtet werden.</p>	<p>III.9. Bei Anwendung des Informationsprozesses auf die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion muss den Beteiligten mindestens die Wiederinbetriebnahme einschließlich für die Nutzer (Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber) relevanter Nutzungsbeschränkungen mitgeteilt werden.</p>
<p>NIHIL</p>	<p>IV.1.d) Gewährleistung, dass alle einschlägigen Instandhaltungsspezifikationen gemäß den anwendbaren Vorschriften und spezifizierten Standards, die in den Instandhaltungsaufträgen angegeben sind, dem gesamten beteiligten Personal zugänglich sind (z. B. als Bestandteil der internen Arbeitsanweisungen);</p>
<p>IV.6. Die Organisation muss über Verfahren verfügen für die Prüfung, dass die durchgeführten Arbeiten den Instandhaltungsaufträgen entsprechen, sowie für die Ausstellung der Betriebsfreigabebescheinigung. Die Betriebsfreigabebescheinigung umfasst alle für die Festlegung von Nutzungsbeschränkungen zweckmäßigen Informationen.</p>	<p>IV.6. Die Organisation muss über Verfahren verfügen für die Prüfung, dass die durchgeführten Instandhaltungsarbeiten den Instandhaltungsaufträgen entsprechen, und für die Ausstellung der Betriebsfreigabebescheinigung mit etwaigen Nutzungseinschränkungen.</p>

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
IV.8. Bei der Anwendung des Kompetenzmanagementprozesses auf die Instandhaltungserbringungsfunktion sind mindestens, soweit zutreffend , folgende die Sicherheit betreffenden Tätigkeiten zu berücksichtigen:	IV.8. Bei der Anwendung des Kompetenzmanagementprozesses auf die Instandhaltungserbringungsfunktion müssen mindestens die folgenden die Sicherheit betreffenden Tätigkeiten berücksichtigt werden:
IV.10. Bei Anwendung des Dokumentationsprozesses auf die Instandhaltungserbringungsfunktion müssen für die die Sicherheit betreffenden Instandhaltungstätigkeiten (siehe Abschnitt II Nummer 1 Buchstabe a) mindestens die folgenden Elemente aufgezeichnet werden:	IV.10. Bei Anwendung des Dokumentationsprozesses auf die Instandhaltungserbringungsfunktion müssen mindestens die folgenden Elemente aufgezeichnet werden:

3.2 Neue Anforderungen

3.2.1 Kerntext der Verordnung

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
1.2 Es gilt für alle Fahrzeuge und sieht die Möglichkeit der Zertifizierung untervergebener Instandhaltungsfunktionen vor.	
4. Sicherheitskritische Bauteile	
4.1 Für das Management der sicherheitskritischen Bauteile berücksichtigt die für die Instandhaltung zuständige Stelle die zuvor durch den Hersteller des Fahrzeugs vorgenommene Bestimmung sicherheitskritischer Bauteile sowie etwaige spezifische Instandhaltungsanweisungen, die in dem technischen Dossier der Teilsysteme gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 vermerkt sind.	
4.2 Die für die Instandhaltung zuständige Stelle stellt den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern, die die Fahrzeuge betreiben, entweder direkt oder über den Halter sowie Haltern, Herstellern, Inhabern von Fahrzeuggenehmigungen und Inhabern der Typgenehmigung für Fahrzeuge, Teilsysteme oder Bauteile in geeignetster Weise Informationen bereit und unterrichtet sie insbesondere über außergewöhnliche Instandhaltungsfeststellungen, die nicht auf normalen Verschleiß zurückzuführen sind.	
4.3 Erhält eine für die Instandhaltung zuständige Stelle während der Instandhaltung eines Fahrzeugs Kenntnis von Tatsachen, die darauf schließen lassen, das ein zuvor nicht als sicherheitskritisch eingestuftes Bauteil als solches eingestuft werden sollte, so teilt sie dies dem Hersteller, dem Inhaber der Typgenehmigung und dem Inhaber der Fahrzeuggenehmigung unverzüglich mit.	

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
4.4 Um festzustellen, ob das Bauteil als sicherheitskritisch einzustufen ist, führt der Hersteller, sofern bekannt, eine Risikobewertung durch. Er berücksichtigt dabei, wie und in welcher Umgebung das Bauteil verwendet werden soll. Die für die Instandhaltung zuständige Stelle passt gegebenenfalls ihre Instandhaltungsverfahren an, um die Überwachung und sichere Instandhaltung des Bauteils zu gewährleisten.	
4.5 Die sicherheitskritischen Bauteile, einschließlich der nach Absatz 4 ermittelten, werden in der einschlägigen Fahrzeugdokumentation wie folgt vermerkt und durch diese verwaltet:	
4.5.a) Die Hersteller verwalten Informationen über sicherheitskritische Bauteile und einschlägige Instandhaltungsanweisungen für diese Bauteile durch Verweise in dem technischen Dossier der Teilsysteme gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 und	
4.5.b) die für die Instandhaltung zuständigen Stellen verwalten sicherheitskritische Bauteile sowie einschlägige Instandhaltungsanweisungen und Instandhaltungstätigkeiten in den Instandhaltungsunterlagen gemäß Artikel 14 der Richtlinie (EU) 2016/798.	
4.6 Die für die Instandhaltung zuständige Stelle informiert den Eisenbahnsektor und die Bahnindustrie über neue oder unerwartete sicherheitsrelevante Erkenntnisse, einschließlich außergewöhnlicher, nicht auf normalen Verschleiß zurückzuführender Instandhaltungsfeststellungen in Bezug auf Fahrzeuge, Teilsysteme oder andere Bauteile, wenn die damit verbundenen Risiken relevant für mehrere Beteiligte sind und vermutlich unzureichend kontrolliert werden. Die für die Instandhaltung zuständige Stelle verwendet das Sicherheitswarnsystem (Safety Alert IT) oder ein anderes von der Agentur zu diesem Zweck bereitgestelltes IT-Instrument.	
4.7 Auf Ersuchen der für die Instandhaltung zuständigen Stelle oder des Fahrzeughalters leisten die Hersteller fachliche und technische Unterstützung für sicherheitskritische Bauteile und deren sichere Integration.	
7.2 Der Antrag auf ECM-Zertifizierung kann auf eine bestimmte Fahrzeugkategorie beschränkt werden.	
8.4 Wird eine ECM-Zertifizierung widerrufen, so stellt die für das nationale oder europäische Einstellungsregister zuständige Stelle sicher, dass die Eintragung der von dem Widerruf betroffenen Fahrzeuge ausgesetzt wird, bis für die betreffenden Fahrzeuge eine neue für die Instandhaltung zuständige Stelle eingetragen ist.	
8.5 Jede für die Instandhaltung zuständige Stelle legt ihrer Zertifizierungsstelle einen jährlichen Tätigkeitsbericht vor und stellt ihn der nationalen Sicherheitsbehörde und der Agentur auf Verlangen zur Verfügung. Die Anforderungen an diesen Bericht sind in Anhang V festgelegt.	
Anhang V. Bericht der für die Instandhaltung zuständigen Stelle	
9. Untervergabe von Instandhaltungsfunktionen	

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
9.1 Eine oder mehrere der in Artikel 14 Absatz 3 Buchstaben b, c und d der Richtlinie (EU) 2016/798 genannten Funktionen können ganz oder teilweise untervergeben werden; die Zertifizierungsstelle ist darüber in Kenntnis zu setzen.	
9.2 Die für die Instandhaltung zuständige Stelle weist gegenüber der Zertifizierungsstelle nach, wie sie in Bezug auf die Funktionen, zu deren Untervergabe sie sich entschließt, die Anforderungen und Bewertungskriterien in Anhang II erfüllt.	
9.3 Die für die Instandhaltung zuständige Stelle bleibt für das Ergebnis der untervergebenen Instandhaltungstätigkeiten verantwortlich und richtet ein System zur Leistungsüberwachung ein.	
12. Zusammenarbeit mit den Zertifizierungsstellen	

3.2.2 Anhang II

(EU) 2019/779	(EU) 445/2011
II.1.a) alle die Sicherheit betreffenden Instandhaltungstätigkeiten.	
II.1.b) alle sicherheitskritischen Komponenten.	
II.5.a.ii) der festgestellten Mängel einer Komponente.	
II.5.e) zur Überwachung der Wirksamkeit der Änderungen durch einen Prozess im Einklang mit den Methoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf nationaler und auf Unionsebene nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie (EU) 2016/798.	
II.6.c) Instandhaltungstätigkeiten an sicherheitskritischen Komponenten.	
IV.8.e) Instandhaltungstätigkeiten an sicherheitskritischen Komponenten.	

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

4 Leitfaden zur Aktualisierung eines bereits zertifizierten Instandhaltungssystems

4.1 Umsetzung der Anforderungen der Instandhaltungsfunktion(en)

Bei der Durchführung von Instandhaltungstätigkeiten an Schienenfahrzeugen und deren Komponenten müssen alle Anforderungen der Funktion I im Instandhaltungssystem eines jeden Beteiligten berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die Anforderungen der Funktionen II, III und/oder IV entsprechend ihrer geschäftlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen.

4.2 Überwachung

Auch wenn IMs und ECMs durch die neue ECM-Verordnung nicht unmittelbar verpflichtet sind, die Verordnung (EU) 1078/2012 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Überwachung anzuwenden, bleibt sie das empfohlene Instrument für die Kontrolle der in Anhang III Nummer 11 und Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit geforderten Tätigkeiten.

Eine Konformität mit der neuen ECM-Verordnung entbindet eine ECM nicht von der Anwendung dieser für ihr Geschäft relevanten Bestimmungen der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit.

Weitere Informationen über den Zusammenhang zwischen der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit und der neuen ECM-Verordnung sind Kapitel 2.3 dieses Dokuments zu entnehmen.

Die neue ECM-Verordnung verweist zweimal in Anhang II (I.3.4 und II.5) auf die Methoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf nationaler und auf Unionsebene. Das CCB-Netzwerk (Cooperation of ECM Certification Bodies) hat jedoch eine Anwendungsempfehlung (RFU)³ für ECM verabschiedet, in der klargestellt wird, dass sich

dieser Verweis stattdessen auf die gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Kontrolle beziehen und wie folgt lauten sollte: „mit den von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwendenden Überwachungsmethoden nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/798.“ Die gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Kontrolle befasst sich mit den anzuwendenden Methoden zur Bewertung und Überwachung der Wirksamkeit des Instandhaltungssystems.

4.3 Informationsaustausch

Anhang II der neuen ECM-Verordnung fordert einen Informationsaustausch zwischen den einzelnen Instandhaltungsfunktionen, der für alle Instandhaltungstätigkeiten gilt.

7.1 der neuen ECM-Verordnung

„Die Organisation muss über Verfahren verfügen, mit denen Berichtswege festgelegt werden, damit sichergestellt ist, dass innerhalb der Stelle selbst und in ihren Transaktionen mit anderen Akteuren einschließlich Infrastrukturbetreibern, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Haltern sowie Konstrukteuren und Herstellern von Fahrzeugen oder Komponenten oder gegebenenfalls beidem auf prompte und eindeutige Weise Informationen über alle einschlägigen Prozesse ordnungsgemäß ausgetauscht und der Person vorgelegt werden, die die richtige Funktion sowohl innerhalb ihrer eigenen Organisation als auch in anderen Organisationen ausübt.“

Neue ECM-Verordnung, Anhang II, I.7.4:

Die unter den Nummern 7.1, 7.2 und 7.3 genannten Anforderungen gelten insbesondere für die folgenden betrieblichen Informationen:

(a) Prüfung der Korrektheit und Vollständigkeit der nationalen Einstellungsregister hinsichtlich der Identifikation (einschließlich der entsprechenden Mittel) und der Registrierung der Fahrzeuge, die von der Organisation instand gehalten werden.

(b) Instandhaltungsunterlagen.

³ RFU 30.1 „Clarification on references to point (d) of Article 6(1) of the Directive (EU) 2016/798“, verabschiedet am 26.5.2021, online verfügbar über die [ERADIS-Webseite](#)

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

(c) Informationen über die Unterstützung, die Haltern und gegebenenfalls anderen Beteiligten, einschließlich

Eisenbahnverkehrsunternehmen/Infrastrukturbetreibern, geleistet wird.

(d) Informationen zur Qualifikation des Personals und anschließende Aufsicht bei der Instandhaltungsentwicklung.

(e) Informationen zum Betrieb (einschließlich Lauffleistung, Art und Umfang der Tätigkeiten, Störungen/Unfälle) und Anfragen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Haltern und Infrastrukturbetreibern.

(f) Aufzeichnungen über durchgeführte Instandhaltungsarbeiten einschließlich Informationen zu Mängeln, die bei Inspektionen festgestellt wurden, und Abhilfemaßnahmen der Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, wie Inspektionen und Überwachungstätigkeiten vor Abfahrt des Zuges oder auf der Strecke.

(g) Betriebsfreigabe und Wiederinbetriebnahme.

(h) Instandhaltungsaufträge.

(i) Technische Informationen, die den Eisenbahnverkehrsunternehmen/Infrastrukturbetreibern und Haltern bereitgestellt werden und Instandhaltungsanweisungen umfassen.

(j) Dringende Informationen bezüglich Situationen, in denen der sichere Betriebszustand beeinträchtigt ist, die Folgendes umfassen können:

(i) die Auferlegung von Nutzungsbeschränkungen oder spezifischen Betriebsbedingungen für die von der Organisation instand gehaltenen Fahrzeuge oder andere Fahrzeuge derselben Baureihe, auch wenn diese von anderen für die Instandhaltung zuständigen Stellen instand gehalten werden, wobei diese Informationen auch an alle Beteiligten weiterzugeben sind.

(ii) dringende Informationen zu sicherheitsbezogenen Aspekten, die bei der Instandhaltung festgestellt wurden, etwa Mängel einer Komponente, die bei mehreren Fahrzeugkategorien oder -baureihen Verwendung findet.

(k) Alle relevanten Informationen oder Daten, die zur Erstellung des jährlichen Instandhaltungsberichts an die Zertifizierungsstelle und die betreffenden Kunden (einschließlich der Halter) zu erfassen sind, wobei dieser Bericht auf Anfrage auch nationalen Sicherheitsbehörden zur Verfügung zu stellen ist.

Kapitel 4.2.10.2. des Anhangs der Verordnung (EU) 1305/2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TAF TSI) setzt Folgendes voraus:

„Der Fahrzeughalter ist für die **Speicherung der Fahrzeugdaten in einer Fahrzeugreferenzdatenbank verantwortlich.**

Die Informationen, die in den einzelnen Fahrzeugreferenzdatenbanken enthalten sein müssen, sind in der in Anlage I genannten Anlage C ausführlich beschrieben und beziehen sich auf Folgendes:

- Fahrzeugkennung,
- Bewertung der Kompatibilität mit der Infrastruktur,
- Bewertung der ladungsrelevanten Merkmale,
- bremsrelevante Merkmale,
- **Instandhaltungsdaten,**
- Umweltmerkmale.

Die Fahrzeugreferenzdatenbank muss einen leichten Zugriff (einziger gemeinsamer Zugriff über die gemeinsame Schnittstelle) auf die technischen Daten ermöglichen, um das bei jedem Vorgang zu übertragende Datenvolumen zu begrenzen. Auf der Grundlage strukturierter und abgestufter Zugriffsrechte muss der Inhalt der Datenbanken allen Dienstleistern (IB, EVU, Logistikanbieter und Fuhrparkbetreiber) zugänglich sein, **insbesondere zu Zwecken des Fuhrpark-Managements und der Fahrzeuginstandhaltung.**“

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

4.3.1 Betriebsfreigabe (IV -> III)

Die Betriebsfreigabe ist eine Instandhaltungstätigkeit, die der Instandhaltungsfunktion IV zugeordnet ist.

Da Artikel 19 AVV vollständig ⁴mit den geltenden ECM-Zertifizierungsanforderungen der EU und des COTIF übereinstimmt, ist es relevant, an die Verpflichtung des ausführenden EVU gemäß Artikel 19.5 AVV⁵ zu erinnern, „den Halter über die ausgeführten Arbeiten zu unterrichten“, die es dem Halter und, über die in Artikel 7.2 AVV festgelegte Verantwortungskette, der ECM ermöglichen, den Prozess zu überwachen und zu beurteilen und alle als angemessen erscheinenden Korrekturmaßnahmen einzuleiten.

Art. 19.5 AVV

„In den Fällen, in denen das EVU Maßnahmen in Anwendung der Bestimmungen der Anlage 9 selbst ausführt, muss es dies mit qualifiziertem Personal und der gebotenen Sorgfalt tun. Qualifiziertes Personal (Betriebspersonal) im Sinne der vorstehenden Bestimmung ist Personal, das über die im Sicherheitsmanagementsystem des EVU hinterlegten Befähigungen und Befugnisse verfügt, um die Abhilfemaßnahmen ausführen zu können

Die Instandsetzungsarbeiten in Anwendung der Bestimmungen der Anlage 10 dürfen nur durch zugelassene Werkstätten ausgeführt werden.

Zugelassene Werkstätten sind Werkstätten, die:

- über eine gültige Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügen, die mindestens die Instandhaltungserbringungsfunktion beinhaltet,

und

- in der Datenbank für Interoperabilität und Sicherheit der Europäischen Agentur für Eisenbahnen (ERADIS) verzeichnet sind

und

- in den Bestimmungen des AVVs Anlagen 7, 9, 10 und 13 unterwiesen sind und ihre Mitarbeiter regelmäßig über die Änderungen im AVV unterweisen.

Das EVU oder sein Erfüllungsgehilfe muss den Halter über die ausgeführten Arbeiten, unter Verwendung der Codierung laut Anlage 10, Anhang 6, unterrichten.“

Der strukturierte Informationsaustausch wird durch die Anlage 10⁶ zum AVV über Güterwagen „Korrektive und präventive Instandhaltung“ gestützt, während Anhang VI die Kodifizierung der am Güterwagen durchgeführten Eingriffe bereitstellt.

4.3.2 Wiederinbetriebnahme (III -> EVU)

Die Wiederinbetriebnahme ist eine Instandhaltungstätigkeit, die der Instandhaltungsfunktion III zugeordnet ist.

Bestimmungen zu dieser Tätigkeit sind auch in der TAF TSI definiert.

Kapitel 4.2.10.3. zu Fahrzeugbetriebsdaten des Anhangs der Verordnung (EU) 1305/2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (TAF TSI) setzt Folgendes voraus:

„Neben den Fahrzeugreferenzdaten sind die Daten, die den aktuellen Status des Fahrzeuges angeben, die für den betrieblichen Einsatz wichtigsten Daten.

Diese Daten müssen temporäre Daten umfassen, z. B. Beschränkungen, laufende und geplante Instandhaltung, Kilometerstand und Fehlerzähler etc., sowie alle als „Statusdaten“ anzusehende Angaben (vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, isolierte Bremse, Reparaturbedarf, Fehlerbeschreibung u. a.).

⁴

<https://www.gcubureau.org/documents/10184/0/Statement+of+GCU+JC+re++Art+19+5+GCU+and+ECM.pdf/247659f9-8b52-405c-80a4-fedf9c11ca91>

⁵

https://www.gcubureau.org/documents/10184/86786/20200101_GCU_EN.pdf/fede7003-008b-4d61-99d3-6cfc38876289

⁶ <https://www.gcubureau.org/documents/10184/67575/20170101+-+EN+-+GCU+appendix+10.pdf/04323a44-8177-4624-94e8-bec5b3e37f72>

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

Die betrieblichen Fahrzeugdaten sind Teil der Betriebsdatenbank für Wagen und Intermodaleinheiten, die in Abschnitt 4.2.11.2 (Weitere Datenbanken) beschrieben ist.“

Aktuell ist eine formale Übertragung von Informationen zwischen ECM und EVU weder erforderlich noch vorgesehen. In der Praxis enthalten die Kennzeichnungen auf dem Güterwagen alle notwendigen Informationen. Bei technischen Einschränkungen, die den Betrieb beeinträchtigen, hat die ECM die Verantwortung, das EVU entweder direkt oder über den Halter zu informieren.

Damit verbundene Verpflichtungen sind auch im AVV in Art. 7.2 genannt:

„Der Halter stellt den verwendenden EVU auf Verlangen unverzüglich verlässliche Informationen über Instandhaltung (einschließlich Instandhaltungsunterlagen und Instandhaltungsnachweis) und Betriebsbeschränkungen zur Verfügung, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind. Für die Zwecke dieses Vertrages und gegenüber den übrigen Vertragsparteien wird der Halter als die ECM für seine Wagen angesehen und hat deren Verantwortlichkeiten.“

Darüber hinaus sieht der AVV unter dem Gesichtspunkt der Digitalisierung (der Prozess der Umwandlung von Informationen von einem physischen Format in ein digitales) eine zusätzliche Methode zur Einhaltung dieser Verpflichtung im neuen Art. 7.4 (eingeführt im Jahr 2019) vor:

„Der Halter muss den Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtzeitig die für den sicheren Eisenbahnbetrieb nötigen Informationen seiner Wagen in elektronischer Form bereitstellen. Die Bereitstellung dieser Informationen und ggf. zusätzlicher Daten ist in der Anlage 16 geregelt.“

- Bei Instandhaltungsarbeiten, die von einem EVU veranlasst werden

Im Falle von Instandhaltungsarbeiten, die direkt vom verwendenden EVU veranlasst werden, sind auf Grundlage des Art. 19 AVV vom EVU, das eine Instandhaltungsfunktion III ausführt, Informationen über die Wiederinbetriebnahme zur Verfügung zu stellen, wie in Art. 19.4 AVV beschrieben:

„Das EVU, welches die Instandsetzung gemäß Anlage 10 veranlasst hat, prüft anhand der Rückmeldung der Werkstatt, ob und inwieweit die beauftragten Arbeiten durchgeführt worden sind.

Sollten sich nach der Instandsetzung Nutzungseinschränkungen (z.B. Lauffähigkeit, Betriebstauglichkeit) ergeben, so sind diese vom EVU zu dokumentieren.

Nach Beendigung der Instandsetzungsarbeiten und sofern der Halter keine besonderen Anweisungen erteilt hat, sendet das EVU den Wagen an seinen ursprünglich vorgesehenen Bestimmungsbahnhof.“

Damit die ECM die an den Wagen durchgeführten Instandhaltungsarbeiten dokumentieren kann, muss das EVU ferner die zuständige ECM entweder direkt oder über den Halter über den Umfang der Arbeiten informieren. Auch hier liefert die Anlage 10, Anhang 6 AVV eine allgemeine Lösung:

„Codierung der Instandsetzungsschritte

Die Liste beinhaltet die Instandsetzungsschritte, die im Zuge einer AVV Reparatur anfallen können. Sie sind als Codes gemäß Spalte 2 durch das EVU oder seinen Erfüllungsgehilfen an den Halter zu übermitteln. Alle Eingriffscodes sind zu übermitteln. Die Codes können auf der Rechnung angegeben werden und/oder separat an den Halter übermittelt werden. Zusatzinformationen und Messwerte können zusammen mit den Codes übermittelt werden oder auf einer separaten Liste zusammengefasst übermittelt werden. Alle angeführten Protokolle sind unaufgefordert zu übermitteln.“

- Bei Instandhaltungsarbeiten, die von einer ECM veranlasst wurden

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

Wenn eine ECM eine Werkstatt mit der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten beauftragt, führt die ECM die Sammlung und den Austausch von Informationen durch Anwendung des nachstehenden Verfahrens aus:

Anhang II, Anforderung III.6 der neuen ECM-Verordnung

„Die Organisation muss über ein Verfahren für die Ausstellung der Wiederinbetriebnahmebescheinigung verfügen; dies umfasst auch die Festlegung von Nutzungsbeschränkungen zur Gewährleistung des sicheren Betriebs und die Berücksichtigung der Betriebsfreigabeunterlagen.“

In diesem Zusammenhang werden die Bestimmungen der VPI08 „Elektronischer Datenaustausch“ als relevantes Mittel zur Einhaltung betrachtet.

4.3.3 SAIT

Art. 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2020/780 zur Änderung der alten und neuen ECM-Verordnung hinsichtlich Maßnahmen zur Verlängerung der Gültigkeit bestimmter Bescheinigungen von für die Instandhaltung zuständigen Stellen im Eisenbahnbereich und bestimmter Übergangsbestimmungen aufgrund der COVID-19-Pandemie besagt:

„Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 wird wie folgt geändert:

.....

Sie gilt ab dem 16. Juni 2020. Davon abweichend gilt Artikel 4 ab dem 16. Juni 2021 und Artikel 15 Absatz 6 ab dem 1. März 2020.“

Daher wird die Anwendung von Art. 4, einschließlich Absatz 6, der neuen ECM-Verordnung bezüglich sicherheitskritischer Bauteile (SCC) auf den 16. Juni 2021 verschoben.

Neue ECM-Verordnung, Art. 4.6

„Die für die Instandhaltung zuständige Stelle informiert den Eisenbahnsektor und die Bahnindustrie über neue oder unerwartete

sicherheitsrelevante Erkenntnisse, einschließlich außergewöhnlicher, nicht auf normalen Verschleiß zurückzuführender Instandhaltungsfeststellungen in Bezug auf Fahrzeuge, Teilsysteme oder andere Bauteile, wenn die damit verbundenen Risiken relevant für mehrere Beteiligte sind und vermutlich unzureichend kontrolliert werden. Die für die Instandhaltung zuständige Stelle verwendet das Sicherheitswarnsystem (Safety Alert IT) oder ein anderes von der Agentur zu diesem Zweck bereitgestelltes IT-Instrument.“

Zu Zeiten der ersten ERA-Taskforce, die sich mit SAIT befasste, bestätigte die Agentur, dass der Anwendungsbereich von Artikel 4 der neuen ECM-Verordnung nicht auf sicherheitskritische Bauteile (SCC) beschränkt ist, sondern alle unerwarteten sicherheitsrelevanten Feststellungen im Zusammenhang mit Instandhaltungsaktivitäten umfasst.

Selbst wenn der verpflichtende Einsatz von SAIT⁷ auf den Juni 2021 verschoben wird, wird dringend empfohlen, dass jeder Beteiligte, der Instandhaltungsarbeiten durchführt, Zugang zum SAIT-Tool erhält, bevor Artikel 4.6 in Kraft tritt.

In dem Wissen, dass das Tool noch nicht für den geplanten Einsatzzweck bereit ist, forderte die „Group of Representative Bodies“ (www.grbrail.eu) die Agentur dazu auf, eine Taskforce ins Leben zu rufen, um allen ECMs eine kohärente Nutzung des Tools zum Austausch neuer oder unerwarteter sicherheitsrelevanter Erkenntnisse, einschließlich außergewöhnlicher, über Verschleiß hinausgehender Instandhaltungsbefunde, in Bezug auf Fahrzeuge, Teilsysteme oder andere Komponenten zu ermöglichen.

Für die UIP sind die aktuellen Richtlinien⁸ nicht ausreichend, um eine effiziente und kohärente Nutzung des Tools sicherzustellen. Darüber wären die Schnittstellen zwischen SAIT, dem JNS-Verfahren und dem neuen CSM ASLP noch klar zu definieren.

Die UIP arbeitet derzeit gemeinsam mit anderen Vertretungsorganen an der Erstellung eines detaillierten Leitfadens „von der Branche für die

⁷ <https://webgate.ec.europa.eu/multisite/safetyalerts/>

⁸ https://webgate.ec.europa.eu/multisite/safetyalerts/page/guidelines_en

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

Branche“ zum Einsatz von SAIT und setzt sich vor dem Hintergrund der jüngsten ERA-Budgetkürzungen weiterhin für ausreichende Ressourcen zur Entwicklung des Tools ein.

4.3.4 Vertragsmanagement mit Herstellern

Kapitel 4.5 über Instandhaltungsvorschriften des Anhangs der TSI WAG verlangt von den Beteiligten einen Informationsaustausch. Auf Ebene des Vertragsmanagements schließen diese Bestimmungen auch die Beziehungen zu den Herstellern ein, wenn man berücksichtigt, dass ein Hersteller, solange er in der Lage ist, einen Güterwagen oder eine Komponente zu bauen, in der Lage ist, erste Instandhaltungspläne zu liefern und diese im Laufe des Lebenszyklus zu aktualisieren sowie andere Informationen zu ähnlichen Fahrzeugen bereitzustellen, die für die Instandhaltung der gelieferten Güterwagen oder Bauteile relevant sind.

Dennoch bleibt die Verantwortung und Haftung eines Herstellers für ein von ihm in Verkehr gebrachtes Produkt bestehen.

4.4 Kompetenzmanagement

Anhang II der neuen ECM-Verordnung enthält Anforderungen an das Kompetenzmanagement jeder Instandhaltungsfunktion in allgemeiner Form, soweit angemessen:

4.4.1 Personal, das an sicherheitsrelevanten Aufgaben beteiligt ist

Neue ECM-Verordnung, Anhang II, I.6.1

„Die Organisation muss ein Kompetenzmanagementsystem einrichten, das Folgendes vorsieht:

(a) Bestimmung der Posten, die für die Durchführung aller Prozesse innerhalb des Systems verantwortlich sind, welche für die Erfüllung der Anforderungen dieses Anhangs erforderlich sind;

(b) Bestimmung der Posten, die Sicherheitsaufgaben beinhalten;

(c) Zuweisung von Personal mit geeigneter Fachkompetenz zu entsprechenden Aufgaben.“

Die Identifizierung von Personal, das an sicherheitsrelevanten Aufgaben beteiligt ist, ist von zentraler Bedeutung und erfordert, dass jede ECM einen Überblick über die gesamte(n) Instandhaltungskette(n) und die Organisation der einzelnen Beteiligten hat. Dies ist auch ein zentrales Thema bei der Untervergabe von Instandhaltungsfunktionen nach Art. 9 der neuen ECM-Verordnung.

Neue ECM-Verordnung, Art. 9.3 und Anhang II

„Die für die Instandhaltung zuständige Stelle bleibt für das Ergebnis der untervergebenen Instandhaltungstätigkeiten verantwortlich und richtet ein System zur Leistungsüberwachung ein.“

Personal einer ECM, das Tätigkeiten im nationalen Eisenbahnnetz ausführt, muss die nationalen Rechtsvorschriften einhalten, z. B. die Anforderungen für ECM-Personal, das im nationalen Eisenbahnnetz arbeitet.

Folglich muss die ECM die entsprechenden nationalen Vorschriften kennen, die für ihr Personal gelten können, und muss entsprechende Maßnahmen im Rahmen ihres Instandhaltungssystems umsetzen.

Zur besseren Identifizierung derartiger Bestimmungen und nationaler Sicherheitsvorschriften, die sich auf Personal beziehen, das sicherheitsrelevante Tätigkeiten ausführt, werden diese in der SRD-Datenbank als Vorschriften des Typs 5 klassifiziert.

Nachfolgend werden, ohne einen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, einige Beispiele für Posten/Tätigkeiten mit sicherheitsrelevanten Aufgaben genannt.

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

■ Funktion II

Liste basierend auf der neuen ECM-Verordnung, Anhang II, II.6

1. Beispiel: Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Änderungsmanagement
2. Beispiel: Tätigkeiten bezüglich der Anwendung von gemeinsamen Sicherheitsmethoden im Zusammenhang mit der Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-RA)
3. Beispiel: Tätigkeiten an sicherheitskritischen Bauteilen
4. Beispiel: Tätigkeiten in Bezug auf Fügetechniken (einschließlich Schweißen und Kleben)
5. Beispiel: Tätigkeiten in Bezug auf zerstörungsfreie Prüfungen

■ Funktion III

Liste basierend auf der neuen ECM-Verordnung, Anhang II, III.7

1. Beispiel: Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Wiederinbetriebnahme

■ Funktion IV

Liste basierend auf der neuen ECM-Verordnung, Anhang II, IV.8

1. Beispiel: Tätigkeiten in Bezug auf Fügetechniken (einschließlich Schweißen und Kleben)
2. Beispiel: Tätigkeiten in Bezug auf zerstörungsfreie Prüfungen
3. Beispiel: Tätigkeiten im Zusammenhang mit der abschließenden Fahrzeugprüfung und Betriebsfreigabe
4. Beispiel: Tätigkeiten an Bremssystemen, Radsätzen und Zugvorrichtungen
5. Beispiel: Tätigkeiten an spezifischen Komponenten von Güterwagen für den Transport von Gefahrgütern, wie z. B. Tanks, Ventile usw.
6. Beispiel: Tätigkeiten an sicherheitskritischen Bauteilen
7. Beispiel: Tätigkeiten, die am nationalen Schienennetz ausgeführt werden

4.4.2 Kompetenzmanagement (CMS)

Neue ECM-Verordnung, Anhang II, I.6.2

„Innerhalb des Kompetenzmanagementsystems der Organisation müssen Verfahren für das Management der Kompetenz des Personals vorhanden sein, die mindestens Folgendes umfassen:“

(a) Ermittlung der Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrung, die für sicherheitsrelevante Aufgaben entsprechend den jeweiligen Verantwortlichkeiten erforderlich sind;

(b) Auswahlkriterien, einschließlich Anforderungen an Mindestausbildungsniveau, geistige und körperliche Eignung;

(c) Erstausbildung und Qualifizierung oder Zertifizierung der erworbenen Kompetenzen und Fähigkeiten;

(d) Gewährleistung, dass sich alle Angehörigen des Personals der Relevanz und Bedeutung ihrer Tätigkeiten sowie ihres Beitrags zur Erreichung der Sicherheitsziele bewusst sind;

(e) fortlaufende Schulung und regelmäßige Aktualisierung vorhandener Kenntnisse und Fähigkeiten;

(f) gegebenenfalls regelmäßige Überprüfung der Kompetenz und der geistigen und körperlichen Eignung;

(g) gegebenenfalls besondere Maßnahmen bei Unfällen/Störungen oder längerer Abwesenheit vom Arbeitsplatz.“

Auch wenn der Mindestumfang des CMS durch die oben genannten Anforderungen auf Ebene der Funktion I definiert ist, ist ein zentrales Problem für die meisten ECMs die Schnittstelle zu Auftragnehmern und/oder Lieferanten für sicherheitsrelevante Produkte und Dienstleistungen entsprechend Punkt 9.2 des Kapitels I des Anhangs II der neuen ECM-Verordnung. Dies ist vergleichbar mit dem nachstehenden Punkt bzgl. der Verantwortung der ECM in Bezug auf ihre Unterauftragnehmer.

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

Neue ECM-Verordnung, Anhang II, I.9.2

„Wird von Auftragnehmern und/oder Lieferanten für sicherheitsrelevante Produkte und Dienstleistungen Gebrauch gemacht, muss die Organisation über Verfahren verfügen, mit denen zum Zeitpunkt der Auswahl überprüft wird, dass

(a) Auftragnehmer, Unterauftragnehmer und Lieferanten kompetent sind;

(b) Auftragnehmer, Unterauftragnehmer und Lieferanten über ein Instandhaltungs- und Managementsystem verfügen, das angemessen und dokumentiert ist.“

Wenn ein Unterauftragnehmer nicht nach der neuen ECM-Verordnung zertifiziert ist, muss die ECM diese Bestimmung selbst prüfen.

Wenn ein Unterauftragnehmer nach der neuen ECM-Verordnung zertifiziert ist, konzentriert sich die ECM lediglich auf die Ergebnisse der Prozesse (einschließlich aller beauftragten Dienstleistungen und Produkte).

Neue ECM-Verordnung, Anhang II, I.9.5

„Ist das Instandhaltungs- oder das Managementsystem eines Auftragnehmers oder Lieferanten zertifiziert, kann das Überwachungsverfahren nach Nummer 3 auf die Ergebnisse der untervergebenen Betriebstätigkeiten, die in Nummer 3.1 Buchstabe b genannt sind, beschränkt werden.“

4.5 Sicherheitskritische Komponenten

Um die Hintergründe des Themas „sicherheitskritische Komponenten“ besser zu verstehen, verweisen wir auf den diesbezüglichen Bericht der ERA, Version 1, vom 18.12.2017⁹.

Der ECM-Leitfaden der ERA befasst sich in §13 ausführlich mit diesem Thema.

Die CEN/TC 256/WG 48 schlägt im Leitfaden zu sicherheitskritischen Komponenten (SSC) einen zweistufigen Ansatz vor:

- 1. Identifizierung der Komponente/des Bauteils

- 2. Bewertung der Sicherheitskritikalität der identifizierten Komponenten/Bauteile

Auch wenn weder der Schienenverkehrssektor noch die europäischen Institutionen eine einheitliche Liste von SCC anstreben, hat die UIP zusammen mit der VERS Leitlinien zu diesem Thema erarbeitet und stellt, ohne dabei Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben, eine Analyse zur Definition von sicherheitskritischen Komponenten/Bauteilen in Bezug auf Güterwagen bereit, die u. a. auf der MATEC¹⁰ Web of Conferences 157 zum Thema „Einsatz von Risikobewertungsmethoden in der Instandhaltung für einen zuverlässigeren Betrieb von Schienenfahrzeugen“ basiert. Die Leitlinien wurden von einer externen dritten Bewertungsstelle geprüft, um zu bestätigen, dass die angewandte Methode den Anforderungen der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (EU-Verordnung 402/2013) entspricht.

4.6 BREXIT

Im Dezember 2020 endete die Frist für einen „harten Brexit“ und das Bahngeschäft war sogar noch früher betroffen, da das Vereinigte Königreich die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets nicht bis Ende Oktober 2020 umgesetzt hat.

Es folgt die Meldung des dft.gov.uk vom 7. Oktober 2020:

Am 18. August teilte das Ministerium den Entwurf eines neuen Leitfadens zur Anwendung der ECM-Verordnungen im Vereinigten Königreich während und nach der Übergangszeit, die am 31. Dezember 2020 endet.

Wir sind dankbar für die vielen Kommentare und Meinungen, die wir zu dem Leitfaden erhalten haben. Wir haben unsere Prüfung dieser Kommentare und Meinungen nun abgeschlossen und versucht, die angesprochenen Belange in einer überarbeiteten Version des Leitfadens zu berücksichtigen. Es kamen insbesondere vier Fragen auf, die wir versucht haben zu klären,

⁹

https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/consultations/consultation_007rec1004_ecm_report_on_safety_critical_components_consultation_en.pdf

¹⁰ https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2018/16/mateconf_mms2018_04_002.pdf

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

einschließlich der Anforderungen, die für verschiedene Fahrzeugtypen gelten und was ECMs tun müssen, um diese zu erfüllen. Diese sind nachstehend mit unseren Antworten aufgeführt:

1) Ist eine in der EU gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission ausgestellte Instandhaltungsstellen-Bescheinigung sowohl für den internationalen als auch für den ausschließlich nationalen Betrieb gültig?

Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen, die in der EU gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission ausgestellt wurden, werden im Vereinigten Königreich sowohl zum Zweck des internationalen als auch ausschließlich nationalen Betriebs von Güterwagen anerkannt. Bestehende in der EU ausgestellte Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen, die gemäß der Verordnung (EU) 445/2011 der Kommission ausgestellt wurden, werden auch im Vereinigten Königreich für im internationalen als auch ausschließlich nationalen Betrieb eingesetzte Güterwagen für die Dauer ihrer ursprünglichen Gültigkeit anerkannt.

Das bedeutet, dass eine in der EU ausgestellte Instandhaltungsstellen-Bescheinigung auch nach dem 31. Dezember 2020 weiterhin sowohl Ihre ausschließlich für den nationalen Betrieb bestimmten Güterwagen als auch Ihre internationalen Güterwagen abdeckt. Dies wurde in der im Juli 2020 veröffentlichten Technischen Mitteilung („Technical Notice“) des Ministeriums dargelegt.

ECMs im Vereinigten Königreich müssen nach dem Ende der Übergangszeit für den ausschließlich nationalen Betrieb den Schedule 10 der Railways and Other Guided Transport Systems (Safety) Regulations 2006 (ROGS) einhalten. Wenn eine ECM im Vereinigten Königreich nach dem 31. Dezember 2020 im internationalen Verkehr tätig werden möchte, muss sie die Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission erfüllen.

2) Werden Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen, die im Vereinigten Königreich gemäß der beibehaltenen Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission für die Zwecke grenzüberschreitender Leistungen ausgestellt wurden, für inländische Tätigkeiten im Vereinigten Königreich anerkannt?

Für ECMs, denen Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr zugewiesen sind, gilt nach dem 31. Dezember 2020 die beibehaltene Fassung der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission. Nach dieser Verordnung ausgestellte Bescheinigungen werden für die Zwecke des nationalen Betriebs im Vereinigten Königreich nicht anerkannt. Eine ECM, die einem Güterwagen zugewiesen ist, der sowohl im nationalen Betrieb als auch im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird, muss daher sowohl eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung innehaben, das im Vereinigten Königreich gemäß Schedule 10 der ROGS (den nationalen Betrieb abdeckend) ausgestellt wurde, als auch ein Instandhaltungsstellen-Bescheinigung, das im Vereinigten Königreich gemäß der beibehaltenen Fassung der ECM-Verordnung 2019/779 (für den grenzüberschreitenden Betrieb) ausgestellt wurde. Alternativ werden die in der EU ausgestellten Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen im Vereinigten Königreich für den ausschließlich nationalen als auch internationalen Betrieb von Güterwagen anerkannt.

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

3) Können ECMs nach dem 31. Dezember 2020 im Vereinigten Königreich auf freiwilliger Basis eine ECM-Zertifizierung (für nicht im Frachtverkehr eingesetzte Fahrzeuge) gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 der Kommission beantragen?

Obwohl die Durchführungsverordnung (EU) 2019/799 der Kommission mit Ausnahme des Eurotunnels nach dem 31. Dezember 2020 außer Kraft gesetzt wird, können ECMs, die auf dem Festland des Vereinigten Königreichs tätig sind, die Anforderungen freiwillig anwenden, wenn sie dies wünschen. ECMs für Güterwagen, die im nationalen Betrieb eingesetzt werden, müssen jedoch weiterhin nach Schedule 10 der ROGS zertifiziert sein, es sei denn, sie besitzen eine in der EU ausgestellte Instandhaltungsstellen-Bescheinigung.

4.7 Kenntnis der geltenden nationalen Vorschriften

a) Bzgl. Personal, das Instandhaltungstätigkeiten ausführt

Wie bereits in Kapitel 4.4.1 über Personal, das an sicherheitsrelevanten Tätigkeiten beteiligt ist, erwähnt, muss eine ECM die nationalen Vorschriften kennen, die für ihr Personal gelten können, und muss entsprechende Maßnahmen im Rahmen ihres Instandhaltungssystems umsetzen.

Einige nationale Gesetze/Vorschriften können sich auf Tätigkeiten im Zusammenhang mit der ersten Instandhaltungsebene auswirken. Diese Ebene wird von der TSI OPE geregelt und liegt nicht in der Verantwortung der ECMs. Abhängig von den vertraglichen Vereinbarungen zwischen einer ECM und einem EVU kann diese Ebene jedoch trotzdem Auswirkungen auf die ECM-Organisation haben.



Department for
Transport

ECMs: Einzuhaltende Gesetzgebungen



2

Moving Britain Ahead

Die Regierung Großbritanniens hat inzwischen die endgültige Version des Leitfadens herausgegeben, der unter folgender Adresse abgerufen werden kann <https://www.orr.gov.uk/guidance-compliance/rail/health-safety/laws/rogs/entities-charge-maintenance>

b) Bzgl. der Verwendung von Fahrzeugen

Die ECM und/oder das EVU müssen die nationalen Gesetze kennen, die für die Verwendung von Wagen gelten können, da diese

UIP

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

Gesetze/Vorschriften sich auf das Instandhaltungssystem auswirken können.

5 Auswirkung der Verordnung (EU)2019/779 auf den Zertifizierungsprozess

Hinsichtlich des Zertifizierungsprozesses hat sich durch die neue ECM-Verordnung keine wesentliche Änderung ergeben.

Im Folgenden werden einige Empfehlungen beschrieben, die einen reibungslosen Ablauf des Zertifizierungs- und/oder Übergangsprozesses fördern.

5.1 Antragstellung

Das ECM-Zertifizierungsschema beschreibt in §3.3.1 den Inhalt des formalen Antrags, der unter Verwendung des Anhangs III der ECM-Verordnung und der folgenden Dokumente zu stellen ist:

1) „Eine Beschreibung der Organisationsstruktur des ECM-Antragstellers.

Dies liefert der Zertifizierungsstelle die notwendigen Informationen über Größe und Komplexität der Organisation. Die Beschreibung sollte Folgendes enthalten:

- Globale Organigramme der Organisation; Verfügbare personelle und technische Ressourcen; Anzahl Standorte und Organigramme der Instandhaltungsfunktionen; Eine Beschreibung des Instandhaltungssystems mit Angabe der internen Stelle, die die vier in Anhang II der ECM-Verordnung beschriebenen Funktionen ausführt. Sie umfasst gegebenenfalls auch die externen Stellen, die Instandhaltungsfunktionen für die Organisation wahrnehmen;
- Für die externen Stellen gibt der Antragsteller an, ob sie
 - o global unter seinem Instandhaltungssystem oder
 - o von dritter Seite konform mit der ECM-Verordnung zertifiziert wurden;

Der ECM-Antragsteller soll grundlegende Informationen über externe Stellen und über die Beziehung und den Austausch mit seiner Organisation vorlegen, um deren Leistungen zu kontrollieren.

2) *Strukturierte Beschreibung der vom ECM-Antragsteller eingeführten Prozesse und Verfahren und wie damit die Anforderungen für die Zertifizierung nach Anhang II der ECM-Verordnung erfüllt werden. Der ECM-Antragsteller kann ein Tabellen-/Flussdiagramm für ein besseres Verständnis der Beziehungen zwischen seinen Prozessen und den Anforderungen in Anhang II der ECM-Verordnung vorlegen.*

3) *Informationen über die Instandhaltungspolitik, die für Anhang II I.1 Buchstabe a der ECM-Verordnung relevant sind. Die Informationen sollten eine Erklärung zur Instandhaltungspolitik enthalten.*

4) *Beschreibung der Strategie zur Gewährleistung der weiteren Einhaltung der Anforderungen in Anhang II der ECM-Verordnung nach Erteilung der ECM-Zertifizierung, einschließlich der Einhaltung des CSM über die Kontrolle.*

5) *Informationen über Fahrzeuge:*

- *Strukturierte Informationen über die Fahrzeuge, für die der Antragsteller die ECM-Zertifizierung beantragt (Kategorien, Menge, Art und Umfang des geplanten Betriebs).*

Die Informationen basieren auf den Fahrzeugkategorien, deren Instandhaltung in den kommenden Jahren geplant oder beabsichtigt ist.

Im Falle eines Antrags auf Zertifizierung von untervergebenen Instandhaltungsfunktion mit dem Formular aus Anhang III der ECM-Verordnung muss die antragstellende Stelle die oben genannten Informationen und Dokumente an die Funktion(en) oder Teile davon anpassen und wie für die ECM-Zertifizierung vorlegen und zusätzlich Folgendes angeben:

6) *die abgedeckte(n) Funktion(en) und, wenn nur Teile einer Funktion abgedeckt sind,*

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

- *die abgedeckten oder ausgeschlossenen Prozesse/Teilfunktionen der entsprechenden Funktion (Punkte des entsprechenden Abschnitts der Funktion gemäß Anhang II der ECM-Verordnung);*
- *Einschränkungen mit Angabe der Prozesse/Teile von Fahrzeugen oder Bauteilen, die abgedeckt oder ausgeschlossen sind.“*

Es wird empfohlen, dass jeder Antragsteller für eine ECM-Zertifizierung der Zertifizierungsstelle zusammen mit seinem Antragsformular so viel Dokumentation wie möglich zur Verfügung stellt. Damit wird jegliche Unklarheit über den Beginn der 4-Monats-Frist ab dem Ende der formalen Antragsprüfung durch die ECM-Zertifizierungsstelle reduziert.

5.2 Bewertung – Stufe 1

Keine Änderung bezüglich des Erstaudits für bereits nach der alten ECM-Verordnung zertifizierte Stellen.

Hinsichtlich des Überwachungsaudits berücksichtigt die ECM-Zertifizierungsstelle den gemäß der neuen ECM-Verordnung Anhang V erstellten Jahresbericht, der mindestens einen Monat vor der geplanten Überwachungsbewertung vorzulegen ist (siehe ECM-Zertifizierungsschema §3.3.5).

5.3 Bewertung – Stufe 2

Die Zertifizierungsschemen¹¹¹² nach der alten ECM-Verordnung unterschieden zwischen der Bewertung des Instandhaltungssystems (Teil 1) und Inspektionen ausgewählter Prozesse (Teil 2).

Die Zertifizierungsschemen (ERA 1172/003 V1.1) nach der neuen ECM-Verordnung machen diesen Unterschied nicht mehr und betrachten Inspektionen als Bewertungsmethode auf gleicher Ebene wie Audits.

Folglich könnten ECM-Zertifizierungsstellen ein „reduziertes“ Bewertungsteam einsetzen, das in der Lage ist, Vor-Ort-Bewertungen durch Audits und Inspektionstätigkeiten durchzuführen. Dies könnte je nach Anwendungsbereich der ECM-Zertifizierung

Auswirkungen auf die notwendige Zertifizierungszeit haben.

5.4 Zertifizierung

5.4.1 Newcomer

Gemäß §3.3.4.2. der ERA 1172/003 V1.1 zum Beschluss über die Zertifizierung des ECM-Zertifizierungsschemas kann eine Bescheinigung für eine untervergebene Instandhaltungsfunktion unter dem Status eines Newcomers gemäß 3.4.8 erteilt werden. Dies war in der alten ECM-Verordnung nur für Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen vorgesehen.

Die Gültigkeit einer dieser „Newcomer-Zertifikate“ ist auf ein Jahr begrenzt.

Dieselben Newcomer-Regeln gelten auch für Bescheinigungen für untervergebene Instandhaltungsfunktionen nach Artikel 14 Absatz 3 Buchstaben b, c und d der Richtlinie über Eisenbahnsicherheit, die in den Art. 9 und 10 der ECM-Verordnung genannt werden.

Die Zertifizierungsstelle soll die Beschränkung der Geltungsdauer auf ein Jahr durch die Angabe „Newcomer - Anwendung des ECM-Zertifizierungssystems Abschnitt 3.4.8.“ klar hervorheben.

5.4.2 Bescheinigungen gemäß (EU) 445/2011

Die in der neuen ECM-Verordnung festgelegten Übergangsbestimmungen (Fristen) werden im ECM-Leitfaden der ERA in §8.2 erläutert.

Bezüglich der Fristen für Instandhaltungsstellen-Bescheinigung für Wagen, die gemäß der alten ECM-Verordnung ausgestellt wurden, heißt es:

¹¹
https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/era_gui_09201_1_saf_ecm_certification_scheme_en.pdf

¹²
https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/era_gui_11201_1_saf_ecm_maintenance_workshop_certification_scheme_en.pdf

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

„Instandhaltungsstellen-Bescheinigungen für Wagen, die vor 06/2020 unter der Verordnung 445/2011 ausgestellt wurden, behalten das Datum des Gültigkeitsendes (maximal bis 06/2025). Alle Überwachungstätigkeiten und Änderungen, die während dieser Zeit vorgenommen werden, fallen unter die Verordnung 445/2011. Den ECM-Zertifizierungsstellen wird empfohlen, die ECMs in dieser Übergangsphase auf die neuen Anforderungen der Verordnung 2019/779 vorzubereiten.“

Eine Aktualisierung Ihres Instandhaltungssystems vor der Rezertifizierung ist nicht notwendig, wenn der Anwendungsumfang gleich bleibt.

5.5 Überwachung

Ein Jahresbericht (jährlicher Tätigkeitsbericht) muss der Zertifizierungsstelle rechtzeitig (einen Monat vor der Überwachungstätigkeit) vorgelegt werden. Die Bestandteile, die in den jährlichen Tätigkeitsbericht aufgenommen werden müssen, sind in Anhang V der neuen ECM-Verordnung aufgeführt. Hier hat die CCB („Cooperation of ECM Certification Bodies“) einen ECM-RFU¹³ verabschiedet, der klarstellt, dass die folgenden vier Punkte immer im Bericht enthalten sein sollten (nicht nur im Falle von Änderungen):

1. Mängel und Ausfälle von sicherheitsrelevanten Komponenten (siehe Anhang II Abschnitt II) und einschlägige, gemäß Artikel 5 Absatz 3 ausgetauschte Instandhaltungsinformationen;
2. Berichte über interne Audits;
3. Durchsetzungsmaßnahmen oder Untersuchungen der Agentur, nationaler Sicherheitsbehörden und anderer Behörden, auch zu mutmaßlichen Verstößen nach Artikel 8 und Artikel 12 dieses Rechtsakts;
4. das Kompetenzmanagement.

¹³ RFU 31.1 „Clarification on point 2 of Annex V of Regulation 2019/779“, verabschiedet am 26.5.2021, online verfügbar über die [ERADIS-Webseite](#)

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

6 Literaturverzeichnis

Referenz	Abkürzung
Richtlinie (EU) Nr. 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit Und spätere Änderungen	Richtlinie über Eisenbahnsicherheit
Richtlinie (EU) Nr. 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union Und spätere Änderungen	IOD
Verordnung (EU) Nr. 445/2011 vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen	Alte ECM-Verordnung
Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/779 der Kommission vom 16. Mai 2019 mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission	Neue ECM-Verordnung
Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2020/780 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/779 hinsichtlich Maßnahmen zur Verlängerung der Gültigkeit bestimmter Bescheinigungen von für die Instandhaltung zuständigen Stellen im Eisenbahnbereich und bestimmter Übergangsbestimmungen aufgrund der COVID-19-Pandemie	
ERA 1172/003 V1.1 Zertifizierungsschema für ECM und untervergebene Instandhaltungsfunktionen nach Verordnung (EU) 2019/779	ECM-Zertifizierungsschema
ECM Guidelines ERA, Version 9	ECM-Leitfaden der ERA
Das CCB-Netzwerk (Cooperation of ECM Certification Bodies) hat sich auf die Notwendigkeit eines Frameworks und einer Methode geeinigt, um die Entwicklung von Konsenslösungen für erkannte Probleme zu formalisieren. Zu diesem Zweck hat das CCB-Netzwerk einen strukturierten und formalisierten Prozess zur Erstellung von Anwendungsempfehlungen (RFU bzw. „Recommendations For Use“) entwickelt. Die vom CCB-Netzwerk genehmigten Empfehlungen sind von den Zertifizierungsstellen anzuwenden, um eine harmonisierte Umsetzung der ECM-Verordnung zu ermöglichen. https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/ecm/recommendationsForUse/default.aspx	ECM-RFU

AUSWIRKUNGEN AUF BEREITS NACH (EU) 445/2011 ZERTIFIZIERTE ECMs

31.05.2021

Referenz	Abkürzung
Verordnung (EU) Nr. 321/2013 der Kommission vom 13. März über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Güterwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union Und spätere Änderungen	TSI WAG
Verordnung (EU) Nr. 1305/2014 der Kommission vom 11. Dezember 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union Und spätere Änderungen	TSI TAF
Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union Und spätere Änderungen	TSI LOC&PAS
Stellungnahme des gemeinsamen Ausschusses zum AVV zur Auslegung von Artikel 19 AVV im Hinblick auf die Verpflichtung der ECM-Zertifizierung.	
Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen	AVV ¹⁴
VPI-08, Eisenbahn-Güterverkehr, praktische Lösungen 28.4.2014, Brüssel, europäische Entwicklung des VPI-Instandhaltungsleitfadens	
CEN TC256 WG48 N310 „Draft Guideline for SSC Regulation 2019 779“ (Version 5, August 2020)	
ERA-Bericht zu „sicherheitskritischen Bauteilen“, Version 1 vom 18.12.2017	
Einsatz von Risikobewertungsmethoden in der Instandhaltung für einen zuverlässigeren Betrieb von Schienenfahrzeugen. MATEC Web of Conferences 157, 04002 (2018)	
Meldung über dft.gov.uk an ECM-Stakeholder im Vereinigten Königreich, 7. Oktober 2020	
RSSB-Webinar, 22.2.2021 „EU Exit Legislation and Standards“ https://www.sparkrail.org/Lists/Records/DispForm.aspx?ID=27119	

¹⁴ <https://www.gcubureau.org/web/portal/welcome>