

Making the railway system
work better for society.

Leitfaden

Leitfaden zur Überwachung

	<i>Konzipiert von</i>	<i>Validiert von</i>	<i>Freigegeben von</i>
<i>Name</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Position</i>	Projektbeauftragter	Projektleiter	Referatsleiter
<i>Datum</i>	29.06.2018	29.06.2018	29.06.2018
<i>Unterschrift</i>			

Dokumentenhistorie

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Anmerkungen</i>
1.0	29.06.2018	Endfassung für die Veröffentlichung.

Das vorliegende Dokument ist ein nicht rechtsverbindlicher Leitfaden der Europäischen Eisenbahnagentur. Die von der geltenden EU-Rechtsprechung vorgesehenen Entscheidungsprozesse bleiben davon unberührt. Darüber hinaus fällt die verbindliche Auslegung des EU-Rechts in die ausschließliche Zuständigkeit des Gerichtshofs der Europäischen Union.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

1. Einleitung

1.1 Zweck des Leitfadens

Die Größe und Komplexität der nationalen Sicherheitsbehörden (NSB) in Europa ist je nach Land sehr unterschiedlich. Dieser Leitfaden legt dar, wie eine NSB in erster Linie ihre Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen, aber auch gegebenenfalls die für die Instandhaltung zuständigen Stellen konsequent und ihrer Größe entsprechend beaufsichtigen kann. Der Leitfaden soll die NSB und andere Interessierte darüber informieren, welche Rolle die Überwachung innerhalb des europäischen Eisenbahnsystems spielt und wie sie mit der Sicherheitsbewertung verbunden ist.

Hinweis: Im Rahmen der Überwachung des Bahntransportes von gefährlichen Gütern kann eine NSB die Rolle der zuständigen Behörde übernehmen oder die Koordinierung der Kommunikation mit einer anderen zuständigen Behörde übernehmen.

1.2 Was bedeutet Überwachung?

Der Begriff Überwachung steht für die von der NSB angewendeten Maßnahmen nach Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung, um die Leistungen des Sicherheitsmanagementsystems zu überwachen und um sicherzustellen, dass alle nötigen Anforderungen fortlaufend erfüllt werden.

Diese Art von Überwachung umfasst Aktivitäten seitens der NSB, um sicherzugehen, dass eine Organisation, für die eine einzelne Sicherheitsbescheinigung oder eine Sicherheitsgenehmigung ausgestellt wurde, ihr Sicherheitsmanagementsystem aufrecht erhält und dadurch während der Gültigkeitsdauer der Bescheinigung eine effiziente Risikokontrolle durchführt sowie eine Reihe von anderen Aufgaben, die in der delegierten Verordnung der Kommission (EU) 2018/761 (im Folgenden „gemeinsame Sicherheitsmethode zur Überwachung“) festgelegt sind. Für die Durchführung der Überwachung muss die NSB sicherstellen, dass kompetente, ausgewählte Personen eingesetzt werden, deren Qualifikation durch ein Kompetenzmanagementsystem gewährleistet wird.

Durch die gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) zur Überwachung werden die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2016/798 verwirklicht, die sich auf die Notwendigkeit einer Überwachung der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber durch die NSB im Rahmen ihrer Zuständigkeit nach Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung beziehen.

Artikel 17 der Richtlinie 2016/798 fordert, dass die NSB die fortlaufende Einhaltung der durch Artikel 9 dieser Richtlinie auferlegten Verpflichtung für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zur Umsetzung eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) überwacht. Bei der Ausübung dieser Funktion müssen die NSB sicherstellen, dass ihre Überwachungsaktivitäten die folgenden Punkte enthalten:

- *Kontrolle der Wirksamkeit der von den Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreibern durchgeführten Anwendung des SMS in seiner Gesamtheit oder auf bestimmte Teile bezogen;*
- *Kontrolle der korrekten Anwendung von maßgeblichen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) durch die Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber anhand ihres SMS, auch wenn das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber die für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) für ihre eigenen Fahrzeuge ist, die über keine Bescheinigung im Sinne der „ECM-Verordnung“ verfügt;*

- *Überwachung, dass die Interoperabilitätskomponenten in dem Bereich durch die SMS des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers den wesentlichen Anforderungen des Artikel 8 der Richtlinie (EU) 2016/797 entsprechen.*

Im Anschluss an die Ergebnisse ihrer Überwachung können die NSB angemessene Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen (z. B. temporäre Sicherheitsmaßnahmen), um für Gesetzeskonformität zu sorgen oder im Sinne einer besseren Effizienz Möglichkeiten zur Verbesserung des nationalen Rechts zu ermitteln und um die beteiligten Akteure über die vorgenommenen Änderungen des Regelungsrahmens im Bereich der Sicherheit sowie über neu auftretende Risiken oder die Zunahme von Risiken in ihren Mitgliedstaaten zu informieren;

Die Überwachung wird normalerweise in der Sprache des Mitgliedstaats durchgeführt, in dem die Überwachung erfolgt, es sei denn, die für dieses Tätigkeitsgebiet zuständige NSB und die zu überwachende Organisation haben sich auf die Verwendung einer anderen Sprache geeinigt.

1.3 An wen richtet sich dieser Leitfaden?

Dieser Leitfaden wurde in erster Linie für die NSB konzipiert, um ihnen zu helfen, die mit der gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Überwachung verbundenen Anforderungen nach Ausstellung einer einzelnen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung zu erfüllen. Der Leitfaden steht aber auch den überwachten Stellen zur Verfügung, damit sie sich ein Bild von den für sie relevanten Schnittpunkten mit der NSB machen und entsprechend planen und organisieren können.

1.4 Zweck

Der Leitfaden soll praktische Informationen bieten, um das Verständnis der Anforderungen hinsichtlich der im EU-Rechtsrahmen vorgeschriebenen Überwachung zu erleichtern.

1.5 Leitlinienstruktur

Dieses Dokument ist Teil des Leitlinienkompendiums der Agentur zur Unterstützung der Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Nationalen Sicherheitsbehörden und der Agentur selbst bei der Erfüllung ihrer jeweiligen, im Einklang mit der Richtlinie (EU) 2016/798 stehenden Funktionen und Aufgaben.



Abbildung 1: Leitlinienkompendium der Agentur

1.6 Wer wird überwacht?

Aus dem oben erwähnten rechtlichen Kontext geht hervor, dass die NSB die Stellen, die über eine einzelne Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung verfügen, bzw. das jeweilige Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber überwachen müssen. Der Zweck dieser Überwachung besteht in der Kontrolle, ob diese Stellen ihren mit dem Antrag auf eine einzelne Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung einhergehenden Verpflichtungen nachgehen und ein SMS zur Risikokontrolle führen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	2
1.1	Zweck des Leitfadens	2
1.2	Was bedeutet Überwachung?	2
1.3	An wen richtet sich dieser Leitfaden?	3
1.4	Zweck	3
1.5	Leitlinienstruktur	3
1.6	Wer wird überwacht?	4
2.	Begriffsbestimmungen	6
3.	Risikobasierte Überwachung	7
4.	Überwachungsstrategie	10
4.1	Hintergrund	10
4.2	Ziel	10
4.3	Überwachungsgrundsätze	10
4.4	Überwachungsregelungen	12
4.5	Risikolevels im Mitgliedstaat	13
4.6	Strategische Prioritäten bei der Überwachung	13
4.7	Überwachungsmethoden	13
4.8	Überwachungspläne	17
4.9	Durchsetzung	17
5.	Zuweisung von Überwachungsinformationen und Interdependenzen bei der Bewertung von einzelnen Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen	18
6.	Koordinierung zwischen den NSB	21
7.	Menschliche Faktoren und Sicherheitskultur	22
8.	Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Behörden oder Stellen	22
8.1	Autorisierungs- oder Zertifizierungsstellen	22
8.2	Sicherheit am Arbeitsplatz	22
8.3	Arbeits-, Fahr- und Ruhezeitenregeln für Zugführer	23
8.4	Zusammenarbeit zwischen einer NSB und anderen Regulierungsbehörden	23
8.5	Zusammenarbeit zwischen einer NSB und einer Genehmigungsbehörde	24
8.6	Zusammenarbeit zwischen einer NSB und einer ECM-Zertifizierungsstelle	24
9.	Kompetenzmanagementsystem	24
Anhang	Vorlage für eine Überwachungsstrategie	26

2. Begriffsbestimmungen

In diesem Leitfaden werden die folgenden Begriffe verwendet:

Beteiligte Akteure

Der Begriff „beteiligte Akteure“ umfasst all jene, die bei Eisenbahntätigkeiten eine Rolle spielen oder davon betroffen sind und Interesse an den Sicherheitsleistungen haben, z. B. Branchenorganisationen, Passagierorganisationen oder lokale Behörden.

Unnötige Unannehmlichkeiten

Damit ist einfach gemeint, dass bei der Durchführung Ihrer Überwachung in einem Eisenbahnunternehmen die Zusammenarbeit auf eine Weise koordiniert wird, sodass das Eisenbahnunternehmen nicht von zwei verschiedenen Überwachungsschritten betroffen ist, die beide die Befragung der gleichen Person erfordern, oder damit nicht mehrere Überwachungstermine durch verschiedene Personen derselben Abteilung im gleichen Zeitraum stattfinden. Dabei geht es um eine möglichst effiziente Planung der nötigen Interventionen, sodass die Arbeit in einem sinnvollen Zeitrahmen erfolgen kann, ohne für die zu überwachende Organisation größere Störungen zu verursachen.

Managementmaßnahmen

Managementmaßnahmen beziehen sich auf SMS-Prozesse und -Verfahren, die von dem Eisenbahnunternehmen oder dem Infrastrukturbetreiber vorgenommen werden, um Sicherheit zu bieten und die Sicherheitsziele zu erreichen, wobei gleichzeitig die rechtlichen Pflichten und andere für die Sicherheit relevante Anforderungen eingehalten werden.

Grobe Nichteinhaltung

Eine grobe Nichteinhaltung liegt vor, wenn die NSB eine Gegebenheit bemerkt, die so stark von dem zu erwartenden Zustand abweicht, dass Behebungsmaßnahmen unter der Leitung dieser NSB ergriffen werden müssen, oder bei Angelegenheiten, die an die Sicherheitsbescheinigungsstelle (SBS) verwiesen werden, wobei die Zurücknahme oder Einschränkung der einzigen Sicherheitsbescheinigung bzw. Sicherheitsgenehmigung in Betracht gezogen wird.

Sonstige Problembereiche

Ein sonstiger Problembereich bezieht sich auf eine Situation, in der von der NSB während der Überwachung eine Abweichung von dem zu erwartenden Zustand festgestellt wurde, aber diese nicht schwerwiegend genug ist, um direkte Maßnahmen zu ergreifen. Allerdings ist sie ernst genug für die NSB, um das Problem festzuhalten und die überwachte Organisation von der Notwendigkeit der Verbesserung dieser Situation zu verständigen. Die in beiden Kategorien von der NSB ermittelten Informationen müssen innerhalb einer angemessenen Frist, nachdem der Antrag auf eine einzelne Sicherheitsbescheinigung gestellt wurde, an die Sicherheitsbescheinigungs-Organisation weitergeleitet werden, sodass sie die Probleme rund um die Nichteinhaltung mitberücksichtigen kann.

3. Risikobasierte Überwachung

Hier können einige wichtige Hauptbereiche für eine risikobasierte Überwachung festgelegt werden, um für eine möglichst effiziente Durchführung zu sorgen. Diese sind:

- *Die NSB muss die Risiken innerhalb des nationalen Eisenbahnsystems insgesamt gut kennen und wissen, welche davon am wichtigsten sind.*
- *Die NSB muss für die Risikokontrolle gut über die Management-Leistungsfähigkeit der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber (und der damit verbundenen Akteure) Bescheid wissen.*
- *Die NSB muss über kompetente Mitarbeiter verfügen, die in der Lage sind, die oben genannten Punkte zu beurteilen und auch flexibel genug sind, um ihre Vorgehensweise einer eventuellen Häufung oder Verringerung der Risiken anzupassen (siehe Leitfaden der Agentur zum Kompetenzmanagementsystem).*
- *Die NSB sollen ihre Informationen aus so vielen Quellen wie möglich beziehen (sowohl von innerhalb als auch von außerhalb der Eisenbahnbranche), die ihnen bei ihren risikobasierten Überwachungsentscheidungen helfen können.*
- *Die NSB müssen die von ihnen getroffenen Entscheidungen darüber, was im Einzelnen überwacht oder nicht überwacht wird, rechtfertigen können.*
- *Die NSB müssen andere, innerhalb des Mitgliedstaats wirkende Einflussfaktoren auf die Überwachung mitberücksichtigen können, darunter politische Erfordernisse oder gesellschaftliche Anliegen, die auch nicht risikobasiert sein können.*
- *Die Überwachung muss mit der Prüfung einer einzelnen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung so verknüpft sein, dass jene Betreiber oder Aktivitäten innerhalb des Betriebs, für die ein größeres Risiko angenommen wird, unmittelbar nach Ausstellung einer einzelnen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung besonders überwacht werden.*
- *Die vorgenommene Überwachung muss dem Eindruck der NSB, dass das SMS des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers in der Lage ist, mögliche bevorstehende Risiken zu kontrollieren, genüge tun.*

Durch die Anwendung der oben genannten Grundsätze sollten den NSB (quantitative, semiquantitative oder qualitative) Mittel zur Verfügung stehen, um die globalen Risiken innerhalb des Mitgliedstaates zu verstehen. Das ist für die Entwicklung der Überwachungsstrategie entscheidend. Ohne klare Vorstellung der möglichen Risiken ist es unmöglich, angemessene und gezielte Entscheidungen darüber zu treffen, was zu überwachen ist und wie das am besten vorgenommen werden sollte. Die mangelnde Kenntnis der Risiken innerhalb des Systems führt auch dazu, dass bei Finanzierungsgesprächen zu Infrastrukturverbesserungen zwischen dem Staat und der NSB die Gelegenheit verpasst wird, in angemessener Weise zu erörtern, welche Verbesserungen der Sicherheit mit den verfügbaren Mitteln möglich sind. Die Fähigkeit der NSB, dem Mitgliedstaat zu erläutern, wo Sicherheitsverbesserungen angestrebt werden sollten, kann für die Mitgliedstaaten ein nützlicher Beitrag bei der Schaffung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit sein. Eine generelle Kenntnis der Sicherheitsrisiken innerhalb des Systems ist effektiv der Ausgangspunkt für einen „Business Case“ zur Verbesserung der Sicherheit und Risikoreduzierung.

An dieser Stelle ist auch festzuhalten, dass die Kenntnisse von den generellen Risiken innerhalb des Mitgliedstaats, über die die NSB verfügt, sich nicht allzu sehr von jenen eines nationalen Infrastrukturbetreibers unterscheiden sollten. Es wäre zum Beispiel zu erwarten, dass der Infrastrukturbetreiber und die NSB in dem Mitgliedstaat ähnliche Ansichten über das Ausmaß der

Gesamtrisiken bei Bahnübergängen haben. Sollten sich die Ansichten zwischen dem Infrastrukturbetreiber und der NSB stark unterscheiden, könnte das auf Fehler innerhalb des Risikomanagementsystems hinweisen.

Im Hinblick auf die Mittel zur Erreichung einer generellen Risikowahrnehmung im jeweiligen Mitgliedstaat, wäre es hilfreich, wenn es auf europäischer Ebene eine Konvergenz zu einer Standardmethode für die Erreichung dieses Ziels gäbe. An diesem Punkt aber gibt es sogar unter den Ländern, die ähnliche Vorgehensweisen verfolgen, sehr deutliche Unterschiede, die einen Vergleich auf europäischer Ebene erschweren. Die derzeitigen Vorgehensweisen variieren von extrem ausgeklügelten bis hin zu sehr einfachen Systemen – möglicherweise spiegeln sich darin der Reifegrad des Eisenbahnsystems des Mitgliedstaates hinsichtlich der Umsetzung der europäischen Vorgehensweise, seine Größe, aber auch kulturelle Unterschiede.

Zur Bewertung der Fähigkeiten der verschiedenen Akteure innerhalb des Eisenbahnsystems in Bezug auf das Risikomanagement muss die NSB in der Lage sein, eine Überwachung vorzunehmen und dadurch zu bestimmen, wie wirkungsvoll die Sicherheitsmanagementsysteme der von ihr überwachten Organisationen sind. Für die meisten NSB bedeutet dies in der Praxis, dass sie geschulte und kompetente Inspektoren beschäftigen, die solche Beurteilungen vornehmen können.

Die NSB sollten Informationen aus so vielen Quellen wie möglich nutzen, um Informationen gegenprüfen zu können und zu vermeiden, die Überwachungsprioritäten nur anhand von einem Datenset bestimmen zu können. Die NSB werden auch angeregt, gegebenenfalls Informationen zum Risikomanagement von anderen Branchen zu nutzen, um Feststellungen zu verifizieren und Verbesserungen im Risikomanagement voranzutreiben. Manche Datensets oder Informationsquellen sind von besonderer Bedeutung, wie zum Beispiel Daten zu Unfällen oder Störungen, Tagesberichte der Unternehmen und Ergebnisse von Risikomodellen im Mitgliedstaat, die verwendet werden können, sofern diese zur Verfügung stehen. Es sollten aber auch andere Informationen, die aus Beanstandungen resultieren, oder Probleme, die aus der öffentlichen Wahrnehmung oder aus wissenschaftlichen Untersuchungen resultieren, als nützliche Informationen betrachtet werden, aus denen sich risikobasierte Überwachungsstrategien und -pläne entwickeln lassen.

Gemäß Artikel 7 der CSM zur Überwachung sollten die NSB über einen Kriterienkatalog verfügen, aus dem hervorgeht, wer warum überwacht wird. Dieser Kriterienkatalog ist mit der Verwirklichung der Strategie verbunden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass es bei den Überwachungstätigkeiten eine konsistente Vorgehensweise gibt, und dass es für die verschiedenen Akteure innerhalb des Systems verständlich ist, warum besondere Aktivitäten beurteilt werden und an welchen Erfolgsmaßnahmen sie gemessen werden.

Gemäß der TSI OPE ist auch erforderlich, dass die NSB als Teil ihrer Überwachungsstrategien und -pläne bei ihren täglichen Überwachungsaufgaben hinsichtlich der SMS der von ihnen geregelten Organisationen auch die wirksame Einhaltung kontrollieren (da sich die TSI OPE auf die Verfahren und Regeln bezieht, die zum sicheren Eisenbahnbetrieb beitragen). Die von der Agentur veröffentlichten Anleitungen zur Anwendung und Nutzung der in den TSI OPE festgelegten grundlegenden Betriebsgrundsätze können den NSB bei der Durchführung der Überwachung auf diesem Gebiet eine Hilfe sein.

Die NSB können auch durch externe Quellen, die nicht risikobasiert sind, einem Druck ausgesetzt sein. Diese können aus öffentlichen Bedenken über bestimmte Aspekte des Eisenbahnbetriebs herrühren, die zu einer politischen Notwendigkeit der Behebung des Problems geworden sind. Sie können möglicherweise nicht mit der Überwachungsstrategie und dem Überwachungsplan übereinstimmen und müssen doch in beiden untergebracht werden. Diese Probleme können eine deutliche positive Wirkung auf die Sicherheit haben. Ein Mitgliedstaat kann zum Beispiel beschließen, alle Bahnübergänge auf seinem Territorium innerhalb von zehn Jahren zu beseitigen, während der risikobasierte Ansatz nicht die Entfernung aller Bahnübergänge, sondern eine Erneuerung durch moderne Schutzsysteme vorsieht. Sollten die Bahnübergänge in zehn Jahren komplett verschwunden sein, ist das natürlich ein deutlicher Sicherheitsgewinn für den Mitgliedstaat. Umgekehrt kann

die NSB Druck ausgesetzt sein, weil die Bahnübergänge aufgrund einer Nützlichkeit bewahrt werden sollten, während ein risikobasierter Ansatz ihre Beseitigung vorsieht.

Es ist wichtig, die risikobasierte Überwachung mit den Ergebnissen der Sicherheitsbescheinigung und Genehmigungsbewertung zu verknüpfen. Der Grund dafür ist, dass bei der Bewertung für die Bescheinigung in den meisten Fällen ein Eindruck über die Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems in Bezug auf die Aktivitäten eines Eisenbahnunternehmens oder eines Infrastrukturbetreibers nur aus den Unterlagen gewonnen werden kann. Ob die Anwendung auch in der Praxis funktioniert, ist eine Sache der Überwachung. Für bestehende Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, die schon lange in der Branche tätig sind, kann die Überwachung gleichmäßig über die Gültigkeitsdauer des Zertifikats strukturiert werden. Für Neueinsteiger in das System kann es sinnvoll sein, die Überwachung zu Beginn der Gültigkeitsdauer des Zertifikats bzw. nach Betriebsaufnahme zu erhöhen, um die Aktivitäten auf bestimmte Elemente des SMS auszurichten und so sicherzustellen, dass das auf dem Papier Stehende auf kohärente Weise umgesetzt wird. Sowohl für bestehende Unternehmen als auch für Neueinsteiger ist es unerlässlich, den Umfang der Überwachung an die Risiken anzupassen.

Da die Überwachungsressourcen in den NSB oft knapp sind, ist die Frage, wo die Überwachung von größtem Wert ist bei der Entscheidung, was warum auf einer Risikobasis überwacht werden soll, von entscheidender Bedeutung. Zum Beispiel kann es sein, dass sich der Infrastrukturbetreiber über Probleme mit defekten Schienen im Klaren ist und ein entsprechendes Programm zur Behebung des Problems verfolgt. Wenn die NSB viel Zeit darauf verwenden würde, wäre das wohl nicht die beste Nutzung ihrer Ressourcen. Stattdessen könnte die NSB beschließen, sich auf einen Bereich zu konzentrieren, mit dem sich der Infrastrukturbetreiber offensichtlich noch nicht befasst.

4. Überwachungsstrategie

Artikel 3 der CSM zur Überwachung erfordert, dass die NSB über eine Überwachungsstrategie verfügen, die die in Anhang I der CSM festgehaltenen Elemente umfasst. Im Anhang zu diesem Leitfaden ist eine mögliche Vorlage für eine Überwachungsstrategie enthalten. Die Überschriften in der Vorlage sollen einen kohärenten Ansatz für die Entwicklung von Überwachungsstrategien in den Mitgliedstaaten ermöglichen, damit die NSB dann auch darauf vertrauen können, dass das Sicherheitsniveau bewahrt wird. Da die Agentur bei der Überwachung der NSB-Leistung eine Rolle spielt, könnte darüber hinaus eine gemeinsame Struktur für solche Strategien die Ausübung dieser Funktion erleichtern.

4.1 Hintergrund

Für die Hintergrundinformationen ist eine kurze Beschreibung der Größe des Eisenbahnnetzwerks innerhalb des Mitgliedstaats, einschließlich der Anzahl der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber, ausreichend. Dieser Abschnitt sollte auch auf die Zeitdauer, seit der die Überwachungsstrategie besteht, sowie die Modalitäten zu ihrer Überprüfung eingehen.

4.2 Ziel

Das Ziel sollte sich auf den Zweck der Strategie beziehen, zum Beispiel „mit der Branche zusammenzuarbeiten, um die Leistungen des Sicherheitsmanagements kontinuierlich zu verbessern“. Dieser Abschnitt sollte auch Hinweise darauf enthalten, wie das Ziel erreicht werden könnte.

4.3 Überwachungsgrundsätze

Die Grundsätze widmen sich erneut dem Engagement der NSB für die wichtigsten Werte, die strenge aber faire Entscheidungen im Zuge der Überwachung garantieren. In Anhang I der CSM zur Überwachung ist festgehalten, dass die NSB beim Entwurf der Überwachungsstrategien und der daraus resultierenden Pläne Daten bzw. Informationen aus einer Reihe von Quellen sammeln und analysieren sollte. Zu den Quellen zählen Informationen aus der Bewertung des Sicherheitsmanagementsystems, Ergebnisse früherer Überwachungstätigkeiten, Expertenurteile von Inspektoren, relevante Informationen aus der Fahrzeugzulassung, Berichte von nationalen Untersuchungsstellen (NIB), andere Unfall- oder Störungsdaten, die jährlichen Sicherheitsberichte von Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreibern, Berichte von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen, Beschwerden von Mitgliedern der Öffentlichkeit und andere relevante Quellen. Im Wesentlichen sollte die NSB relevante Informationen von allen Seiten heranziehen, um herauszufinden, wo die wichtigsten Risikobereiche innerhalb des Eisenbahnsystems des Mitgliedstaates liegen. Die verfügbaren Informationen sollten bewertet und analysiert werden, um die wichtigsten Probleme zu erkennen und in der Folge eine Strategie zur Behebung dieser Probleme zu entwickeln sowie einen Plan, aus dem hervorgeht, wie und über welchen Zeitraum die Strategie umgesetzt wird. Die NSB muss einerseits herausfinden, welche Ressourcen benötigt werden, um ihre vorgeschlagene Strategie und den Plan umzusetzen, und andererseits auch genügend Ressourcen für die Umsetzung bereitstellen. Und schließlich muss sich die NSB mit allen Fragen innerhalb ihrer Strategie und ihrem Plan befassen, die sich auf grenzüberschreitende Betriebe oder Infrastrukturen beziehen, und diese gegebenenfalls mit anderen NSB koordinieren.

Die von der NSB anzuwendenden Überwachungsgrundsätze leiten sich hauptsächlich aus Anhang I der CSM zur Überwachung ab. Die NSB sollten bei ihren Überwachungsaktivitäten einen auf Strenge und Fairness basierenden Ansatz verfolgen. Die Überwachungsgrundsätze dienen dazu, den NSB dabei zu helfen.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Die NSB sollten den Grundsatz der **Verhältnismäßigkeit** zwischen Durchsetzung und Risiko anwenden. Werden von einer nationalen Sicherheitsbehörde Maßnahmen zum Erreichen der Konformität ergriffen oder Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber zur Rechenschaft gezogen, wenn sie ihren rechtlichen Verpflichtungen nicht nachkommen, so sollten diese Maßnahmen in angemessenem Verhältnis zu möglichen Sicherheitsrisiken oder der Schwere der Nichteinhaltung stehen, darunter auch tatsächliche und potenzielle Gefahren. Dieser Grundsatz ist für die nationalen Sicherheitsbehörden besonders wichtig, weil sie dadurch den von ihnen regulierten Stellen zeigen, dass sie das Gesetz auf vernünftige und faire Weise anwenden. Das reduziert auch die potenzielle Angst bei den regulierten Organisationen, für Fehler oder Versäumnisse von der NSB drakonisch bestraft zu werden, und hilft, eine Kultur der Geheimhaltung und Angst zu vermeiden, die einer soliden Risikokontrolle nicht förderlich ist.

Die NSB sollten den Grundsatz eines **konsistenten** Ansatzes anwenden, um sicherzustellen, dass eine andere nationale Sicherheitsbehörde unter vergleichbaren Umständen einen ähnlichen Ansatz zur Erreichung ihrer Ziele verfolgt. Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber wünschen sich eine gleiche Behandlung auch von verschiedenen Personen innerhalb einer NSB, die die Überwachung durchführen, sowie von verschiedenen NSB, wenn es sich um grenzüberschreitende Maßnahmen handelt. Das gibt ihnen Sicherheit und hilft ihnen bei der besseren Planung. Dadurch wird auch auf Probleme rund um die Sicherheitskultur eingegangen und es werden die Ängste seitens der Eisenbahnorganisationen vor der NSB reduziert.

Die Überwachungstätigkeit der NSB sollte **zielgerichtet sein**, in erster Linie auf Tätigkeiten, von denen die nationale Sicherheitsbehörde annimmt, dass sie die schwersten Gefahren hervorrufen könnten oder bei denen es keine gute Risikokontrolle gibt. Zu diesem Zweck sollte die nationale Sicherheitsbehörde über Methoden und Instrumente zur Bewertung der Leistung des Sicherheitsmanagementsystems des Eisenbahnunternehmens und Infrastrukturbetreibers verfügen. In einer Zeit, in der die Ressourcen knapp sind und viele Anforderungen an die NSB gestellt werden, ist es umso wichtiger, dass der Fokus auf die schwerwiegendsten Risiken gerichtet ist. Ein Mittel zu diesem Zweck ist die Analyse der Managementleistung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern durch die NSB.

Die NSB sollten über ihre Prioritäten entscheiden, um ihre **Ressourcen** effizient zu nutzen, aber die Entscheidung, wie dies am besten zu bewerkstelligen ist, sollte bei jeder einzelnen nationalen Sicherheitsbehörde liegen. Die Maßnahmen sollten sich auf diejenigen konzentrieren, die für das Risiko verantwortlich und am besten in der Lage sind, es zu kontrollieren. Die Ressourcen der NSB sind knapp, daher ist es wichtig, dass sie klug eingesetzt werden, um den Wirkungsgrad der NSB zu maximieren, indem dafür gesorgt wird, dass sich die Verantwortlichen auf angemessene Weise mit den Risiken befassen.

Die NSB sollten den Grundsatz der **Transparenz** anwenden, damit die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber verstehen können, was von ihnen erwartet wird (einschließlich was sie tun oder nicht tun sollten), und was sie umgekehrt von der nationalen Sicherheitsbehörde erwarten können. Für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber ist es äußerst wichtig zu verstehen, wie die NSB zu ihren Entscheidungen kommt, damit sie im Fall einer unangemessenen Risikokontrolle auch die Konsequenzen verstehen.

Die NSB sollten gemäß Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 über ihre Entscheidungen **rechenschaftspflichtig sein**. Es ist daher notwendig, dass die NSB über interne Regelungen verfügen, anhand deren sie Rechenschaft ablegen können. Darüber hinaus sollten die nationalen Sicherheitsbehörden auch über Beschwerdeverfahren verfügen. Die NSB werden Entscheidungen treffen müssen, von denen sich einige nachteilig auf Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber auswirken können, die kein wirksames Risikomanagement betreiben. Es ist wichtig, dass diese Entscheidungen der NSB auf klaren Kriterien beruhen, damit verständlich ist, wie sie zustande gekommen sind. Zudem ist es wichtig, dass es ein Verfahren gibt, mit dem solche Entscheidungen angefochten werden können, wenn eine regulierte Stelle den Eindruck hat, dass die NSB ihre Befugnisse überschritten oder kein ordnungsgemäßes Verfahren angewendet hat.

Die NSB sollten **Kooperationsvereinbarungen** mit anderen zuständigen Behörden erarbeiten, um Informationen austauschen zu können und bei Aspekten, die sich auf die Eisenbahnsicherheit auswirken, einheitliche Ansätze entwickeln zu können. Die NSB müssen über Prozesse verfügen, durch die sie relevante Informationen untereinander und mit anderen zuständigen Behörden austauschen können. Das ist maßgeblich, um sicherzustellen, dass im erforderlichen Fall die richtige Maßnahme von der richtigen Stelle durchgeführt wird.

Wenn die NSB diese Grundsätze anwendet, werden die überwachten Stellen fair und gegebenenfalls mit Strenge behandelt. Es lohnt sich auch darauf hinzuweisen, dass diese Grundsätze komplementär sind und zusammenwirken, damit die von ihr regulierten Organe die NSB als kompetente und vernünftige Autorität wahrnehmen, die fundierte Urteile auf offene und ehrliche Weise fällt. Hier sei angemerkt, dass diese Grundsätze auch in der Vorlage zur Überwachungsstrategie im Anhang zu diesem Leitfaden genannt werden. Das liegt daran, dass diese Strategie extrem wichtig ist, um den Ton für die Art und Weise der Überwachung vorzugeben. Indem die Grundsätze erneut aufgegriffen werden, kann die NSB sich ihnen verstärkt verpflichten und belegen, dass sie einen transparenten Ansatz verfolgt.

Von der Agentur wurde auch ein *Leitfaden zu einem Durchsetzungsmanagement-Modell* erstellt, der von den Personen, die die Überwachung durchführen, verwendet werden kann und die oben dargelegten Grundsätze widerspiegelt. Der Leitfaden berücksichtigt die Grundsätze und wendet sie auf eine Matrix an, die den Personen, die die Überwachung durchführen, Orientierung geben soll, wie ihre Entscheidungen über die Durchsetzung basierend auf einer Analyse der Risikolücken aussehen sollten. Je größer die Risikolücken, d. h. die Kluft zwischen der von einer Organisation, die alle Regeln korrekt anwendet, erwarteten Position und der tatsächlichen Position, umso größer ist die zu erwartende Durchsetzungsmaßnahme.

4.4 Überwachungsregelungen

Die Überwachungsregelungen sollten generell die Führungsstruktur und den Personalbestand der NSB mit einbinden, wobei auch dazu zählt, wie die Verbindung zwischen der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung verwaltet wird. Die Verwaltungsstruktur der NSB sowie die Staffelung der Überwachungsprobleme von einer operativen auf eine höhere Ebene, einschließlich der Durchsetzungsbeschlüsse, sollten nachvollziehbar sein. Ebenso transparent sollte es sein, wie die NSB zu ihren Entscheidungen kommt, wenn es darum geht, Risiken in einem Bereich stärker zu regulieren als in einem anderen. Die NSB sollte Hinweise zu ihrer Personalausstattung geben und wie deren Kompetenz bewahrt wird (siehe *Leitfaden der Agentur zum Kompetenzmanagementsystem*), und auch, auf welcher Grundlage sie ihre Mitarbeiter einsetzt. Die NSB sollte auch angeben, wie sie die Leistung von Sicherheitsmanagementsystemen im Rahmen ihrer Überwachungstätigkeit messen möchte, beispielsweise durch Verwendung von Reifegradmodellen/Sicherheitskulturmodellen oder anderen Mitteln. Die Agentur hat einen Leitfaden für ein vorgeschlagenes Reifegradmodell erstellt, der sowohl von Behörden als auch von Interessenträgern zu diesem Zweck oder für andere Mittel verwendet werden kann (siehe auch *Leitfaden für die Agentur zum Management-Reifegradmodell*).

Eines der Hauptprobleme der NSB ist die Frage, wie mit neuen Marktteilnehmern zu verfahren ist, da es keine vorausgehenden Informationen zur Qualität ihrer SMS gibt. Dies hat dazu geführt, dass einige NSB den Neuzugängern zum Eisenbahnmarkt eine Sicherheitsbescheinigung für einen kürzeren Zeitraum als fünf Jahre erteilt haben. Andere NSB haben beschlossen, vor der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung eine umfassendere Prüfung eines neuen Marktteilnehmers durchzuführen oder sie unmittelbar danach vorzunehmen. Jede limitierte Gültigkeitsdauer muss durch die Begründung gerechtfertigt sein, dass sie zur effizienten Risikokontrolle in Bezug auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs erforderlich ist. Die NSB können nach der Zertifizierung eine detailliertere Prüfung neuer Marktteilnehmer durchführen, um festzustellen, ob ihre Sicherheitsvorkehrungen auch zweckdienlich sind. Die NSB sollte die Regelungen im Rahmen ihrer Überwachungsstrategien und -pläne klar darlegen.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

4.5 Risikolevels im Mitgliedstaat

Der nächste Abschnitt über die Risikolevels im Mitgliedstaat sollte sich damit beschäftigen, wie diese festgelegt werden, z. B. die Verwendung von Risiko- und/oder Reifegradmodellen sowie Fragen, die sich darauf beziehen, warum bestimmte Risiken durch die Strategie abgedeckt sind und andere nicht.

4.6 Strategische Prioritäten bei der Überwachung

Der folgende Abschnitt sollte sich der Frage widmen, wie strategische Prioritäten gesetzt werden, und Folgendes enthalten:

- *Wie die SMS überwacht werden: Hier sollte die NSB die Überwachungsmethoden angeben (siehe unten stehenden Abschnitt 4.7), die sie wahrscheinlich verwenden wird, und warum sie bestimmte Bereiche gegenüber anderen bevorzugt.*
- *Wie gegebenenfalls eine koordinierte und/oder gemeinsame Überwachung mit anderen NSB durchgeführt wird (siehe den Abschnitt zur koordinierten Überwachung und Zusammenarbeit weiter unten);*
- *Höhere Risiken: Was diesen Punkt betrifft, muss die NSB angeben, was ihrer Meinung nach die höchsten Sicherheitsrisiken innerhalb des Systems sind und wie sie zu dieser Schlussfolgerung gekommen ist;*
- *Niedrigere Risiken werden ganz allgemein überwacht. Was diesen Punkt betrifft, muss die NSB angeben, was ihrer Meinung nach die zweitrangigen Risiken sind und wie sie zu dieser Schlussfolgerung gekommen ist;*

4.7 Überwachungsmethoden

Gemäß Artikel 4 der CSM zur Überwachung müssen die NSB geeignete Methoden anwenden und diese Methoden bei der Planung ihrer Überwachungstätigkeiten bestimmen. Die Definition von Überwachungsmethoden ist breit gefasst: Dazu zählt die Informationserfassung (eine damit verbundene Aktivität) zur Untersuchung der Sicherheitsergebnisse des Managementsystems, aber sie bezieht sich auch auf spezifische Aktivitäten wie die Befragung von Personen. Da die Überwachung von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern zur Feststellung, ob sie das EU-Recht und nationale Recht einhalten, für die NSB eine weit reichende Aufgabe ist, gibt es entsprechend viele verschiedene Ansätze, um Informationen über den Grad der Einhaltung zu erhalten. Zu all diesen Ansätzen zählt jedoch die Beschaffung von Informationen auf verschiedenen Wegen, gefolgt von der Analyse, was diese Informationen über das Sicherheitsmanagementsystem der überwachten Organisation und ihren Grad der Gesetzeskonformität aussagen.

Es gibt verschiedene spezifische Methoden, die verwendet werden können, um Überwachungsaktivitäten im Betrieb oder außerhalb des Betriebes durchzuführen. Hierzu zählen:

- *Inspektion von physischen Anlagen vor Ort wie in Bewegung befindlichen Fahrzeugen oder Infrastrukturelementen;*
- *Inspektion von Sicherheitsmanagementverfahren und der Sicherheitsdokumentation, um sicherzustellen, dass sie für den Zweck geeignet sind;*

- *Befragung der Mitarbeiter aller Ebenen eines Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers, um deren Verständnis darüber zu ermitteln, wie Verfahren und Regeln in der Praxis umgesetzt werden, und um ein Urteil über die Sicherheitskultur der Organisation zu fällen;*
- *Audits zu einer festgelegten Managementsystem-Norm, z. B. OHSAS 18001:2007;*
- *Audits zu einem von der NSB definierten Modell;*
- *Audits/Inspektionen einer Aktivität oder eines Verfahrens nach einer Störung;*
- *Audits zur Leistung/zum Reifegrad des Sicherheitsmanagements;*
- *Datenanalyse.*
- *Stichproben zu Produkten oder Aktivitäten;*
- *Aufgabenbeobachtung (z. B. Mitfahren in der Fahrerkabine zur Beobachtung des Fahrerverhaltens);*
- *Teilnahme der NSB an wichtigen Managementsitzungen eines Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers (z. B. zu Bahnübergängen oder neuen Infrastrukturprojekten).*
- *Umfragen von Organisationen, die das Ausfüllen von Fragebögen zur Selbsteinschätzung erfordern, z. B. zur Bewertung der Sicherheitskultur oder der Einhaltung von Rechtsvorschriften oder Checklisten;*
- *Andere relevante Aktivitäten, die zum Wissen der NSB über ein bestimmtes Eisenbahnunternehmen oder einen Infrastrukturbetreiber sowie über deren Sicherheitsmanagement und Sicherheitskultur beitragen.*

Für die Zwecke dieses Leitfadens gilt Folgendes:

- **Inspektion** bedeutet der Einsatz eines autorisierten, kompetenten NSB-Mitarbeiters, um einen bestimmten und begrenzten Aspekt der Tätigkeiten eines Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers zu überprüfen. Die Inspektion sollte dem Nachweis der Einhaltung des europäischen und nationalen Rechts oder der Überprüfung dienen, ob das, was in den Begleitdokumenten zum Sicherheitsmanagementsystem festgehalten oder aufgezeichnet wurde, in der Praxis tatsächlich auch durchgeführt wird. Bei einer Inspektion im Sinne dieses Leitfadens soll sowohl überprüft werden, ob das Verfahren vorhanden ist inwiefern es funktioniert. Es handelt sich in diesem Zusammenhang nicht um eine Überprüfung, bei der einfach abgehakt wird, ob bestimmte Dokumente oder eine entsprechende Ausstattung vorhanden sind, da ein solches Vorgehen dem Inspektor nur aufzeigt, dass etwas vorhanden ist, nicht jedoch, dass es tatsächlich eingesetzt wird.
- **Audits** bedeuten strukturierte Interventionen, bei denen das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber anhand einer bestimmten Sicherheitsmanagement-Norm oder anhand eines bestimmten Auditprotokolls überprüft wird.
- **Audits zum Leistungsfähigkeits-Reifegradmodell des Sicherheitsmanagements** bestehen aus einer strukturierten Methode der Durchführung eines Audits des SMS der geprüften Organisation unter Verwendung eines Management-Leistungsfähigkeits-/Reifegradmodells, um zu überprüfen, wie effizient sie im Sicherheitsmanagement sind (siehe auch den Leitfaden der Agentur zu ihrem Management-Reifegradmodell). Ein solches Modell kann, wenn es von kompetenten Überwachungspersonen korrekt verwendet wird, einen Eindruck von der Leistung des SMS geben. Die NSB hat damit ggf. ein nützliches Werkzeug zur Hand, um der Sicherheitsbescheinigungsstelle Informationen über das Funktionieren eines bestimmten SMS bereitzustellen, wenn ein Folgeantrag für eine Bescheinigung in Erwägung gezogen wird.

Die verwendeten Methoden, wie z. B. Befragungen, Dokumentenprüfungen oder Verifizierungsprüfungen, können mehr oder weniger gründlich in einem kleineren oder größeren Bereich von Prozessen durchgeführt und kombiniert werden, um ein Bild von der Sicherheitsleistung der Organisation zu erhalten und unterschwellige Mängel zu erkennen.

Die Ergebnisse der Befragungen von Einzelpersonen, Prüfungen von Dokumenten und Verifizierungen können dann der Beurteilung des Managementreifegrads der Organisation sowie der Fähigkeit des Systems, mögliche Risiken zu kontrollieren, dienen. Die kompetente Person, die das Audit durchführt, trifft dann ihre eigene Beurteilung anhand eines Managementleistungs- oder Reifegradmodells, um zu beurteilen, wie gut das Sicherheitsmanagementsystem der Organisation bei der Aufrechterhaltung der Sicherheit ist.

Die Aufgabenbeobachtung und Teilnahme an Managementsitzungen sind Aktivitäten, die den Wissenspool der NSB zu einem bestimmten Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber und dessen Sicherheitskultur bereichern.

Eine ideale Lösung für die NSB wäre eine Mischung aus Überwachungsmethoden. Jede NSB sollte auf eine gute Balance zwischen Top-Down-Aktivitäten (Audits des SMS) und Bottom-Up-Aktivitäten (Vorfeldinspektionen zur Beobachtung der Praxis) abzielen. Überwachungsansätze können bestehende Inspektionsaktivitäten bündeln und sie mit SMS-Audits kombinieren, um Beispiele für die Managementmaßnahmen zu erhalten. Dadurch können einige Schwächen bestimmter Methoden unbeachtet gelassen und ein authentischeres Gesamtbild darüber gewonnen werden, wie sich der Gegenstand der Überwachung in der Praxis verhält.

Die NSB kann die oben beschriebenen Methoden auch dazu verwenden, übergreifende Überprüfungen der Schnittstellen zwischen Eisenbahnunternehmen und/oder Infrastrukturbetreibern durchzuführen, um auf staatlicher Ebene (des jeweiligen Mitgliedstaates) einen Überblick darüber zu erhalten, wie verschiedene Probleme im Eisenbahnsystem gehandhabt werden.

Die unten stehende Tabelle und die Abbildung zeigen, wie generelle Inspektionen und Audits von Managementsystemen zusammenhängen, insbesondere die Methoden der Befragung, der Dokumentationsüberprüfung und Beobachtung. Diese Arten von Methoden sind in Normen wie in der ISO 19011 „Leitfaden zur Auditierung von Managementsystemen“ enthalten, und die NSB können frei entscheiden, ob sie den Anforderungen der Norm folgen oder nicht. In der folgenden Tabelle sind die Arten von Methoden und ihre Verbindung zu den verschiedenen Arten von Aktivitäten dargelegt.

Tabelle 1: Relation zwischen inner- und außerbetrieblichen Aktivitäten bei Audits von Managementsystemen und Inspektionen

	<i>Innerbetriebliche Aktivität</i>	<i>Außerbetriebliche Aktivität</i>
<i>Interaktion mit Personen</i>	<p>Durchführung von Befragungen.</p> <p>Ausfüllen von Checklisten und Fragebögen unter Beteiligung der auditierten Organisation</p> <p>Durchführung einer Dokumentenprüfung unter Beteiligung der auditierten Organisation</p> <p>Stichproben</p>	<p>Durch interaktive Kommunikationsmittel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von Befragungen; • Ausfüllen von Checklisten und Fragebögen • Durchführung einer Dokumentenprüfung unter Beteiligung der auditierten Organisation.
<i>Beschränkte/Keine Interaktion mit Personen</i>	<p>Durchführung von Dokumentenüberprüfungen (z. B. Aufzeichnungen, Datenanalysen).</p> <p>Beobachtung der geleisteten Arbeit.</p> <p>Durchführung von Vor-Ort-Begehungen.</p> <p>Ausfüllen von Checklisten.</p> <p>Stichproben (z. B. von Produkten).</p>	<p>Durchführung von Dokumentenüberprüfungen (z. B. Aufzeichnungen, Datenanalysen).</p> <p>Beobachtung der geleisteten Arbeit durch Kontrollmittel und unter Berücksichtigung der sozialen und rechtlichen Anforderungen.</p> <p>Datenanalyse.</p>

4.8 Überwachungspläne

Die Überwachungspläne sollten die praktische Anwendung der Überwachungsstrategie mit zeitlichem Bezug zur Strategie beinhalten. Da der Überwachungsplan aus der Überwachungsstrategie abgeleitet wird, sollte er auf den Risiken basieren, für die laut der Überwachungsstrategie eine Überwachung erforderlich ist. Der Überwachungsplan sollte auch aufzeigen, wie die Verbindungen zwischen dem Verfahren für die Sicherheitsbescheinigung und -genehmigung und dem Überwachungsverfahren für Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber während der Gültigkeitsdauer der Sicherheitsbescheinigung oder -genehmigung funktionieren. Dazu zählt auch gegebenenfalls die Koordinierung mit der Agentur, wenn sie die Sicherheitsbescheinigungsstelle ist, und mit anderen NSB. Der Überwachungsplan sollte Informationen zum Verfahren für seine Erstellung und Überprüfung enthalten sowie die Verbindungen zur Überwachungsstrategie, einschließlich Angaben dazu, wie die Ergebnisse des Plans zu Veränderungen der Strategie führen. Im Überwachungsplan sollte angegeben sein, welche Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber in dem Jahr, auf das sich der Plan bezieht, überwacht werden sollen, sowie die Gründe für die Überwachung. Der Überwachungsplan sollte die Ressourcen, die der Überwachung zugewiesen werden, bestimmen. Die während der Überwachung anzuwendenden Überwachungsmethoden sollten ebenfalls angegeben werden. In den Fällen, in denen sich der Überwachungsplan auf Probleme im Zusammenhang mit menschlichen Faktoren bezieht, sollte die NSB innerhalb der SMS der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber erkunden, wie diese Belange gehandhabt werden.

4.9 Durchsetzung

In Artikel 7 Absatz 1 der CSM zur Überwachung ist festgelegt, dass die NSB über Kriterien für den Umgang mit Nichteinhaltungen verfügen muss, die im SMS des Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers identifiziert wurden, und in Anhang 1 ist bestimmt, dass eine NSB gegebenenfalls Durchsetzungsmaßnahmen ergreifen sollte. Diese Maßnahme wird davon abhängen, welche Sanktionen die NSB aufgrund von einzelnen innerstaatlichen Rechtsvorschriften ergreifen kann. Im Zusammenhang mit der CSM zur Überwachung gelten als Nichteinhaltungen solche Situationen, in denen das SMS des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers die wesentlichsten Anforderungen der Risikokontrolle nicht erfüllt. Die Sanktionen, die eine NSB anwenden könnte, sollten auf den Grundprinzipien der Überwachung beruhen (siehe Abschnitt 4.3). Die NSB muss nachweisen können, dass jede Maßnahme angemessen und auf das wahrgenommene Risiko ausgerichtet ist. Die CSM zur Überwachung (Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe a) unterteilt die Themen, auf die sich die NSB konzentrieren sollte, in größere Verstöße und andere Problembereiche. Die Schwere der Sanktionen, die eine NSB zu verhängen anstreben könnte, sollte dem Grad der Nichteinhaltung oder des Bedenkens entsprechen. Die Organisation, auf die sich die Durchsetzungsmaßnahmen beziehen, muss verstehen können, warum eine Sanktion angewendet wird und wie sie sich verbessern kann. Die NSB können jedes beliebige Durchsetzungsmanagementmodell anwenden, das die wichtigsten Überwachungsgrundsätze abdeckt, um einen strukturierten und transparenten Prozess für die Ergreifung von Durchsetzungsmaßnahmen nach nationalem oder EU-Recht zu gewährleisten. Zur Unterstützung der NSB hat die Agentur als Leitfaden ein Durchsetzungsmanagementmodell entwickelt, das in Verbindung mit verschiedenen nationalen Vorschriften verwendet werden kann (siehe *Leitfaden der Agentur für das Durchsetzungsmanagement*).

5. Zuweisung von Überwachungsinformationen und Interdependenzen bei der Bewertung von einzelnen Sicherheitsbescheinigungen und Fahrzeuggenehmigungen

Es liegt auf der Hand, dass die Überwachung das Mittel zum Zweck ist, durch das eine NSB dafür sorgt, dass das SMS eines Eisenbahnunternehmens oder eines Infrastrukturbetreibers gemäß den im ursprünglichen Antrag auf eine einzelne Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung festgelegten Vereinbarungen funktioniert. Artikel 17 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/798 und Anhang I der CSM zur Überwachung verdeutlichen: Wenn eine NSB bei der Überwachung feststellt, dass ein Inhaber einer einzelnen Sicherheitsbescheinigung die Voraussetzungen für die Zertifizierung nicht mehr erfüllt, kann sie das Zertifikat entweder limitieren oder widerrufen oder die Agentur darum ersuchen, wenn sie die Sicherheitsbescheinigungsstelle ist (eine strukturierte Methode für dieses Verfahren ist in dem Leitfaden der Agentur zum Durchsetzungsmanagement-Modell festgelegt). Gemäß Artikel 17 Absatz 7 der genannten Richtlinie muss die NSB sicherstellen, dass die strukturellen Untersysteme den grundlegenden Anforderungen entsprechen und dass die Sicherheitsgenehmigung eines Infrastrukturbetreibers durch diese bzw. die Sicherheitsbescheinigungsstelle eingeschränkt oder widerrufen werden kann, wenn die Bedingungen, unter denen sie erteilt wurde, nicht länger gegeben sind.

Artikel 5 der CSM zur Überwachung erläutert den Bedarf eines Austauschs der während der Überwachung gesammelten Informationen mit dem für die Beurteilung der Sicherheitsbescheinigung zuständigen Teil der NSB oder mit der Agentur zwecks Erneuerung oder Aktualisierung einer einzelnen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung. Im selben Artikel heißt es weiter, dass die NSB für relevante Informationen in Bezug auf die grenzüberschreitende Infrastruktur Angaben an die Sicherheitsbescheinigungsstelle oder die entsprechende NSB weiterzugeben hat, die mindestens Folgendes umfassen sollten:

- a) *Eine Beschreibung der wichtigsten Verstöße, die die Sicherheitsleistung beeinträchtigen oder ernsthafte Sicherheitsrisiken verursachen können, sowie alle anderen Problembereiche, die während der Überwachungstätigkeit erkannt wurden. Diese Informationen können aus Audits, Audits der Sicherheitsmanagement-Reifemodelle und Inspektionsberichten stammen und zum Zweck einer Neubewertung zusammengefasst werden.*
- b) *Den Status des Aktionsplans (bzw. der Pläne), der vom Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber zur Behebung der in Punkt a) genannten wesentlichen Verstöße erstellt wurde, sowie die einschlägigen Maßnahmen, die von der nationalen Sicherheitsbehörde zur Überwachung der Lösung dieser Probleme ergriffen wurden. Diese Informationen können aus Follow-up-Audits, Audits der Sicherheitsmanagement-Reifemodelle und Inspektionen stammen;*
- c) *Ein Überblick über die Sicherheitsleistung des in seinem Mitgliedstaat tätigen Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers. Diese Informationen können aus einem Leistungs-/Management-Reifegradmodell (falls vorhanden) oder sogar aus Expertenmeinungen gewonnen werden, indem die Leistung und Fähigkeit der Sicherheitsmanagementsystem-Prozesse bewertet werden (d. h., wie gut ihre Leistung in Bezug auf die Erfüllung ihrer rechtlichen Verpflichtungen und der kontinuierlichen Verbesserung der Risikokontrolle ist);*
- d) *Der Status des Aktionsplans (bzw. der Pläne), der vom Eisenbahnunternehmen oder vom Infrastrukturbetreiber erstellt wurde, um aus früheren Bewertungen stammende Bedenken zu beseitigen.*

Die NSB stellt der Sicherheitsbescheinigungsstelle Informationen zur Verfügung, die für das Verständnis wichtig sind, wie gut das SMS in der Praxis funktioniert und ob es gewisse Schwachstellen gibt. Auf diese Weise kann die Sicherheitsbescheinigungsstelle ihre Bewertungsaktivitäten besser ausrichten.

Um diese Anforderungen zu erfüllen, muss die NSB erwägen, welche Informationen über die zu regulierende Organisation unter den vier oben genannten Punkten relevant sind. In Bezug auf den Punkt a) ist klar, dass die Informationen Probleme enthalten sollten, die von der NSB für die Risikokontrolle (durch das

Sicherheitsmanagementsystem) als wichtig bestimmt wurden, und hinsichtlich der Punkte b) und d) die zwischen den Parteien vereinbarten Maßnahmen und Zeitpläne, um die betreffenden Probleme entweder freiwillig durch die Organisation selbst oder durch Maßnahmen der NSB, durch die die Organisation zur Lösung der Situation aufgefordert wurde, zu behandeln. Punkt c) erfordert, dass die NSB der Sicherheitsbescheinigungsstelle oder der jeweiligen NSB bei grenzüberschreitenden Infrastrukturen eine klare Beschreibung der Sicherheitsleistung der Organisation übermittelt. Dies könnte beispielsweise durch einen in Bezug auf die betroffene Organisation vorgenommenen Überwachungsbericht erfolgen oder durch Bereitstellung der Ergebnisse eines Management-Reifegradmodells für die Organisation, das einen Überblick über die relative Leistung des SMS bietet.

Zusätzlich zu der obigen Liste können auch die folgenden Punkte einen Hinweis auf die Arten von Informationen geben, die für eine Sicherheitsbescheinigungsstelle nützlich sein können, um zu verstehen, wie gut ein SMS funktioniert:

- a) *Überblick über die verschiedenen Überwachungstätigkeiten seit der zuvor erteilten einzelnen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung und Follow-up der Empfehlungen der NSB, die aufgrund ihrer Überwachungstätigkeit gegeben wurden. Diese Informationen können aus dem Überwachungsplan (bzw. den -plänen) der NSB und der Follow-up-Tabelle der NSB-Empfehlungen für das betreffende Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber entnommen werden;*
- b) *Überblick über geplante zukünftige Überwachungsaktivitäten der NSB für das betroffene Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber. Diese Informationen können aus dem zukünftigen Überwachungsplan (bzw. den -plänen) der NSB stammen.*
- c) *Alle Ergebnisse der Erfassung und Analyse von Unfällen/Störungen und Beschwerden, die der NSB vorgelegt wurden und sich auf die Durchführung des Sicherheitsmanagementsystems beziehen, einschließlich einer kurzen Zusammenfassung jedes Ereignisses und aller von der NSB ergriffenen Maßnahmen zur Überwachung der Lösungen für die aufgetretenen Probleme. Diese Informationen können aus dem jährlichen Sicherheitsbericht des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers stammen, oder aus Meldungen von Störungen/Unfällen des Eisenbahnunternehmens oder Infrastrukturbetreibers an die NSB sowie aus Datenbanken oder Verzeichnissen wie z. B. [ERAIL](#) für Eisenbahnunfall- und Störungsuntersuchungen;*
- d) *Informationen über schwerwiegende Sicherheitsrisiken, die während interner Audits und anderer Überwachungstätigkeiten des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers erhoben wurden, Status des Aktionsplans zur Behebung der Probleme und etwaige Maßnahmen der NSB zur Kontrolle der Durchführung und Wirksamkeit seit der zuvor ausgestellten Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung. Diese Informationen können dem jährlichen Sicherheitsbericht (d. h. dem Bericht über die Anwendung der CSM zur Überwachung) des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers entnommen und analysiert werden;*
- e) *Von der zuständigen NIB gemeldete Informationen über laufende Untersuchungen von Ereignissen im Zusammenhang mit den Tätigkeiten des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers und offene Empfehlungen aus früheren Untersuchungen, die vom Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber noch nicht bearbeitet wurden. Diese Informationen können aus dem jährlichen Sicherheitsbericht des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers stammen, aber auch aus Datenbanken oder Verzeichnissen wie z. B. [ERAIL](#) für Eisenbahnunfall- und Störungsuntersuchungen. Gemäß Artikel 8 Absatz 3 der CSM zur Überwachung sollte die NSB auch mit der NIB zusammenarbeiten. Es sollte zu erwarten sein, dass während dieser Zusammenarbeit relevante Informationen zwischen der NSB und der NIB ausgetauscht werden.*
- f) *Überblick über die in den nationalen Rechtsvorschriften vorgesehenen Durchsetzungsmaßnahmen der NSB, die sich auf die Leistung des Sicherheitsmanagementsystems beziehen, und seit der zuvor erteilten einzelnen Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung gegen das*

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber ergriffen wurden. Diese Information bezieht sich auf NSB-Maßnahmen, die ergriffen werden, um ihre Entscheidungen durchzusetzen, z. B. Verbesserungsbescheide/Untersagungsverfügungen, Sanktionen, vorübergehende Sicherheitsmaßnahmen (im Sinne von Artikel 17 der Richtlinie (EU) 2016/798);

- g) Alle weiteren Informationen, die die NSB für den Zweck der Beurteilung als wichtig erachtet. Zusätzliche Informationen können aus dem jährlichen Sicherheitsbericht des Eisenbahnunternehmens oder des Infrastrukturbetreibers und aus dem Jahresbericht der NSB gesammelt und analysiert werden.*

Generell wird erwartet, dass die NSB die oben genannten Informationen der Sicherheitsbescheinigungsstelle zum Zeitpunkt des Antrags auf Erneuerung einer einzelnen Sicherheitsbescheinigung zur Verfügung stellt. Sollte die NSB während ihrer Überwachung beschließen, Durchsetzungsmaßnahmen zu ergreifen, einschließlich der strafrechtlichen Verfolgung einer Eisenbahnorganisation, und vermuten, dass die Sicherheitsbescheinigungsstelle die Widerrufung der einzelnen Sicherheitsbescheinigung in Erwägung ziehen könnte, dann sollte sie die Angelegenheit direkt an die Sicherheitsbescheinigungsstelle weiterleiten und nicht bis zum Antrag auf Erneuerung der einzelnen Sicherheitsbescheinigung warten.

Dies impliziert eine gewisse Koordinierungstätigkeit zwischen der Überwachungs- und der Zertifizierungsstelle. Es ist zweifellos wichtig dafür zu sorgen, dass die relevanten Informationen zwischen Personen, die die Überwachung durchführen, und Personen, die die Sicherheitsbewertung durchführen, ausgetauscht werden, damit Fragen in Bezug auf das SMS eines Eisenbahnunternehmens oder eines Infrastrukturbetreibers von der entsprechenden Partei ordnungsgemäß behandelt werden. Die NSB sollten im Rahmen ihrer Überwachungsstrategien und -pläne entsprechende Vorkehrungen dazu treffen.

Artikel 11 Absatz 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 der Kommission [*praktische Festlegungen für die Erteilung von einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen*] verdeutlicht, dass die Sicherheitsbescheinigungsstelle nach ihrer Bewertung mit der NSB vereinbaren muss, welche Restbedenken bei der Bewertung bestehen und welche für eine spätere Beurteilung während der Überwachung aufgeschoben werden können.

Für die Fahrzeuggenehmigung ist ebenfalls ein Mechanismus erforderlich, durch den die für die Fahrzeuggenehmigung zuständige Stelle diesbezüglich relevante Informationen an die für die Überwachung zuständige Stelle übermittelt, insbesondere in Bezug auf Beschränkungen der Bedingungen für die Fahrzeugverwendung. Gleichermaßen sollten die NSB auch über einen Mechanismus verfügen, um die im Zuge der Überwachung gesammelten Informationen an diejenigen zurück zu übermitteln, die ein bestimmtes Fahrzeug genehmigt haben, falls Bedenken bestehen, ob dieses Fahrzeug noch die Bedingungen erfüllt, unter denen die Typengenehmigung oder Fahrzeuggenehmigung für das Inverkehrbringen gewährt wurde. Es ist anzumerken, dass während des Betriebs eines Fahrzeugs Defekte festgestellt werden können, die alle Fahrzeuge dieses Typs oder dieser Serie betreffen. In dem Fall kann je nach Defekt eine Sicherheitswarnung mithilfe des europäischen Safety Information Systems (SIS) erstellt werden. Die NSB sollte zudem Maßnahmen ergreifen, um zu kontrollieren, wie die [Eisenbahnunternehmen/Infrastrukturbetreiber das Risiko kontrolliert haben, und die ECM warnen](#).

6. Koordination zwischen den NSB

Gemäß Artikel 8 der CSM zur Überwachung müssen die NSB ihre Überwachungstätigkeiten mit denen anderer nationaler Aufsichtsbehörden koordinieren, wenn es um grenzüberschreitende Betriebe geht. Diese Koordination ist notwendig, um eine Doppelarbeit der NSB zu vermeiden und die überwachten Organisationen nicht mit mehreren Kontakten von Sicherheitsbehörden verschiedener Länder zu belasten. Dadurch soll außerdem sichergestellt werden, dass die verschiedenen NSB, die grenzüberschreitenden Betriebe überwachen, relevante Informationen im Sinne der Effizienz austauschen. Im Falle der Koordination der Überwachungstätigkeiten müssen die NSB untereinander entscheiden, wer die „leitende“ NSB sein wird. In diesem Zusammenhang handelt es sich bei der „leitenden“ NSB um die Gesamtkoordinatorin der Überwachungstätigkeiten und die Hauptkontaktstelle für das betreffende Eisenbahnunternehmen oder den Infrastrukturbetreiber. Die „leitende“ NSB könnte die NSB des Mitgliedstaats sein, in dem ein Großteil der Aktivitäten stattfindet oder in dem die überwachte Organisation registriert ist. Die NSB sollten sich auf die wesentlichsten Bereiche, die während der Überwachung im Geltungszeitraum der einzelnen Sicherheitsbescheinigung oder der Sicherheitsgenehmigung zu prüfen sind, einigen und einen Plan für die Umsetzung der gemeinsamen Vereinbarungen entwickeln. Die NSB sollten auch ein Streitschlichtungsverfahren vereinbaren, um Meinungsverschiedenheiten zwischen den NSB, die die Überwachungstätigkeit ausüben, zu regeln.

Anhang II der CSM zur Überwachung bietet einen Rahmen für eine koordinierte und gemeinsame Überwachung, die von den NSB als Leitfaden für dieses Verfahren genutzt werden kann. Wichtig ist, die Überwachung so zu koordinieren, dass dem Eisenbahnunternehmen keine unnötigen Unannehmlichkeiten entstehen, indem beispielsweise sichergestellt wird, dass wichtiges Personal im Eisenbahnunternehmen nicht von verschiedenen NSB gleichzeitig beansprucht wird oder der selbe Ort in kurzer Zeit nicht mehreren Begehungen zwecks Informationserfassung unterliegt. Sollten für die Tätigkeiten der NSB Rechtsvorschriften gelten, die keine „gemeinsame Überwachung“ vorsehen oder zulassen, sollte dies in den Vereinbarungen zwischen den NSB berücksichtigt werden. In dem Fall wird es erforderlich sein, dass die „leitende“ (oder koordinierende) NSB zusammen mit den betroffenen anderen NSB einen gemeinsamen Plan entwickelt, um die erforderlichen Überwachungstätigkeiten innerhalb des jeweiligen Mitgliedstaates durchzuführen.

Wenn ein Partnerschaftsabkommen (oder -vertrag) zwischen Eisenbahnunternehmen besteht, der es ermöglicht, dass ein Zug aus einem Mitgliedstaat einem anderen Mitgliedstaat gehört, sowie er die Grenze überquert (obwohl das Personal und der Zug von der Eisenbahngesellschaft des ersten Mitgliedstaates stammen), dann sollten sich die betroffenen NSB untereinander koordinieren, damit die Risiken im Zusammenhang mit Angelegenheiten an der Schnittstelle zwischen den Eisenbahnunternehmen – wie Schulungen in einschlägigen nationalen oder internationalen Vorschriften und Instandhaltung der betroffenen Züge – korrekt gehandhabt werden. Wenn eine NSB in einer solchen Situation auf Probleme mit den Vereinbarungen mit einer Eisenbahngesellschaft stößt, so sollte sie mit der zuständigen benachbarten NSB in Bezug auf die Maßnahmen, die sie in dieser Sache ergreifen wollen in Verbindung treten.

Weitere Informationen sind im *Leitfaden der Agentur zur Koordination zwischen den NSB* enthalten.

7. Menschliche Faktoren und Sicherheitskultur

Sowohl hinsichtlich der Sicherheitsbewertung als auch der Überwachung sollte das NSB-Personal in der Lage sein herauszufinden, welche Strategie in Bezug auf die menschlichen Faktoren und die Sicherheitskultur vorliegt, und wie die überwachte Organisation diese Thematik in ihre SMS integriert (siehe Anhang I und Anhang II der CSM zu SMS). Ausgehend davon sollte die NSB ihren Wissenspool dazu aufbauen, wie gut die Bereiche menschliche Faktoren und Sicherheitskultur berücksichtigt werden. Dieser kann als Informationsquelle für die Überwachungsstrategie und den Überwachungsplan bzw. die -pläne dienen (siehe auch *Leitfaden der Agentur zu den SMS-Anforderungen* und *Leitfaden der Agentur zum Management-Reifegradmodell*).

8. Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Behörden oder Stellen

Es wird erwartet, dass sich eine NSB in ihrer Funktion als Sicherheitsbehörde in einem Mitgliedstaat im Zuge ihrer Aufgaben gelegentlich mit anderen zuständigen Behörden oder Stellen in Verbindung setzt und mit ihnen zusammenarbeitet.

In Artikel 8 Absatz 3 der CSM zur Überwachung heißt es, dass die NSB Kooperationsvereinbarungen mit relevanten anderen Stellen wie der NIB, der Zertifizierungsstelle der ECM oder anderen zuständigen Behörden entwickeln muss, damit relevante Informationen ausgetauscht und ernsthafte Sicherheitsrisiken angemessen behandelt werden. Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, dass Stellen mit einem gewissen Maß an Befugnissen und Stellen, die bestimmte Maßnahmen ergreifen müssen, angemessen informiert sind und entsprechend reagieren können.

Beispielsweise kann eine Stelle möglicherweise mit für gefährliche Stoffe zuständigen Behörden, Arbeitsaufsichtsbehörden, der Polizei (Strafverfolgung), Umweltbehörden, ECM-Zertifizierungsstellen, Eisenbahnregulierungsbehörden, Genehmigungs- oder Zertifizierungsstellen und Genehmigungsbehörden zusammenarbeiten.

Die folgenden Beispiele veranschaulichen solche Kooperationen. Die NSB sollten sicherstellen, dass ihre Strategien und Pläne, sofern erforderlich, entsprechend angepasst werden.

8.1 Autorisierungs- oder Zertifizierungsstellen

Von den NSB wird erwartet, dass sie mit jeweils anderen Genehmigungsbehörden (z. B. Stellen, die für die Fahrzeuggenehmigung verantwortlich sind) oder Zertifizierungsstellen (z. B. Stellen, die für die Zertifizierung von Ausbildungszentren für Triebfahrzeugführer verantwortlich sind) zusammenarbeiten. Hinsichtlich der Überwachung sollte die NSB, die die Überwachung durchführt, Zertifikate oder Genehmigungen, die als Nachweis der Einhaltung von EU- oder anderen Vorschriften vorgelegt werden, in dem Maße akzeptieren, soweit sie die überwachte Angelegenheit abdecken. Wenn die NSB im Zuge ihrer Überwachungstätigkeit bemerkt, dass ein schwerwiegendes Sicherheitsproblem in einer Angelegenheit vorliegt, für die eine Genehmigung oder eine Bescheinigung nachgewiesen wurde, sollte sie gegebenenfalls vorübergehende Abhilfemaßnahmen ergreifen (z. B. Einstellung der Fahrzeugbenutzung) und die für die Ausstellung des Zertifikats oder der Genehmigung zuständige Stelle über die Angelegenheit informieren.

8.2 Sicherheit am Arbeitsplatz

Manche NSB sind im Rahmen ihrer nationalstaatlichen Regulierungssysteme für die Sicherheit am Arbeitsplatz verantwortlich, während es andere nicht sind. In ersterem Fall, wenn Fragen der Sicherheit am

Arbeitsplatz im Zuge der Überwachung auftreten, sollten diese von den Personen, die die Überwachung durchführen, geklärt werden. Sollten im zweiten Fall die NSB-Mitarbeiter, die die Überwachung durchführen, auf Sicherheitsbelange am Arbeitsplatz stoßen, sollten sie die überwachte Organisation darauf aufmerksam machen, dass sie etwas Bedenkliches bemerkt haben, und dann das Problem an die zuständige Behörde für das Follow-up weiterleiten. Die NSB sollte sich auch mit der verantwortlichen Regulierungsbehörde für die Sicherheit der Arbeitskräfte in Verbindung setzen und absprechen, um sicherzugehen, dass ihre jeweiligen Strategien und Pläne aufeinander abgestimmt sind.

8.3 Arbeits-, Fahr- und Ruhezeitenregeln für Zugführer

Gemäß Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 muss eine zuständige Behörde dafür sorgen, dass die Vorschriften für die Arbeit, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer eingehalten werden. In Fällen, in denen diese zuständige Behörde nicht die NSB ist, sollte diese Behörde mit der NSB zusammenarbeiten, damit die NSB ihre Überwachungstätigkeit ausüben kann. Daraus resultiert, dass, wenn die NSB nicht die zuständige Behörde für die Einhaltung solcher Regeln ist, sie jedoch im Zuge ihrer Überwachungstätigkeit über damit verbundene Probleme in einer bestimmten Organisation aufmerksam wird, sollte sie die zuständige Behörde zum frühestmöglichen Zeitpunkt über ihre Feststellungen informieren.

8.4 Zusammenarbeit zwischen einer NSB und anderen Regulierungsbehörden

Artikel 56 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU bestimmt wie folgt:

Die Regulierungsstelle arbeitet auch eng mit der nationalen Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft und der Genehmigungsbehörde im Sinne dieser Richtlinie zusammen.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass diese Behörden gemeinsam einen Rahmen für den Austausch von Informationen und die Zusammenarbeit schaffen, der dazu dient, eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs oder der Sicherheit auf dem Eisenbahnmarkt zu verhindern. In diesem Rahmen ist auch ein Mechanismus vorgesehen, mit dem einerseits die Regulierungsstelle den nationalen Sicherheits- und Genehmigungsbehörden Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die den Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt beeinträchtigen können, und andererseits die nationale Sicherheitsbehörde der Regulierungsstelle und der Genehmigungsbehörde Empfehlungen zu Belangen unterbreiten kann, die die Sicherheit beeinträchtigen können. Unbeschadet der Unabhängigkeit der betreffenden Behörde in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich prüft die betreffende Behörde solche Empfehlungen, bevor sie entsprechende Entscheidungen trifft. Beschließt die betreffende Behörde, von diesen Empfehlungen abzuweichen, so führt sie in ihren Entscheidungen die Gründe dafür an.

Das kann für die Praxis das Folgende bedeuten:

- a) *In einer Situation, in der ein etabliertes Eisenbahnunternehmen von der Regulierungsstelle aufgefordert wird, Dienste für den Wettbewerb zu „öffnen“, und es sich aus Gründen der „Sicherheit“ dagegen verweigert, sollte die Regulierungsbehörde die NSB als „Sicherheitsregulierer“ um eine Stellungnahme ersuchen, ob dies ein berechtigter Grund dafür ist, Dienstleistungen nicht zu öffnen. Die Regulierungsstelle sollte dann bei ihrer Entscheidung über die zu ergreifenden Maßnahmen die Stellungnahme der NSB mitberücksichtigen;*
- b) *Falls ein Infrastrukturbetreiber beabsichtigt, bei der NSB um eine Genehmigung für die Inbetriebnahme eines ETCS Level 1 streckenseitigen Teilsystems anzusuchen, mit dem sich einige optionale Funktionen (z. B. Loop-Infill, Radio-Infill) umsetzen lassen, und für das die Fahrzeuge mit entsprechender Ausrüstung ausgestattet sein müssen, um auf dieser Strecke fahren zu können, sollte die NSB die Regulierungsstelle um eine Bestätigung dahingehend ersuchen, ob dies andere*

Eisenbahnunternehmen nicht diskriminiert und ob die relevanten Informationen allen interessierten Parteien zur Verfügung gestellt wurden, um ihnen die nötige Zeit für die entsprechende Anpassung ihrer Fahrzeuge zu geben.

8.5 Zusammenarbeit zwischen einer NSB und einer Genehmigungsbehörde

Die Richtlinie 2012/34/EU bestimmt wie folgt:

Artikel 24 Absatz 3: *Ungeachtet des Absatzes 1 kann eine Genehmigungsbehörde, wenn eine Genehmigung wegen Nichterfüllung der Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit ausgesetzt oder widerrufen worden ist, bis zum Abschluss der Reorganisation des Eisenbahnunternehmens auch eine befristete Genehmigung erteilen, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Die befristete Genehmigung gilt jedoch nur für höchstens sechs Monate vom Zeitpunkt ihrer Erteilung an.*

Artikel 24 Absatz 5: *Im Falle einer Änderung, die sich auf die Rechtsstellung eines Eisenbahnunternehmens auswirkt, insbesondere bei Zusammenschlüssen oder Übernahmen, kann die Genehmigungsbehörde entscheiden, dass die Genehmigung zur erneuten Zustimmung vorzulegen ist. Das betreffende Eisenbahnunternehmen kann den Betrieb fortsetzen, sofern nicht die Genehmigungsbehörde entscheidet, dass die Sicherheit gefährdet ist. In einem solchen Fall ist die Entscheidung zu begründen.*

In der Praxis bedeutet das, dass sich die Genehmigungsbehörde mit der NSB als Sicherheitsbehörde beraten muss, damit sie ihre Lizenzentscheidung treffen kann. Die Genehmigungsbehörde muss eine Antwort auf die Frage erhalten, ob die Sicherheit womöglich gefährdet ist. Falls dem Eisenbahnunternehmen eine befristete Genehmigung erteilt worden ist (siehe Artikel 24 Absatz 3). Eine zweite, zu bedenkende Frage ist, ob ein Lizenzantrag erneut zur Genehmigung vorgelegt werden muss (siehe Artikel 24 Absatz 5). Bei der Entscheidungsfindung muss die Genehmigungsbehörde die Sichtweise der NSB als Sicherheitsregulierungsbehörde berücksichtigen.

8.6 Zusammenarbeit zwischen einer NSB und einer ECM-Zertifizierungsstelle

Die NSB und ECM-Zertifizierungsstellen sollten zusammenarbeiten, um Doppelarbeit zu vermeiden. Das heißt, wenn eine NSB während ihrer Überwachung ein Fahrzeug (Güterwagen) bemerkt, das schlecht gewartet ist, und sie somit Zweifel daran hat, dass diese spezielle ECM die mit ihrer Zertifizierung einhergehenden Anforderungen erfüllen kann, dann sollte sie diese Informationen gemäß Artikel 9 der ECM-Verordnung an die relevante ECM-Zertifizierungsstelle weitergeben. Ebenso sollte die ECM-Zertifizierungsstelle, wenn sie einen Antrag einer bestehenden ECM auf eine Zertifizierung ablehnt, ihre diesbezüglichen Informationen an die zuständige NSB weitergeben. Solche Informationen können den NSB helfen, ihre Überwachungsstrategien anzupassen und entsprechend zu planen.

9. Kompetenzmanagementsystem

Gemäß Artikel 6 der CSM zur Überwachung stellen die NSB sicher, dass das zur Durchführung der Überwachungstätigkeiten eingesetzte Personal über die dafür notwendigen Kompetenzen verfügt. Die NSB sollten diese Mitarbeiter anhand eines Kompetenzmanagementsystems auswählen, schulen und ihre Kompetenz aufrechterhalten. Es liegt an jeder einzelnen NSB, ein eigenes Kompetenzmanagementsystem gemäß Artikel 6 der CSM-Verordnung zu schaffen und aufzubauen. Um die NSB bei der Bewältigung dieses Problems zu unterstützen, hat die Agentur einen Leitfaden zum Kompetenzmanagementsystem erstellt, der Ratschläge darüber enthält, was ein geeignetes Kompetenzmanagementsystem ausmacht und welche Fragen die NSB bei der Entwicklung eines solchen berücksichtigen muss (siehe *Leitfaden der Agentur zum*

Kompetenzmanagementsystem). Der Leitfaden wird jedoch nicht detailliert darlegen, wie so ein Kompetenzmanagementsystem aussehen könnte, da dies jeder einzelnen NSB selbst obliegt.

Anhang Vorlage für eine Überwachungsstrategie

Inhalt**1. Hintergrund****2. Ziel****3. Grundsätze**

- a. **Verhältnismäßig** gegenüber den Risiken, mit denen die Eisenbahnunternehmen zu tun haben, und nicht gegenüber ihrer Ertragskraft, Verfügbarkeit von Ressourcen oder der Dauer ihrer bestehenden Verträge;
- b. **Konsistenter** Ansatz bei der gesamten Tätigkeit der (Name der NSB);
- c. **Zielgerichtet** auf die Effizienz des Sicherheitsmanagementsystems der Unternehmen; Prüfung ob die Mitarbeiter des Unternehmens ihr Managementsystem nutzen, um sichere Ergebnisse zu erzielen;
- d. **Transparent** und offen über die von der (Name der NSB) angenommene Politik, Praxis und ihre Ansätze, unter Berücksichtigung der Notwendigkeit für Unternehmen, bestimmte Angelegenheiten zwischen ihnen und dem Mitgliedstaat geheim zu halten;
- e. **Fair** und per Gesetz **rechenschaftspflichtig** für Maßnahmen, insbesondere Durchsetzungen, die mit der Durchsetzungspolitik der (Name der NSB) im Einklang stehen;
- f. **Zusammenarbeit: die NSB wird mit anderen zuständigen Behörden zusammenarbeiten, damit Belange von gemeinsamem Interesse rund um die Sicherheit gelöst werden;**
- g. **Informiert durch** Informationen aus vielen Quellen, wie die Bewertung von Sicherheitszertifikaten und die Ergebnisse von Untersuchungen der NIB.

4. Überwachungsregelungen**a. Leitung****b. Personalbestand****5. Risikolevels im Mitgliedstaat****6. Strategische Prioritäten bei der Überwachung****a. Sicherheitsmanagementsysteme****b. Zusammenarbeit mit anderen nationalen Sicherheitsbehörden****c. Top-Prioritäten für die Überwachung****d. Zweitrangige Prioritäten für die Überwachung****7. Überwachungsmethoden****8. Wie Überwachungspläne aufgebaut sind****9. Durchsetzung**

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.