

VERORDNUNG (EU) Nr. 1158/2010 DER KOMMISSION**vom 9. Dezember 2010****über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Ausstellung von Eisenbahnsicherheitsbescheinigungen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) ⁽¹⁾, insbesondere Artikel 6 Absatz 1,

gestützt auf die Empfehlung ERA/REC/SAF/09-2009 der Europäischen Eisenbahngentur an die Kommission vom 18. September 2009 über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Konformitätsbewertung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 2004/49/EG schafft gleiche Rahmenbedingungen für alle Eisenbahnunternehmen, da in der gesamten Union die gleichen Anforderungen an die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen gestellt werden. Zweck der gemeinsamen Sicherheitsmethode (CSM) ist es, gemäß Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie 2004/49/EG für die nationalen Sicherheitsbehörden einen Rahmen zur unionsweiten Harmonisierung ihrer Entscheidungskriterien zu schaffen.
- (2) Nationale Sicherheitsbehörden benötigen eine Methode, anhand deren sie bewerten können, inwieweit die von den Eisenbahnunternehmen entwickelten Verfahren geeignet sind, die harmonisierten Anforderungen an die Ausstellung der Teil A Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a und der Teil B Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b zu erfüllen. Für die Bewertung durch die nationalen Sicherheitsbehörden sollten Kriterien und die einzuhaltenden Verfahren festgelegt werden.
- (3) Hinsichtlich der Erfüllung der Sicherheitsanforderung, dass die Zuständigkeit für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen klar festzulegen ist, sollte ein Eisenbahnunternehmen, das nicht die für die Instandhaltung sämtlicher von ihm betriebener Fahrzeuge zuständige Stelle ist, mittels geeigneter vertraglicher Vereinbarungen, wie

dem Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV), sicherstellen, dass für jedes Fahrzeug eine für die Instandhaltung zuständige Stelle existiert, die für die Fahrzeuginstandhaltung entsprechend Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG verantwortlich ist. Der zwischen beiden Unternehmen für den sicheren Betrieb der Fahrzeuge notwendige Informationsaustausch sollte vertraglich festgelegt werden.

- (4) Bei der Bewertung der Erfüllung der Sicherheitsanforderungen von Produkten oder Dienstleistungen, die das Eisenbahnunternehmen von Auftragnehmern oder Zulieferern erhält, wie beispielsweise Dienstleistungen von gemäß der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen ⁽²⁾ anerkannten Ausbildungszentren, können die den Auftragnehmern oder Zulieferern gemäß dem einschlägigen Unionsecht ausgestellten Genehmigungen bzw. Bescheinigungen als hinreichender Nachweis gelten. Als hinreichender Nachweis kann auch die Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen gemäß Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG gelten. Bis zum Inkrafttreten des europäischen Zertifizierungssystems können Bescheinigungen, die auf der Grundlage der am 14. Mai 2009 unterzeichneten Vereinbarung über Grundsätze eines gemeinsamen Zertifizierungssystems von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen ⁽³⁾ ausgestellt wurden, als hinreichender Nachweis bei der Bewertung der Einhaltung einschlägiger Sicherheitsanforderungen gelten.
- (5) Die nationalen Sicherheitsbehörden bewerten die Fähigkeit eines Eisenbahnunternehmens, sämtliche Anforderungen an den allgemeinen Betrieb und den Betrieb auf einem bestimmten Netz, für das eine Bescheinigung beantragt wird, zu erfüllen, indem sie dessen Sicherheitsmanagementsystem auf globaler Ebene bewerten.
- (6) Jede nationale Sicherheitsbehörde sollte gemäß Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe f und Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie 2004/49/EG Vorkehrungen treffen, um zu überprüfen, ob die bei der Beantragung einer Sicherheitsbescheinigung genannten Ergebnisse auch im Betrieb nach Ausstellung der Bescheinigung erbracht und die notwendigen Anforderungen zu jedem Zeitpunkt erfüllt werden. Daher ist es notwendig, ein auf wesentliche Grundsätze gestütztes System zur Überwachung nach Erteilung der Genehmigungen aufzubauen, um ein harmonisiertes Vorgehen der nationalen Sicherheitsbehörden in den einzelnen Mitgliedstaaten sicherzustellen.

⁽²⁾ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed_mou_on_ecm.pdf

⁽¹⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

- (7) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 27 Absatz 1 der Richtlinie 2004/49/EG genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung legt gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG eine gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Konformitätsbewertung in Bezug auf die Anforderungen an die Sicherheitsbescheinigungen fest.

Die CSM umfasst:

- a) die in den Anhängen I, II und III dieser Verordnung genannten Verfahren und Kriterien zur Bewertung der von den Eisenbahnunternehmen eingereichten Anträge auf Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie 2004/49/EG,
- b) die in Anhang IV dieser Verordnung genannten Grundsätze für die Überwachung der Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie 2004/49/EG, nachdem die nationale Sicherheitsbehörde die Bescheinigung ausgestellt hat.

Artikel 2

Begriffsbestimmung

Für die Zwecke dieser Verordnung gilt die folgende Begriffsbestimmung: „Überwachung“ bezeichnet die von der nationalen Sicherheitsbehörde getroffenen Vorkehrungen zur Feststellung, ob nach Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung das Sicherheitsniveau aufrechterhalten wird.

Artikel 3

Verfahren zur Bewertung der Anträge

1. Bei der Prüfung der Anträge auf Ausstellung der Sicherheitsbescheinigungen (Teil A und Teil B), die nach Inkrafttreten

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9. Dezember 2010

dieser Verordnung eingereicht werden, stellen die nationalen Sicherheitsbehörden anhand des in Anhang I dieser Verordnung genannten Verfahrens fest, inwieweit die Anforderungen der Richtlinie 2004/49/EG erfüllt sind. Die nationalen Sicherheitsbehörden stellen anhand der in Anhang II dieser Verordnung genannten Bewertungskriterien Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG und anhand der Kriterien in Anhang III dieser Verordnung Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 4 der Richtlinie 2004/49/EG aus. Diese Kriterien sind auch bei der Erneuerung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 5 der Richtlinie 2004/49/EG anzuwenden.

2. Während der Bewertung können nationale Sicherheitsbehörden Zusagen der Antragsteller akzeptieren, dass diese durch vertragliche Vereinbarungen mit Dritten ein Risikomanagement betreiben. In den Verträgen ist ferner der für den sicheren Betrieb der Fahrzeuge notwendige Informationsaustausch insbesondere auf den Gebieten festzulegen, die das Instandhaltungsmanagement betreffen.

3. Produkte oder Dienstleistungen, die das Eisenbahnunternehmen von Auftragnehmern oder Zulieferern erhält, gelten dann als mit den Sicherheitsanforderungen konform, wenn Auftragnehmer, Zulieferer oder Produkte gemäß den einschlägigen Zertifizierungssystemen nach Unionsrecht für die Bereitstellung solcher Produkte und Dienstleistungen zertifiziert sind.

Artikel 4

Überwachung

Nach Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung (sowohl Teil A als auch Teil B) überwachen die nationalen Sicherheitsbehörden die durchgängige Anwendung des Sicherheitsmanagementsystems durch die Eisenbahnunternehmen und wenden dabei die in Anhang IV genannten Grundsätze an.

Artikel 5

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO

ANHANG I

Verfahren zur Bewertung der Erfüllung der Anforderungen im Hinblick auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstaben a und b der Richtlinie 2004/49/EG

1. Die Verfahren, die die nationalen Sicherheitsbehörden einführen, um Anträge auf Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen entgegenzunehmen und zu bewerten, müssen sich auf die folgenden Grundsätze stützen:

a) Einführung und Überprüfung des Bewertungsverfahrens

Die nationalen Sicherheitsbehörden entwickeln strukturierte und überprüfbare Verfahren, die von hinreichend sachkundigem Personal angewandt werden. Sie prüfen die Anträge anhand der in den Anhängen II und III genannten Bewertungskriterien für Sicherheitsmanagementsysteme. Sie dokumentieren und begründen alle Entscheidungen. Das allgemeine Bewertungsverfahren der nationalen Sicherheitsbehörden wird regelmäßig intern überprüft und ständig verbessert, um seine durchgängige Wirksamkeit und Effizienz zu gewährleisten.

b) Qualität des Bewertungsverfahrens

Die nationalen Sicherheitsbehörden überwachen die Qualität ihrer eigenen Leistung an besonders wichtigen Punkten der Bearbeitung von Anträgen auf Sicherheitsbescheinigungen.

c) Umfang der Bewertung

Die Bewertung erfolgt auf Ebene des Managementsystems und ist verfahrensgesteuert. Zeigen sich bei der Überprüfung Unzulänglichkeiten, kann die nationale Sicherheitsbehörde nach eigenem Ermessen und abhängig von Art und Schwere der Abweichung die Punkte aufzeigen, die verbessert werden müssen. Die nationale Sicherheitsbehörde kann letztlich ihre Befugnis wahrnehmen und einen Antrag ablehnen.

Die Bewertung muss

— den Risiken, dem Charakter und dem Umfang des Betriebs des Antragstellers angemessen sein,

— sich auf die Einschätzung stützen, inwieweit das Eisenbahnunternehmen insgesamt in der Lage ist, einen sicheren Betrieb, wie in seinem Sicherheitsmanagementsystem angegeben, zu gewährleisten.

d) Bewertungsfristen

Die nationalen Sicherheitsbehörden schließen die Bewertung innerhalb der in Artikel 12 der Richtlinie 2004/49/EG genannten Frist ab und gewährleisten, dass die vom Antragsteller vorgelegten Belege ausreichend geprüft werden. Die nationalen Sicherheitsbehörden unterrichten das Eisenbahnunternehmen so früh wie praktisch möglich während der Bewertungsphase über Fragen von besonderer Bedeutung.

e) Entscheidungsfindung während der Bewertung

Die Entscheidung über die Annahme oder Ablehnung eines Antrags auf eine Sicherheitsbescheinigung stützt sich auf die vom Antragsteller vorgelegten Belege und auf den Nachweis der Erfüllung der einschlägigen Anforderungen.

2. Die nationalen Sicherheitsbehörden bewerten, ob der Antrag auf eine Sicherheitsbescheinigung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 der Kommission⁽¹⁾ genügt.

3. Die nationalen Sicherheitsbehörden bewerten insbesondere, ob die beigelegte Zusammenfassung des Handbuchs des Sicherheitsmanagementsystems eine erste Beurteilung der Qualität und Eignung des Sicherheitsmanagementsystems ermöglicht, und entscheiden, für welche Bereiche noch weitere Informationen benötigt werden. Hierbei können die nationalen Sicherheitsbehörden Informationen so detailliert anfordern, wie sie dies zur Bewertung des Antrags für vernünftig und notwendig erachten.

4. Bei der Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung ist für jedes Bewertungskriterium zu dokumentieren, inwieweit das Sicherheitsmanagementsystem des Antragstellers die Bewertungskriterien erfüllt.

⁽¹⁾ ABl. L 153 vom 14.6.2007, S. 9.

5. Stellen die nationalen Sicherheitsbehörden einen Punkt fest, zu dem sie Rücksprache halten müssen oder der möglicherweise die Kriterien nicht erfüllt, müssen sie dieses im Einzelnen darlegen und dem Antragsteller die in der Antwort erwartete Genauigkeit erklären. Hierzu
 - a) beziehen sie sich genau auf das jeweilige Kriterium und stellen sicher, dass der Antragsteller verstanden hat, welche Bereiche dem Kriterium nicht genügen;
 - b) verweisen sie auf den jeweiligen Teil der einschlägigen Verordnungen, Vorschriften und/oder Normen;
 - c) begründen sie die Nichterfüllung des Kriteriums;
 - d) vereinbaren sie je nach Genauigkeit des Kriteriums weitere Zusagen, Informationen und Belege und geben an, welche Abhilfemaßnahmen der Antragsteller innerhalb welcher Frist zu ergreifen hat;
 - e) geben sie die Bereiche an, die im Rahmen der Überwachung nach Ausstellung der Bescheinigung weiter geprüft werden können.
 6. Beantragt ein Eisenbahnunternehmen gleichzeitig Sicherheitsbescheinigungen für beide Teile (Teil A und Teil B), stellen die nationalen Sicherheitsbehörden sicher, dass gemäß der Verordnung (EG) Nr. 653/2007 die Teil A-Bescheinigung zuerst ausgestellt wird oder beide Bescheinigungen zusammen ausgestellt werden. Unabhängig hiervon müssen die nationalen Sicherheitsbehörden ein Verfahren festlegen, wie sie das Antragsformular verwenden (insbesondere das Deckblatt für die Anhänge), wenn beide Bescheinigungen gleichzeitig neu beantragt werden.
 7. Die bestehenden allgemeinen Verfahren für die Bewertung von Anträgen auf Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen gelten auch für die Beantragung von Sicherheitsbescheinigungen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG.
 8. Die nationalen Behörden dürfen bei ihrer Bewertung von Anträgen auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG nur die Fähigkeit des Eisenbahnunternehmens beurteilen, die Anforderungen an den Betrieb auf dem betreffenden Netz, für das eine Bescheinigung beantragt wird, zu erfüllen, wobei sie sich auf die Verfahren stützen, die das Unternehmen für den Erhalt der Bescheinigung (Teil A) festgelegt hat.
 9. Die Bewertungskriterien stützen sich auf den Nachweis, dass die Ergebnisse aus der Anwendung der Verfahren für den Betrieb auf einem bestimmten Netz protokolliert wurden, und auf die Zusage, dass die Verfahren auch angewandt werden. Zur Überprüfung, inwieweit die Kriterien erfüllt wurden, können die nationalen Sicherheitsbehörden deshalb die Vorlage eines Musters der Dokumente verlangen, die das Eisenbahnunternehmen zu verwenden beabsichtigt.
 10. Die nationalen Sicherheitsbehörden kooperieren bei Fragen der Nichterfüllung von Bewertungskriterien für Teil B oder bei Anfragen zu Anträgen für Teil B. Eine nationale Sicherheitsbehörde, die einen Antrag für Teil B bewertet, setzt sich mit der nationalen Behörde in Verbindung, die Teil A ausgestellt hat, und erörtert und vereinbart mit ihr, welche Maßnahmen gegebenenfalls jede Behörde ergreifen sollte, um die Erfüllung der Bewertungskriterien für Teil B sicherzustellen.
-

ANHANG II

Kriterien zur Bewertung der Erfüllung der Anforderungen im Hinblick auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG bezüglich des in Artikel 9 und Anhang III der genannten Richtlinie beschriebenen Sicherheitsmanagementsystems von Eisenbahnunternehmen

- A. MASSNAHMEN ZUR KONTROLLE ALLER MIT DER TÄTIGKEIT DES EISENBAHNUNTERNEHMENS VERBUNDENEN RISIKEN ⁽¹⁾
- A.1 Es bestehen Verfahren zur Ermittlung von Risiken im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, auch von Risiken, die sich direkt aus den Arbeitstätigkeiten, der Art des Arbeitsplatzes, der Arbeitsbelastung und den Tätigkeiten anderer Organisationen bzw. Personen ergeben.
- A.2 Es bestehen Verfahren zur Entwicklung und Einführung von Risikokontrollmaßnahmen.
- A.3 Es bestehen Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit von Risikokontrollverfahren und zur Umsetzung gegebenenfalls notwendiger Änderungen.
- A.4 Es bestehen Verfahren, die der Notwendigkeit Rechnung tragen, gegebenenfalls mit anderen Stellen (z. B. Fahrgwegbetreiber, Eisenbahnunternehmen, Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, mit der Instandhaltung betraute Stellen, Fahrzeughalter, Dienstleistungsanbieter und Beschaffungsstellen) in Fragen zusammenzuarbeiten, bei denen es Überschneidungen gibt und davon auszugehen ist, dass sie sich auf die Einführung von geeigneten Risikokontrollmaßnahmen im Sinne von Artikel 4 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG auswirken werden.
- A.5 Es bestehen Verfahren zur Abstimmung der Dokumentation und Kommunikation mit den einschlägigen Stellen, einschließlich der Feststellung der Aufgaben und Zuständigkeiten jeder beteiligten Organisation sowie der Spezifikationen für den Informationsaustausch.
- A.6 Es bestehen Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit dieser Vorkehrungen und zur Umsetzung gegebenenfalls notwendiger Änderungen.
- B. RISIKOKONTROLLE IM ZUSAMMENHANG MIT INSTANDHALTUNG UND MATERIALBESCHAFFUNG ⁽²⁾
- B.1 Es bestehen Verfahren, anhand deren sich aus den Sicherheitsdaten und der Zuordnung von Fahrzeugen Instandhaltungsanforderungen, -normen und -verfahren ableiten lassen.
- B.2 Es bestehen Verfahren für die Anpassung der Instandhaltungsintervalle an Art und Umfang der Dienstleistung bzw. an die Fahrzeugdaten.
- B.3 Es bestehen Verfahren für die klare Zuweisung der Zuständigkeiten für die Instandhaltung, für die Festlegung der notwendigen Anforderungen an die Instandhaltungstätigkeit und für die Zuweisung angemessener Verantwortungsebenen.
- B.4 Es bestehen Verfahren zur Erhebung von Daten über Funktionsstörungen und Mängel, die im täglichen Betrieb aufgetreten sind, und zu deren Weiterleitung an die Verantwortlichen für die Instandhaltung.
- B.5 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Risiken, die sich aus Mängeln, Konstruktionsfehlern oder Funktionsstörungen während der Nutzungsdauer ergeben, ermittelt, dokumentiert und an die Beteiligten weitergeleitet werden.
- B.6 Es bestehen Verfahren zur Überprüfung und Kontrolle der Instandhaltungsleistung und ihrer Ergebnisse, damit sichergestellt ist, dass die Unternehmensstandards eingehalten werden.
- C. RISIKOKONTROLLE IM ZUSAMMENHANG MIT AUFTRAGNEHMERN UND DER KONTROLLE VON ZULIEFERERN ⁽³⁾
- C.1 Es bestehen Verfahren zur Überprüfung der fachlichen Eignung von Auftragnehmern (auch von Unterauftragnehmern) und Zulieferern.
- C.2 Es bestehen Verfahren zur Überprüfung und Kontrolle des Sicherheitsniveaus und der Ergebnisse sämtlicher von einem Auftragnehmer oder Zulieferer erbrachten Dienstleistungen und gelieferten Produkte, damit sichergestellt ist, dass sie den vertraglichen Anforderungen genügen.

⁽¹⁾ Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽²⁾ Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽³⁾ Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2004/49/EG.

- C.3 Die Zuständigkeiten und Aufgaben im Zusammenhang mit der Eisenbahnsicherheit sind klar festgelegt, bekannt und zwischen den Vertragspartnern und allen sonstigen Beteiligten aufgeteilt.
- C.4 Es bestehen Verfahren, die die Rückverfolgbarkeit sicherheitsrelevanter Dokumente und Verträge gewährleisten.
- C.5 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Sicherheitsaufgaben, auch der Austausch sicherheitsrelevanter Informationen, von den Auftragnehmern bzw. Zulieferern entsprechend den einschlägigen, vertraglich festgelegten Anforderungen ausgeführt werden.
- D. RISIKEN AUS DEN TÄTIGKEITEN SONSTIGER BETEILIGTER AUSSERHALB DES EISENBAHNSYSTEMS ⁽¹⁾
- D.1 Es bestehen Verfahren, um dort, wo es angemessen und geboten erscheint, potenzielle Risiken durch beteiligte außerhalb des Eisenbahnsystems zu ermitteln.
- D.2 Es bestehen Verfahren zur Festlegung von Kontrollmaßnahmen, um die unter D.1 ermittelten Risiken zu begrenzen, sofern dies im Verantwortungsbereich des Antragstellers liegt.
- D.3 Es bestehen Verfahren zur Überwachung der Wirksamkeit der unter D.2 genannten Maßnahmen und zur Umsetzung gegebenenfalls notwendiger Änderungen.
- E. DOKUMENTATION DES SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEMS
- E.1 Es gibt eine Tätigkeitsbeschreibung, aus der Art, Umfang und Risiko des Betriebs klar hervorgehen.
- E.2 Es gibt eine Beschreibung des Aufbaus des Sicherheitsmanagementsystems, einschließlich einer Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung.
- E.3 Es gibt eine Beschreibung der Verfahren des gemäß Artikel 9 und Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG geforderten Sicherheitsmanagementsystems, die Art und Umfang des Betriebs Rechnung tragen.
- E.4 Es gibt eine Aufstellung und Kurzbeschreibung der sicherheitskritischen Verfahren und Aufgaben für die jeweilige Art von Tätigkeit bzw. Dienstleistung.
- F. ZUSTÄNDIGKEITSVERTEILUNG ⁽²⁾
- F.1 Es gibt eine Beschreibung, wie sichergestellt wird, dass Tätigkeiten im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems in der gesamten Organisation auf der Grundlage nachgewiesener Kenntnisse und unter der Hauptverantwortung der Geschäftsleitung koordiniert werden.
- F.2 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Personal mit nachgeordneten Zuständigkeiten innerhalb der Organisation über die Autorität, fachliche Befähigung und die notwendigen Ressourcen verfügt, um seinen Aufgaben gerecht zu werden.
- F.3 Sicherheitsrelevante Verantwortungsbereiche und die Verteilung von Zuständigkeiten entsprechend den damit verbundenen Funktionen und ihren Überschneidungen sind klar festgelegt.
- F.4 Es besteht ein Verfahren, das sicherstellt, dass sicherheitsrelevante Aufgaben klar festgelegt sind und an Personal delegiert werden, das über die erforderliche fachliche Befähigung verfügt.
- G. KONTROLLE AUF DEN VERSCHIEDENEN EBENEN DURCH DIE GESCHÄFTSLEITUNG ⁽³⁾
- G.1 Es gibt eine Beschreibung der Art und Weise, wie die Zuständigkeiten für jedes sicherheitsrelevante Verfahren in der gesamten Organisation zugewiesen werden.
- G.2 Es gibt ein Verfahren für die regelmäßige Überwachung der Aufgabenerfüllung durch die Vorgesetzten, die eingreifen müssen, wenn die Aufgaben nicht ordnungsgemäß ausgeführt werden.
- G.3 Es bestehen Verfahren zur Ermittlung und zum Umgang mit den Auswirkungen anderer Managementaktivitäten auf das Sicherheitsmanagementsystem.

⁽¹⁾ Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽²⁾ Anhang III Nummer 1 der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽³⁾ Anhang III Nummer 1 der Richtlinie 2004/49/EG.

G.4 Es bestehen Verfahren, um Personal, das mit Aufgaben des Sicherheitsmanagements betraut ist, zur Verantwortung zu ziehen.

G.5 Es bestehen Verfahren für die Zuteilung von Ressourcen für die Wahrnehmung von Aufgaben im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems.

H. EINBEZIEHUNG VON PERSONAL UND PERSONALVERTRETEREN AUF ALLEN EBENEN ⁽¹⁾

H.1 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass das Personal und seine Vertreter angemessen repräsentiert sind und konsultiert werden, wenn Sicherheitsaspekte betrieblicher Verfahren, die das Personal betreffen könnten, festgelegt, vorgeschlagen, überprüft und weiterentwickelt werden.

H.2 Die Einbeziehung des Personals und die Konsultationsverfahren sind dokumentiert.

I. GEWÄHRLEISTUNG FORTLAUFENDER VERBESSERUNGEN ⁽²⁾

Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass das Sicherheitsmanagementsystem, wo dies vernünftig und praktikabel ist, fortlaufend verbessert wird. Hierunter fallen:

- a) Verfahren zur regelmäßigen Überprüfung des Sicherheitsmanagementsystems im erforderlichen Umfang;
- b) Verfahren zur Beschreibung der Vorkehrungen für die Überwachung und Auswertung einschlägiger Sicherheitsdaten;
- c) Verfahren zur Beschreibung der Art und Weise, wie festgestellte Mängel behoben werden;
- d) Verfahren zur Beschreibung der Umsetzung neuer Regeln für das Sicherheitsmanagement, die sich auf Entwicklungen und Erfahrungen stützen;
- e) Verfahren zur Beschreibung der Art und Weise, wie Ergebnisse interner Audits in Verbesserungen des Sicherheitsmanagementsystems einfließen.

J. VOM UNTERNEHMENSLEITER GENEHMIGTE UND DEM GESAMTEN PERSONAL MITGETEILTE SICHERHEITSORDNUNG ⁽³⁾

Das Unternehmen verfügt über ein Dokument, in dem seine Sicherheitsordnung dargelegt ist und das:

- a) dem gesamten Personal, z. B. über das Intranet des Unternehmens, mitgeteilt und zur Verfügung gestellt wird;
- b) der Art und dem Umfang der Dienstleistung angemessen ist;
- c) von der Unternehmensleitung genehmigt ist.

K. QUALITATIVE UND QUANTITATIVE ZIELE DER ORGANISATION ZUR ERHALTUNG UND VERBESSERUNG DER SICHERHEIT SOWIE PLÄNE UND VERFAHREN FÜR DIE ERREICHUNG DIESER ZIELE ⁽⁴⁾

K.1 Es bestehen Verfahren zur Festlegung einschlägiger Sicherheitsziele im Einklang mit dem Rechtsrahmen, und diese Ziele sind in einem Dokument aufgeführt.

K.2 Es bestehen Verfahren zur Festlegung einschlägiger Sicherheitsziele im Einklang mit Art und Umfang des Eisenbahnbetriebs und den damit verbundenen Risiken.

K.3 Es bestehen Verfahren für die regelmäßige Bewertung des gesamten Sicherheitsniveaus mit Blick auf die auf Unternehmensebene der Organisation und auf Ebene des Mitgliedstaats festgelegten Sicherheitsziele.

⁽¹⁾ Anhang III Nummer 1 der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽²⁾ Anhang III Nummer 1 der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽³⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽⁴⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG.

- K.4 Es bestehen Verfahren für die regelmäßige Überwachung und Überprüfung der betrieblichen Vorkehrungen, indem
- a) einschlägige Sicherheitsdaten erhoben werden, um Entwicklungen im Sicherheitsniveau ableiten und die Einhaltung der Ziele bewerten zu können;
 - b) einschlägige Daten ausgewertet und die notwendigen Änderungen vorgenommen werden.
- K.5 Das Eisenbahnunternehmen verfügt über Verfahren für die Ausarbeitung von Plänen und Verfahren zur Erreichung dieser Ziele.
- L. VERFAHREN ZUR EINHALTUNG BESTEHENDER, NEUER UND GEÄNDERTER NORMEN TECHNISCHER UND BETRIEBLICHER ART ODER ANDERER VORGABEN ⁽¹⁾
- L.1 Im Zusammenhang mit den sicherheitsrelevanten Anforderungen bestehen je nach Art und Umfang des Betriebs Verfahren,
- a) um diese Anforderungen zu ermitteln und einschlägige Verfahren zu aktualisieren, um Änderungen Rechnungen zu tragen (Änderungskontrollverfahren);
 - b) um sie zu erfüllen;
 - c) um ihre Erfüllung zu überwachen;
 - d) um Maßnahmen zu ergreifen, falls Abweichungen festgestellt werden.
- L.2 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass für den beabsichtigten Zweck das richtige Personal sowie die richtigen Verfahren, Dokumente, Ausrüstungen und Fahrzeuge eingesetzt werden.
- L.3 Das Sicherheitsmanagementsystem beinhaltet Verfahren, die sicherstellen, dass die Instandhaltung entsprechend den einschlägigen Anforderungen durchgeführt wird.
- M. VERFAHREN UND METHODEN FÜR DIE DURCHFÜHRUNG VON RISIKOBEWERTUNGEN UND DIE ANWENDUNG VON MASSNAHMEN ZUR RISIKOKONTROLLE FÜR DEN FALL, DASS SICH AUS GEÄNDERTEN BETRIEBSBEDINGUNGEN ODER NEUEM MATERIAL NEUE RISIKEN FÜR DIE INFRASTRUKTUR ODER DEN BETRIEB ERGEBEN ⁽²⁾
- M.1 Es bestehen Managementverfahren für die Durchführung von Änderungen der Ausrüstung, Verfahren, Organisation, Personalausstattung oder der Schnittstellen.
- M.2 Es bestehen Verfahren für die Risikobewertung in Bezug auf die Änderungskontrolle und die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Risikoevaluierung und -bewertung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 ⁽³⁾ der Kommission, falls erforderlich.
- M.3 Das Eisenbahnunternehmen verfügt über Verfahren, die sicherstellen, dass die Ergebnisse der Risikobewertung in andere Verfahren der Organisation einfließen und für das betroffene Personal erkennbar sind.
- N. SCHULUNGSPROGRAMME FÜR DAS PERSONAL UND VERFAHREN, DIE SICHERSTELLEN, DASS DIE QUALIFIKATION DES PERSONALS AUFRECHTERHALTEN UND DIE ARBEIT DEMENTSPRECHEND AUSGEFÜHRT WIRD ⁽⁴⁾
- N.1 Es besteht ein System für das Kompetenzmanagement, das mindestens Folgendes beinhaltet:
- a) Ermittlung der für sicherheitsrelevante Aufgaben notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten;
 - b) Auswahlkriterien (Anforderungen an Mindestausbildungsniveau, mentale und physische Eignung);
 - c) Erstausbildung und Bescheinigung der erworbenen Kenntnisse und Fähigkeiten;
 - d) fortlaufende Schulung und regelmäßige Aktualisierung vorhandener Kenntnisse und Fähigkeiten;
 - e) gegebenenfalls regelmäßige Überprüfung der fachlichen Befähigung;

⁽¹⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe c der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽²⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe d der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽³⁾ ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4.

⁽⁴⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe e der Richtlinie 2004/49/EG.

- f) gegebenenfalls besondere Maßnahmen bei Unfällen bzw. Störungen oder längerer Abwesenheit vom Arbeitsplatz;
- g) spezielle, auf das Sicherheitsmanagementsystem ausgerichtete Schulungsmaßnahmen für Personal, das unmittelbar dafür zu sorgen hat, dass das Sicherheitsmanagementsystem funktioniert.
- N.2 Es bestehen Verfahren innerhalb des Systems für das Kompetenzmanagement, die dafür sorgen, dass
- a) sicherheitsrelevante Tätigkeiten ermittelt werden;
- b) Tätigkeiten ermittelt werden, die Verantwortung für betriebliche Entscheidungen innerhalb des Sicherheitsmanagementsystems nach sich ziehen;
- c) Personal über die für seine Aufgaben notwendigen Kenntnisse, Fähigkeiten und Eignungen (medizinisch und psychologisch) verfügt und diese regelmäßig aufgefrischt bzw. aktualisiert werden;
- d) Personal über eine aufgabengerechte fachliche Befähigung verfügt;
- e) die Ausführung von Aufgaben und etwaiger Korrekturen überwacht werden.
- O. VORKEHRUNGEN FÜR EINEN AUSREICHENDEN INFORMATIONSFLUSS INNERHALB DER ORGANISATION UND GEBEBENENFALLS ZWISCHEN ORGANISATIONEN, DIE DIESELBE INFRASTRUKTUR NUTZEN ⁽¹⁾
- O.1 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass:
- a) das Personal das Sicherheitsmanagementsystem kennt und versteht und Informationen leicht zugänglich sind und
- b) das zuständige Sicherheitspersonal die entsprechenden Unterlagen über das Sicherheitsmanagementsystem erhält.
- O.2 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass:
- a) wesentliche betriebliche Informationen relevant und gültig sind;
- b) das Personal diese Informationen kennt, bevor es sie anwendet;
- c) die Informationen dem Personal zugänglich sind und gegebenenfalls Exemplare förmlich ausgehändigt werden.
- O.3 Es bestehen Vorkehrungen für die Weitergabe von Informationen zwischen Eisenbahnunternehmen.
- P. VERFAHREN UND FORMATE FÜR DIE DOKUMENTIERUNG VON SICHERHEITSINFORMATIONEN UND BESTIMMUNG VON VERFAHREN ZUR KONFIGURATIONSÜBERWACHUNG WICHTIGER SICHERHEITSINFORMATIONEN ⁽²⁾
- P.1 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass alle einschlägigen Sicherheitsinformationen korrekt, vollständig, schlüssig, leicht verständlich, aktuell und ordnungsgemäß dokumentiert sind.
- P.2 Es bestehen Verfahren
- a) für die Formatierung, Generierung, Verteilung und Kontrolle der Änderungen sämtlicher einschlägiger Sicherheitsunterlagen;
- b) für den Empfang, die Sammlung und Archivierung sämtlicher einschlägiger Unterlagen bzw. Informationen auf Papier oder durch andere Registrierungssysteme.
- P.3 Es besteht ein Verfahren zur Konfigurationsüberwachung wichtiger Sicherheitsinformationen.

⁽¹⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe f der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽²⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe g der Richtlinie 2004/49/EG.

- Q. VERFAHREN, DIE SICHERSTELLEN, DASS UNFÄLLE, STÖRUNGEN, BEINAHEUNFÄLLE UND SONSTIGE GEFÄHR-
LICHE EREIGNISSE GEMELDET, UNTERSUCHT UND AUSGEWERTET WERDEN UND DIE NOTWENDIGEN VOR-
BEUGUNGSMASSNAHMEN ERGRIFFEN WERDEN ⁽¹⁾
- Q.1 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse
- a) gemeldet, protokolliert, untersucht und ausgewertet werden;
 - b) entsprechend der jeweiligen Rechtslage nationalen Stellen gemeldet werden.
- Q.2 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass:
- a) Empfehlungen der nationalen Sicherheitsbehörde, der nationalen Untersuchungsstelle, der Branche bzw. Empfeh-
lungen aus internen Untersuchungen evaluiert und gegebenenfalls umgesetzt oder in Auftrag gegeben werden.
 - b) einschlägige Berichte bzw. Informationen anderer Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber, mit der Instandhal-
tung betraute Stellen und Fahrzeughalter zur Kenntnis genommen und berücksichtigt werden.
- Q.3 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass einschlägige Informationen im Zusammenhang mit der Untersuchung
und den Ursachen von Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen zu Schulungs-
zwecken genutzt werden und gegebenenfalls Vorbeugungsmaßnahmen ergriffen werden.
- R. BEREITSTELLUNG VON EINSATZ-, ALARM- UND INFORMATIONSPLÄNEN FÜR NOTFÄLLE IN ABSPRACHE MIT
DEN ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN ⁽²⁾
- R.1 In einem Dokument sind alle Arten von Notfällen aufgeführt, einschließlich Betriebsstörungen, und es bestehen
Verfahren zur Ermittlung neuer Arten.
- R.2 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass für jede festgestellte Art von Notfall
- a) die Notfalldienste unverzüglich benachrichtigt werden können;
 - b) den Notfalldiensten alle relevanten Informationen sowohl im Voraus, um Notfallmaßnahmen vorbereiten zu
können, als auch zum Zeitpunkt des Notfalls zur Verfügung stehen.
- R.3 In dem Dokument sind die Aufgaben und Zuständigkeiten aller Beteiligten festgelegt und erläutert.
- R.4 Einsatz-, Alarm und Informationspläne sind vorhanden und umfassen:
- a) Verfahren zur Alarmierung des gesamten Personals, das für das Notfallmanagement zuständig ist;
 - b) Vorkehrungen, damit diese Pläne allen Beteiligten bekannt sind; hierunter fallen auch die Anweisungen im Notfall
für die Fahrgäste;
 - c) Vorkehrungen für die unverzügliche Benachrichtigung des zuständigen Personals, damit dieses die notwendigen
Entscheidungen treffen kann.
- R.5 In einem Dokument ist dargelegt, wie Ressourcen und Mittel zugewiesen wurden und wie der Schulungsbedarf
ermittelt wurde.
- R.6 Es bestehen Verfahren für die umgehende Wiederherstellung des Normalbetriebs.
- R.7 Es bestehen Verfahren, um in Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten Notfallpläne zu testen, Personal zu schulen,
Verfahren zu erproben, Schwachpunkte zu ermitteln und zu überprüfen, wie potenzielle Notfallsituationen bewältigt
werden.
- R.8 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass (insbesondere hinsichtlich der Handhabung gefährlicher Güter) der
Fahrwegbetreiber leicht und unverzüglich das zuständige Personal benachrichtigen kann, das fachlich befähigt ist und
über ausreichende Sprachkenntnisse verfügt.

⁽¹⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe h der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽²⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe i der Richtlinie 2004/49/EG.

- R.9 Es besteht ein Verfahren zur Benachrichtigung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle oder des Fahrzeughalters im Notfall.
- S. BESTIMMUNGEN ÜBER REGELMÄSSIGE INTERNE NACHPRÜFUNGEN DES SICHERHEITSMANAGEMENTSYSTEMS ⁽¹⁾
- S.1 Es besteht ein unabhängiges und unparteiliches internes Auditsystem, das transparent funktioniert.
- S.2 Es besteht ein Zeitplan für geplante interne Audits, der abhängig von den Ergebnissen vorheriger Audits und der Leistungsüberwachung überarbeitet werden kann.
- S.3 Es bestehen Verfahren zur Ermittlung und Auswahl ausreichend qualifizierter Prüfer.
- S.4 Es bestehen Verfahren für
- a) die Analyse und Evaluierung der Ergebnisse der Audits;
 - b) empfohlene Folgemaßnahmen;
 - c) die Nachverfolgung der Wirksamkeit der Maßnahmen;
 - d) die Dokumentierung der durchgeführten Audits und ihrer Ergebnisse.
- S.5 Es bestehen Verfahren, die sicherstellen, dass die Führungsebene Kenntnis der Ergebnisse der Audits hat und die Gesamtverantwortung für Änderungen des Sicherheitsmanagementsystems übernimmt.
- S.6 In einem Dokument ist dargelegt, wie die Audits im Zusammenhang mit den Vorkehrungen für die routinemäßigen Überwachungen geplant werden, damit die Einhaltung interner Verfahren und Standards sichergestellt ist.
-

⁽¹⁾ Anhang III Nummer 2 Buchstabe j der Richtlinie 2004/49/EG.

ANHANG III

Kriterien zur Bewertung der Erfüllung der Anforderungen im Hinblick auf die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe B der Richtlinie 2004/49/EG**ALLGEMEINES**

Die Dienstleistung, für die eine Bescheinigung (Teil B) beantragt wird, wird erläutert, und es wird dargelegt, wie die allgemeinen Verfahren, die das Eisenbahnunternehmen zur Erlangung der Bescheinigung nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG erarbeitet hat, auf die Vorkehrungen zur Erbringung der Dienstleistung (einschließlich der Zuweisung von Ressourcen) angewandt werden.

A. EINHALTUNG DER NETZSPEZIFISCHEN VORSCHRIFTEN ⁽¹⁾

A.1 Anhand von Dokumenten wird belegt, dass die netzspezifischen Vorschriften und Risiken im Zusammenhang mit dem Betrieb auf dem Netz, für das eine Bescheinigung (Teil B) beantragt wird, berücksichtigt wurden und dass das Eisenbahnunternehmen etwaige netzspezifische Vorschriften sowie etwaige Ausnahmen oder Abweichungen von diesen Vorschriften erfüllen kann.

A.2 Netzschnittstellen mit anderen am Eisenbahnbetrieb auf dem betreffenden Netz Beteiligten werden ermittelt.

A.3 Anhand von Dokumenten wird belegt, wie das Eisenbahnunternehmen mit dem Betreiber des betreffenden Netzes und anderen auf dem Netz tätigen Eisenbahnunternehmen zusammenarbeitet und wie die Informationen weitergegeben werden.

A.4 Anhand von Dokumenten wird belegt, wie das Eisenbahnunternehmen mit Notfallsituationen umgeht, einschließlich der Koordinierung mit dem Fahrwegbetreiber und den jeweiligen Behörden.

A.5 Die jeweiligen Vorschriften zur Untersuchung von Unfällen und Störungen sind in Dokumenten festgelegt, die belegen, dass der Antragsteller diese Vorschriften erfüllen kann.

B. ERFÜLLUNG DER NETZSPEZIFISCHEN ANFORDERUNGEN AN DIE BEFÄHIGUNG DES PERSONALS ⁽²⁾

B.1 Anhand von Unterlagen wird belegt, dass das Sicherheitsmanagementsystem des Antragstellers ein Kompetenzmanagementsystem beinhaltet, mit dessen Hilfe

a) Kategorien des an der Dienstleistung beteiligten (angestellten oder beauftragten) Personals ermittelt werden und

b) fachlich befähigtes Personal für das betreffende Netz eingesetzt wird, insbesondere wenn es mit vielfältigen Aufgaben betraut ist, und gegebenenfalls die Zulassung von Personal gewährleistet wird.

B.2 Anhand von Unterlagen wird belegt, dass Vorkehrungen für die Organisation der täglichen Personaltätigkeiten getroffen wurden, die sicherstellen, dass sicherheitsrelevante Aufgaben durchgeführt werden und das Personal aufgabengerecht eingesetzt wird.

B.3 Anhand von Unterlagen wird belegt, dass der Antragsteller Schulungsdokumente vorlegen und gewährleisten kann, dass die Dokumente korrekt, aktuell und in einer Sprache und Terminologie abgefasst sind, die von dem Personal, das sie anwenden muss, verstanden werden.

C. ERFÜLLUNG DER NETZSPEZIFISCHEN ANFORDERUNGEN AN DAS FAHRZEUGMANAGEMENT ⁽³⁾

C.1 In den Unterlagen sind die Art der auf dem jeweiligen Netz eingesetzten Fahrzeuge und die Art des Betriebs klar angegeben.

C.2 Die Unterlagen zeigen auf, inwieweit das Eisenbahnunternehmen die betrieblichen Auflagen für die Art der auf dem Netz eingesetzten Fahrzeuge einhält.

⁽¹⁾ Anhang IV erster Gedankenstrich der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽²⁾ Anhang IV zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 2004/49/EG.

⁽³⁾ Anhang IV dritter Gedankenstrich der Richtlinie 2004/49/EG.

- C.3 In den Unterlagen sind etwaige zusätzliche Anforderungen an die Instandhaltung für das betreffende Netz aufgeführt, und geeignete Vorkehrungen für die Instandhaltung wurden getroffen.
- C.4 In den Unterlagen sind etwaige zusätzliche Anforderungen an das Fahrzeugmanagement für das betreffende Netz aufgeführt, und geeignete Vorkehrungen wurden getroffen.
-

ANHANG IV

Grundsätze für die Überwachung nach Ausstellung der Bescheinigung (Teil A oder Teil B)

1. Die nationalen Sicherheitsbehörden stützen sich bei der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe e der Richtlinie 2004/49/EG auf die folgenden Grundsätze. Diese Grundsätze gelten sowohl für die Überwachungstätigkeiten insgesamt als auch für Einzelfälle innerhalb dieses Rahmens.
 2. Die nationalen Sicherheitsbehörden wenden bei der Abwägung zwischen Durchsetzung und Risiko den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit an. Maßnahmen der nationalen Sicherheitsbehörden, um die Einhaltung der Vorschriften zu erreichen oder um Eisenbahnunternehmen für Verstöße gegen ihre rechtlichen Verpflichtungen zur Rechenschaft zu ziehen, müssen gemessen am Sicherheitsrisiko oder an der potenziellen Schwere des Verstoßes, auch unter Berücksichtigung tatsächlicher oder potenzieller Schäden, verhältnismäßig sein.
 3. Die nationalen Sicherheitsbehörden wenden den Grundsatz der Kohärenz an, um sicherzustellen, dass eine nationale Sicherheitsbehörde unter ähnlichen Umständen mit Blick auf ähnliche Ziele in ähnlicher Weise vorgeht.
 4. Überwachungsmaßnahmen der nationalen Sicherheitsbehörde richten sich vor allem auf solche Tätigkeiten, bei denen sie jeweils von der größten Gefahr oder des am wenigsten beherrschten Risikos ausgeht. Hierzu muss die nationale Sicherheitsbehörde über Methoden und Befugnisse verfügen, um das alltägliche Sicherheitsniveau des Eisenbahnunternehmens bewerten zu können.
 5. Die nationalen Sicherheitsbehörden legen Schwerpunkte fest, um ihre Ressourcen effizient zu nutzen, wobei die Entscheidung, wie dies am besten erreicht werden kann, von der jeweiligen Sicherheitsbehörde allein zu treffen ist. Die Maßnahmen müssen auf diejenigen ausgerichtet sein, die für die Risiken verantwortlich sind und die diese am besten beherrschen können.
 6. Die nationalen Sicherheitsbehörden wenden den Grundsatz der Transparenz an, damit Eisenbahnunternehmen nachvollziehen können, was von ihnen erwartet wird (auch was sie zu tun oder zu unterlassen haben) und was sie von der nationalen Sicherheitsbehörde erwarten können.
 7. Die nationalen Sicherheitsbehörden sind gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG für ihre Entscheidungen rechenschaftspflichtig. Die nationalen Sicherheitsbehörden müssen daher über Strategien und Grundsätze verfügen, anhand deren sie bewertet werden können. Ferner müssen die nationalen Sicherheitsbehörden über ein Beschwerdeverfahren verfügen (Beschwerdeverfahren).
 8. Die nationalen Sicherheitsbehörden arbeiten Kooperationsvereinbarungen aus, um Informationen gegenseitig weiterzugeben und bei Zuwiderhandlungen gegen die Sicherheit ihre Gegenmaßnahmen zu koordinieren. Dies gilt insbesondere für Sicherheitsbescheinigungen (Teil B). Ferner arbeiten nationale Sicherheitsbehörden mit anderen zuständigen Behörden Kooperationsvereinbarungen aus, um Informationen gegenseitig weiterzugeben und um einheitliche Konzepte zu Fragen auszuarbeiten, die sich auf die Eisenbahnsicherheit auswirken.
-