

**VERORDNUNG (EU) Nr. 1078/2012 DER KOMMISSION**

**vom 16. November 2012**

**über eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern, denen eine Sicherheitsbescheinigung beziehungsweise Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, sowie von den für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist**

**(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)<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission sollte auf der Grundlage einer Empfehlung der Europäischen Eisenbahnagentur (die „Agentur“) die zweite Reihe gemeinsamer Sicherheitsmethoden (CSM) verabschieden, die zumindest die in Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe c der Richtlinie 2004/49/EG vorgesehenen Methoden umfasst.
- (2) Am 5. Oktober 2009 erteilte die Kommission der Agentur entsprechend der Richtlinie 2004/49/EG ein Mandat zur Ausarbeitung eines Entwurfs einer CSM-Verordnung für die Überprüfung der Konformität des Betriebs und der Instandhaltung struktureller Teilsysteme mit den einschlägigen grundlegenden Anforderungen. In dieser CSM sollten sowohl die Methoden zur Überprüfung, ob die strukturellen Teilsysteme (einschließlich Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung) gemäß den einschlägigen grundlegenden sicherheitsrelevanten Anforderungen betrieben und instand gehalten werden, als auch Methoden zur Überprüfung, ob der Betrieb und die Instandhaltung der Teilsysteme und ihre Integration in das Gesamtsystem weiterhin mit den Sicherheitsanforderungen im Einklang stehen, festgelegt werden. Die Agentur legte der Kommission ihre Empfehlung hinsichtlich der CSM zusammen mit einem Folgenabschätzungsbericht zum Auftrag der Kommission vor. Die vorliegende Verordnung stützt sich auf die Empfehlung der Agentur.
- (3) Damit bei der Integration struktureller Teilsysteme in das Eisenbahnsystem, ihrem Betrieb und ihrer Instandhaltung die Sicherheit gewährleistet und die Einhaltung grundlegender Anforderungen beim Betrieb sichergestellt wird, sollten die Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sowie die Instandhaltungssysteme der für die Instandhaltung zuständigen Stellen alle erforderlichen Vorkehrungen umfassen, einschließlich Prozesse, Verfahren sowie technische, betriebliche und organisatorische Maßnahmen zur Risikokontrolle. Daher sollten in die Kontrolle der korrekten Anwendung und Effektivität der Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sowie der Instandhaltungssysteme der für die Instandhaltung zuständigen Stellen auch die Anforderungen für den Betrieb struktureller Teilsysteme einbezogen werden.
- (4) Durch diese Verordnung sollten die Voraussetzungen für ein effektives Sicherheitsmanagement bei Betrieb und Instandhaltung des Eisenbahnsystems und, sofern erforderlich und praktikabel, für eine Verbesserung des Managementsystems geschaffen werden.
- (5) Weiter sollte es durch diese Verordnung ermöglicht werden, die Nichteinhaltung von Vorschriften bei der Anwendung eines Managementsystems, die zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen führen kann, so früh wie möglich zu ermitteln. Um diese Arten der Nichteinhaltung von Vorschriften bei Betrieb und Instandhaltung zu beherrschen, sollte ein einheitliches Verfahren für Kontrollaktivitäten angewendet werden. Dieses einheitliche Verfahren sollte insbesondere für die Überprüfung Anwendung finden, inwieweit die Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sowie die Instandhaltungssysteme der für die Instandhaltung zuständigen Stellen die erwarteten Ergebnisse erzielt haben.
- (6) Die Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber sollten die korrekte Anwendung und die Ergebnisse der Vorkehrungen überprüfen, die sie im Rahmen ihres Sicherheitsmanagementsystems im Hinblick auf einen sicheren Betrieb — auch für bestimmte Netze — getroffen haben.
- (7) Diese Verordnung sollte den Zugang zum Markt für Eisenbahnverkehrsdienste erleichtern, weil das Kontrollverfahren vereinheitlicht wird, mit dem das Sicherheitsniveau des Eisenbahnsystems laufend gewährleistet werden soll. Darüber hinaus sollte diese Verordnung zum Aufbau gegenseitigen Vertrauens zwischen den Mitgliedstaaten und von Transparenz beitragen, indem der Austausch sicherheitsrelevanter Informationen zwischen verschiedenen Akteuren des Eisenbahnsektors, die der Aufrechterhaltung der Sicherheit übergreifend über die verschiedenen Schnittstellen dieses Sektors dienen, und die Nachweise für die Anwendung des Kontrollverfahrens vereinheitlicht werden.
- (8) Die Agentur sollte, um der Kommission einen Bericht über die Effektivität und die Anwendung dieser Verordnung vorlegen und gegebenenfalls Empfehlungen zu ihrer Verbesserung formulieren zu können, relevante Informationen bei den verschiedenen beteiligten Akteuren einholen können, unter anderem bei den nationalen Sicherheitsbehörden, den für die Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und anderen für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen<sup>(2)</sup> fallen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

<sup>(2)</sup> ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22.

- (9) 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 und Anwendungsbereich

- (1) In dieser Verordnung wird eine gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) für die Kontrolle festgelegt; mit dieser Methode werden die Voraussetzungen für ein effektives Sicherheitsmanagement bei Betrieb und Instandhaltung des Eisenbahnsystems und gegebenenfalls für eine Verbesserung des Managementsystems geschaffen.
- (2) Diese Verordnung findet Anwendung für die
- Überprüfung der korrekten Anwendung und der Effektivität aller Prozesse und Verfahren im Managementsystem, einschließlich der technischen, betrieblichen und organisatorischen Maßnahmen zur Risikokontrolle. Für Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber umfasst die Kontrolle die technischen, betrieblichen und organisatorischen Elemente, die Voraussetzung für die Erteilung der Bescheinigung beziehungsweise Genehmigung nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe a und Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe a sind, sowie die Bestimmungen für die Erteilung der Bescheinigung beziehungsweise Genehmigung nach Artikel 10 Absatz 2 Buchstabe b und Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie 2004/49/EG;
  - Überprüfung der korrekten Anwendung des Managementsystems insgesamt und der Erreichung der erwarteten Ergebnisse, und
  - Ermittlung und Umsetzung geeigneter Präventiv- und/oder Korrekturmaßnahmen, wenn relevante Fälle von Nichteinhaltung der unter a und b genannten Bestimmungen festgestellt werden.
- (3) Diese Verordnung gilt für Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber, denen eine Sicherheitsbescheinigung oder Sicherheitsgenehmigung erteilt wurde, und die für die Instandhaltung zuständigen Stellen.

#### Artikel 2

##### Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die Begriffbestimmungen des Artikels 3 der Richtlinie 2004/49/EG.

Darüber hinaus bezeichnet der Ausdruck

- „Managementsystem“ entweder die Sicherheitsmanagementsysteme der Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber gemäß Artikel 3 Buchstabe i der Richtlinie 2004/49/EG, die den Anforderungen des Artikels 9 und des Anhangs III der genannten Richtlinie entsprechen, oder das Instandhaltungssystem von für die Instandhaltung zuständigen Stellen, das den Anforderungen des Artikels 14a Absatz 3 der genannten Richtlinie entspricht;
- „Kontrolle“ die von den Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreibern oder für die Instandhaltung zuständigen Stellen getroffenen Vorkehrungen für die Überprüfung der korrekten Anwendung und Effektivität ihres Managementsystems;

- „Schnittstellen“ die Schnittstellen entsprechend der Begriffsbestimmung in Artikel 3 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 352/2009 der Kommission <sup>(1)</sup>.

#### Artikel 3

##### Kontrollverfahren

- (1) Jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Fahrwegbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle
- ist für die Durchführung des im Anhang festgelegten Kontrollverfahrens verantwortlich;
  - gewährleistet, dass auch die von seinen/ihren Auftragnehmern ergriffenen Maßnahmen zur Risikokontrolle entsprechend dieser Verordnung kontrolliert werden. Zu diesem Zweck ist das im Anhang festgelegte Kontrollverfahren anzuwenden, oder die Auftragnehmer sind durch vertragliche Vereinbarungen zur Anwendung dieses Verfahrens zu verpflichten.
- (2) Das Kontrollverfahren umfasst folgende Maßnahmen:
- Festlegung der Strategie, der Prioritäten und des Plans/der Pläne für die Kontrolle;
  - Sammlung und Analyse von Informationen;
  - Erstellung eines Aktionsplans für Fälle inakzeptabler Nichteinhaltung der im Managementsystem festgelegten Anforderungen;
  - Umsetzung des Aktionsplans, falls ein solcher erstellt wird;
  - Bewertung der Effektivität der Maßnahmen des Aktionsplans, falls ein solcher erstellt wurde.

#### Artikel 4

##### Informationsaustausch zwischen beteiligten Akteuren

- (1) Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und die für die Instandhaltung zuständigen Stellen einschließlich ihrer Auftragnehmer stellen durch vertragliche Vereinbarungen sicher, dass alle wichtigen sicherheitsrelevanten Informationen, die im Zuge des im Anhang festgelegten Kontrollverfahrens gewonnen werden, untereinander ausgetauscht werden, damit die jeweils andere Partei in die Lage versetzt wird, alle erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung des Sicherheitsniveaus des Eisenbahnsystems jederzeit gewährleisten zu können.
- (2) Stellen Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber oder die für die Instandhaltung zuständigen Stellen im Zuge des Kontrollverfahrens relevante Sicherheitsrisiken durch Mängel und nichtkonforme Bauweise oder Fehlfunktionen technischer Ausrüstung fest, auch bei strukturellen Teilsystemen, melden sie diese Risiken den Beteiligten, damit diese die erforderlichen Korrekturmaßnahmen ergreifen können, um die Sicherheit des Eisenbahnsystems jederzeit gewährleisten zu können.

#### Artikel 5

##### Berichte

- (1) Die Fahrwegbetreiber und Eisenbahnunternehmen unterrichten die nationale Sicherheitsbehörde durch ihre jährlichen Sicherheitsberichte nach Artikel 9 Absatz 4 der Richtlinie 2004/49/EG über die Anwendung dieser Verordnung.

<sup>(1)</sup> ABl. L 108 vom 29.4.2009, S. 4.

(2) Die nationale Sicherheitsbehörde legt gemäß Artikel 18 der Richtlinie 2004/49/EG Berichte über die Anwendung dieser Verordnung durch die Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und, sofern sie darüber unterrichtet ist, durch die für die Instandhaltung zuständigen Stellen vor.

(3) Im jährlichen Instandhaltungsbericht der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen nach Nummer I.7.4 Buchstabe k des Anhangs III der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 sind Angaben zu den Erfahrungen der für die Instandhaltung zuständigen Stellen mit der Anwendung dieser Verordnung zu machen. Die Agentur sammelt diese Informationen in Zusammenarbeit mit den entsprechenden für die Zertifizierung zuständigen Stellen.

(4) Auch die übrigen für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 fallen, teilen der Agentur ihre Erfahrungen mit der Anwendung dieser Verordnung mit. Die Agentur koordiniert den Erfahrungsaustausch mit diesen für die Instandhaltung zuständigen Stellen.

(5) Die Agentur sammelt alle Informationen über die Erfahrungen mit der Anwendung dieser Verordnung und legt erforderlichenfalls der Kommission Empfehlungen zur Verbesserung dieser Verordnung vor.

(6) Die nationalen Sicherheitsbehörden unterstützen die Agentur bei der Sammlung dieser Informationen bei Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern.

(7) Die Agentur legt der Kommission spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung einen Bericht mit einer Analyse der Effektivität der Methode und der Erfahrungen der Eisenbahnunternehmen, Fahrwegbetreiber und für die Instandhaltung zuständigen Stellen mit der Anwendung dieser Verordnung vor.

#### Artikel 6

#### **Inkrafttreten und Geltung**

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

Diese Verordnung gilt ab dem 7. Juni 2013.

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

Brüssel, den 16. November 2012

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
José Manuel BARROSO

## ANHANG

**DAS KONTROLLVERFAHREN****1. Allgemeines**

- 1.1. Das Kontrollverfahren stützt sich auf sämtliche im Managementsystem vorgesehenen Prozesse und Verfahren, unter anderem die technischen, betrieblichen und organisatorischen Maßnahmen zur Risikokontrolle.
- 1.2. Die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Maßnahmen des Kontrollverfahrens werden in den Abschnitten 2 bis 6 beschrieben.
- 1.3. Dieses Kontrollverfahren ist ein repetitives und iteratives Verfahren, wie das Diagramm in der Anlage zeigt.

**2. Festlegung der Strategie, der Prioritäten und des Plans/der Pläne für die Kontrolle**

- 2.1. Auf der Grundlage seines/ihrer Managementsystems ist jedes Eisenbahnunternehmen, jeder Fahrwegbetreiber und jede für die Instandhaltung zuständige Stelle verantwortlich für die Festlegung seiner/ihrer Strategie, Prioritäten und des Plans/der Pläne für die Kontrolle.
- 2.2. Bei der Festlegung der Prioritäten sind Informationen aus den Bereichen zu berücksichtigen, in denen die größten Risiken bestehen, und die bei ineffektiver Kontrolle zu nachteiligen Auswirkungen für die Sicherheit führen könnten. Es ist eine Priorisierung der Kontrollmaßnahmen festzulegen, wobei jeweils der Bedarf hinsichtlich Zeit, Aufwand und Ressourcen anzugeben ist. Darüber hinaus sind bei der Festlegung der Prioritäten die Ergebnisse zu berücksichtigen, die bereits früher bei der Anwendung des Kontrollverfahrens erzielt wurden.
- 2.3. Das Kontrollverfahren soll so früh wie möglich eventuelle Fälle von Nichteinhaltung bei der Anwendung des Managementsystems aufdecken, die zu Unfällen, Störungen, Beinaheunfällen und sonstigen gefährlichen Ereignissen führen könnten. Es soll zur Umsetzung von Maßnahmen zur Behebung solcher Fälle von Nichteinhaltung führen.
- 2.4. In der Strategie und dem Plan/den Plänen für die Kontrolle sind qualitative und/oder quantitative Indikatoren festzulegen, die es ermöglichen,
  - a) frühzeitig vor einer Abweichung vom erwarteten Ergebnis zu warnen, oder zu gewährleisten, dass das erwartete Ergebnis wie geplant erreicht wird;
  - b) Informationen über ungewünschte Ergebnisse zu liefern;
  - c) die Entscheidungsfindung zu unterstützen.

**3. Sammlung und Analyse von Informationen**

- 3.1. Die Sammlung und Analyse von Informationen erfolgt entsprechend der Strategie, der Prioritäten und des Plans/der Pläne, die für die Kontrolle festgelegt wurden.
- 3.2. Für jeden der unter Nummer 2.4 genannten festgelegten Indikatoren
  - a) werden die erforderlichen Informationen gesammelt;
  - b) wird bewertet, ob Prozesse, Verfahren sowie technische, betriebliche und organisatorische Maßnahmen zur Risikokontrolle korrekt angewendet wurden;
  - c) wird geprüft, ob Prozesse, Verfahren sowie technische, betriebliche und organisatorische Maßnahmen zur Risikokontrolle effektiv sind und ob sie zu den erwarteten Ergebnissen führen;
  - d) wird bewertet, ob das Managementsystem als Ganzes korrekt angewendet wird und ob es die erwarteten Ergebnisse liefert;
  - e) werden die Fälle analysiert und bewertet, in denen die Vorgaben nach den Buchstaben b, c und d nicht erfüllt werden, sowie die Ursachen hierfür ermittelt.

**4. Erstellung eines Aktionsplans**

- 4.1. Für Fälle inakzeptabler Nichteinhaltung ist ein Aktionsplan zu erstellen. Dieser muss
  - a) zur Durchsetzung korrekt umgesetzter Prozesse, Verfahren sowie technischer, betrieblicher und organisatorischer Maßnahmen zur Risikokontrolle führen, oder
  - b) bestehende Prozesse, Verfahren sowie technische, betriebliche und organisatorische Maßnahmen zur Risikokontrolle verbessern, oder
  - c) zusätzliche Maßnahmen zur Risikokontrolle identifizieren und implementieren.
- 4.2. Der Aktionsplan enthält insbesondere folgende Angaben:
  - a) erwartete Ziele und Ergebnisse;

- b) erforderliche Korrektur- und/oder Präventivmaßnahmen;
  - c) die für die Umsetzungsmaßnahmen verantwortliche Person;
  - d) Fristen für die Umsetzung der Maßnahmen;
  - e) die für die Bewertung der Effektivität der Maßnahmen des Aktionsplans nach Abschnitt 6 zuständige Person;
  - f) die Überprüfung der Auswirkungen des Aktionsplans auf die Strategie, die Prioritäten und den Plan/die Pläne für die Kontrolle.
- 4.3. Zur Handhabung der Sicherheitsmaßnahmen an den Schnittstellen entscheidet das Eisenbahnunternehmen, der Fahrwegbetreiber oder die für die Instandhaltung zuständige Stelle im Einvernehmen mit den übrigen beteiligten Akteuren, wer für die Durchführung der erforderlichen Aktionsplans oder Teilen davon zuständig sein soll.
5. **Umsetzung des aktionsplans**
- 5.1. Der Aktionsplan nach Abschnitt 4 ist so umzusetzen, dass die Nichteinhaltung von Vorschriften in den ermittelten Fällen korrigiert wird.
6. **Bewertung der Effektivität der Massnahmen des Aktionsplans**
- 6.1. Die Überprüfung der korrekten Durchführung, Angemessenheit und Effektivität der im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen erfolgt nach dem gleichen in diesem Anhang beschriebenen Kontrollverfahren.
- 6.2. Die Evaluierung der Effektivität des Aktionsplans umfasst insbesondere folgende Tätigkeiten:
- a) Prüfung, ob der Aktionsplan korrekt umgesetzt und fristgerecht abgeschlossen wird;
  - b) Prüfung, ob das erwartete Ergebnis erzielt wurde;
  - c) Prüfung, ob sich inzwischen die Ausgangsbedingungen verändert haben und die im Aktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Risikokontrolle unter den aktuellen Bedingungen noch angemessen sind;
  - d) Prüfung, ob andere Maßnahmen zur Risikokontrolle erforderlich sind.
7. **Nachweise für die Anwendung des Kontrollverfahrens**
- 7.1. Das Kontrollverfahren ist zu dokumentieren, um nachzuweisen, dass es korrekt angewendet wurde. Diese Dokumentation ist vor allem für die Zwecke der internen Bewertung zugänglich zu machen. Auf Anfrage
- a) stellen die Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreiber diese Dokumentation der nationalen Sicherheitsbehörde zur Verfügung;
  - b) stellen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen diese Dokumentation der für die Zertifizierung zuständigen Stelle zur Verfügung. Erfolgt das Management von Schnittstellen über Verträge, stellen die für die Instandhaltung zuständigen Stellen diese Dokumentation den entsprechenden Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern zur Verfügung.
- 7.2. Die nach Nummer 7.1 erstellte Dokumentation umfasst insbesondere
- a) eine Beschreibung der Organisation und des für die Durchführung des Kontrollverfahrens benannten Personals;
  - b) die Ergebnisse der verschiedenen in Artikel 3 Absatz 2 genannten Aktivitäten des Kontrollverfahrens, insbesondere der getroffenen Entscheidungen;
  - c) bei Fällen von Nichteinhaltung, die als inakzeptabel erachtet wurden, eine Liste aller erforderlichen Maßnahmen, die durchgeführt werden müssen, um das erforderliche Ergebnis zu erzielen.
-

Anlage

Rahmen für das Kontrollverfahren

