

# EBA Workshop zum 4. Eisenbahnpaket

## Sicherheitsbescheinigung

Bonn 30. Oktober 2019



Eisenbahn-Sicherheitsrichtlinie 2016/798 (EU)

Eisenbahn-Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797 (EU)

Agenturverordnung  
(EU 2016/797

- **Bereits wirksam!**

**Schlüsseldaten:**

Umsetzung 16. Juni 2019  
bzw. 16. Juni 2020



## Überblick ergänzende Rechtsakte

Durchführungsverordnung über praktische Festlegungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen (EU) 2018/763

Durchführungsverordnung über praktischen Modalitäten für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen (EU) 2018/545

Gemeinsame Sicherheitsmethoden (CSM) über Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme (EU) 2018/762

Gemeinsame Sicherheitsmethoden für die Überwachung (EU) 2018/761

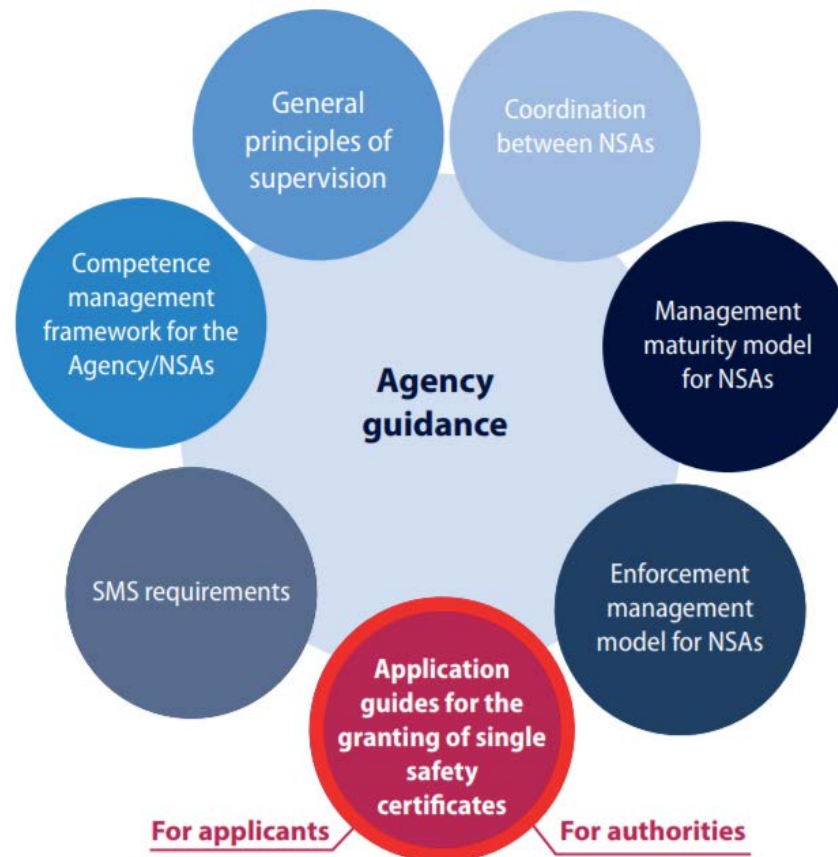
Verordnung zu Gebühren und Entgelten (EU) 2018/764

Verordnung GO Beschwerdekammer (EU) 2018/867

**Leitfäden**  
in allen EU Sprachen



## Leitfäden für die Einführung des neuen EU Sicherheitsrechtsrahmens




## Leitfäden für die Einführung des neuen EU Sicherheitsrechtsrahmens


- 1. Antragstellung auf einheitlichen Sicherheitsbescheinigung (x2!)**
- 2. Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem**
- 3. Allgemeine Prinzipien für die Aufsichtsausübung**
- 4. Koordinierung unter nationalen Sicherheitsbehörden**
- 5. Management Reifegradmodell für nationale Sicherheitsbehörden**
- 6. Durchsetzungsmanagement für Si-Behörden**
- 7. Kompetenzmanagementrahmen für Behörden**

- ERA website:

ERA > Applicants > Applications for single safety certificates  
> Related Guidance > Application Guide for 'Applicants' (for 'Authorities') >  
other languages

ERA > Activities > Common Safety Methods

 **Common Safety Methods on safety management system requirements**  
> Related Guidance > Guide on SMS requirements > other languages

 **Common Safety Methods on supervision**  
> Related Guidance > Guide on supervision > other languages (**no DE!**)

ERA > Can we help you? > FAQ



# Sicherheitsbescheinigung

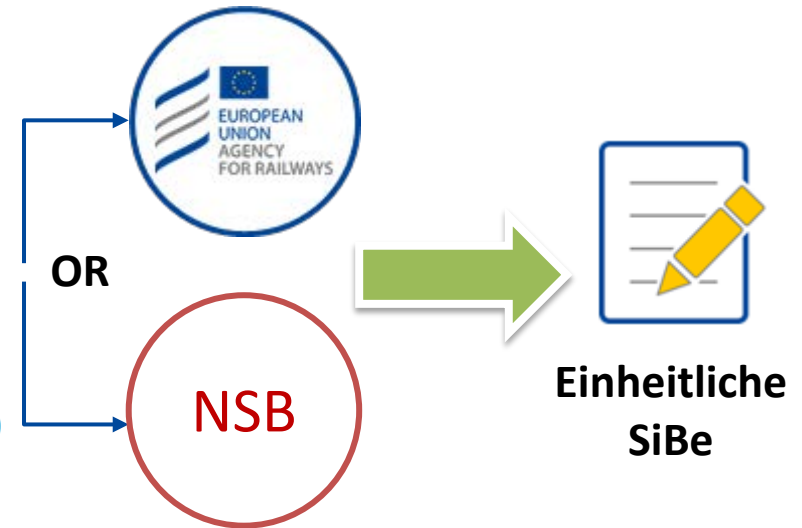
# ERA als neue SiBe-Ausstellungsstelle

Juni 2019



**One-stop shop**  
(Zentrale Anlaufstelle)

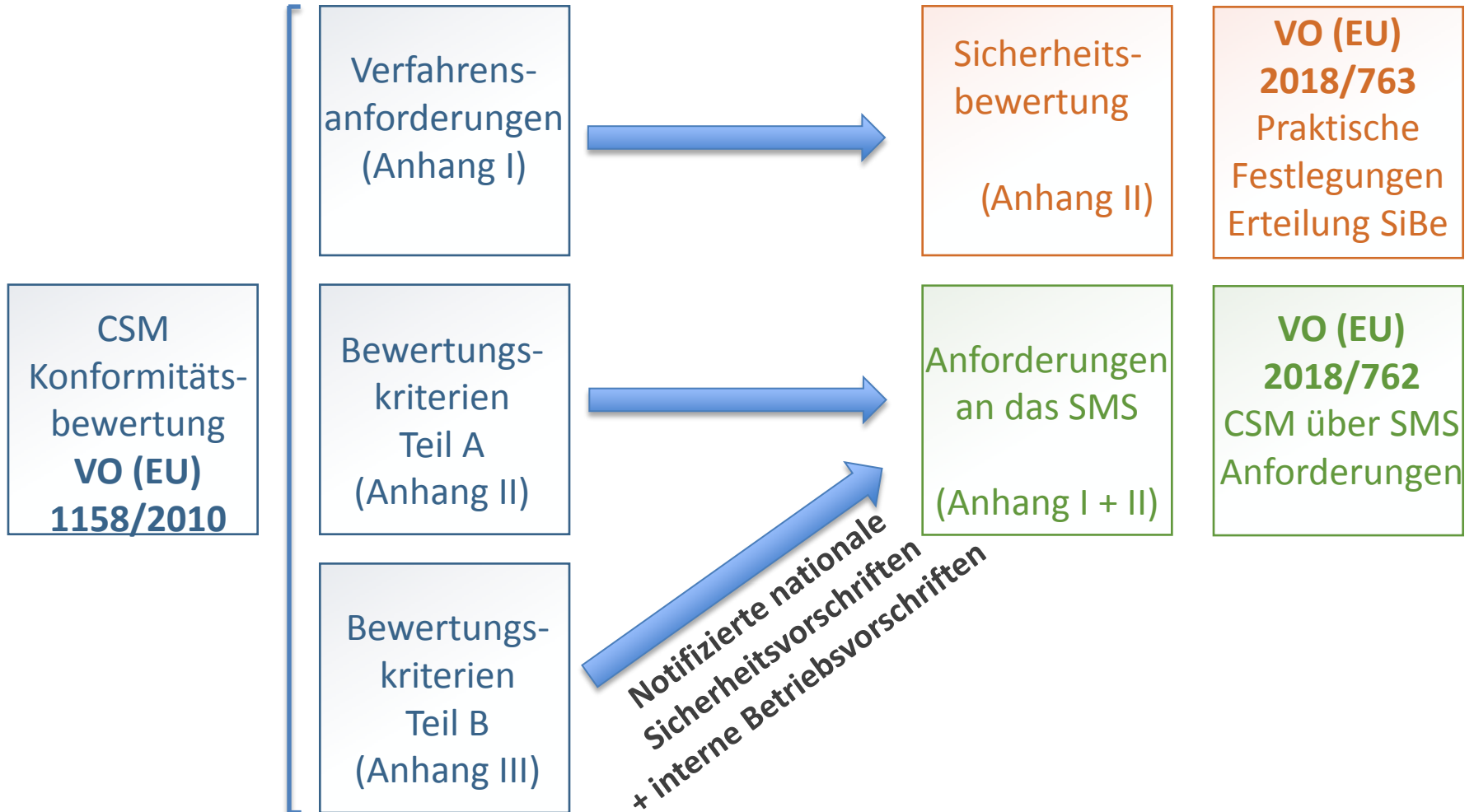
- Betrieb in mehr als einem Mitgliedsstaat  
**oder**
- Betrieb in einem Mitgliedsstaat und auf Wunsch des Antragstellers



- Betrieb in einem Mitgliedsstaat und auf Wunsch des Antragstellers



# Fortentwicklung des Rechtsrahmens



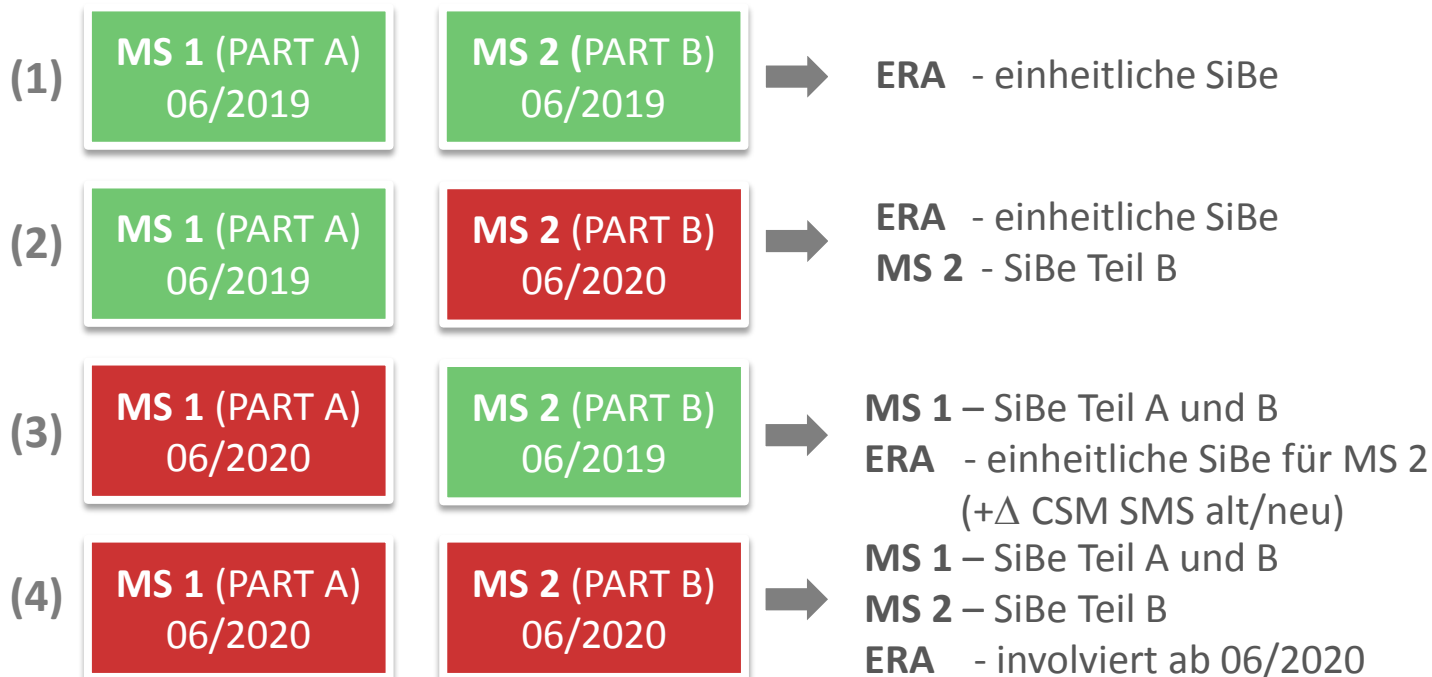
## Umsetzungstermine:



## Erläuterung:

- Ab 6/2019 ist im MS, welches in 2019 umsetzt, eine einheitliche SiBe auszustellen, wenn ein Teil (A oder B) einer SiBe endet
- Unterschiedliche Umsetzungstermine können für einige Unternehmen Unsicherheiten verursachen (internationale Verkehre)
- Unternehmen müssen in dieser Phase ggfs. mit unterschiedlichen Rechtslagen umgehen
- Entscheidung über Umsetzungstermin war bis zum **16.12.2018.** zu treffen

## Mögliche Konstellationen bei Anträgen auf Sicherheitsbescheinigungen für internationale Verkehre, die im Zeitraum 6/2019 bis 06/2020 gestellt werden





## Neue Anforderungen:

- Menschliche und Organisatorische Faktoren
- Sicherheitskultur

## Erweiterte Anforderungen:

Kontext der Organisation  
Bahnbetrieb  
Unterstützung



## Neue Leitfäden:

- Bedeutung der Anforderungen und ihre Anwendung,
- fortlaufende Überwachung
- Referenzen

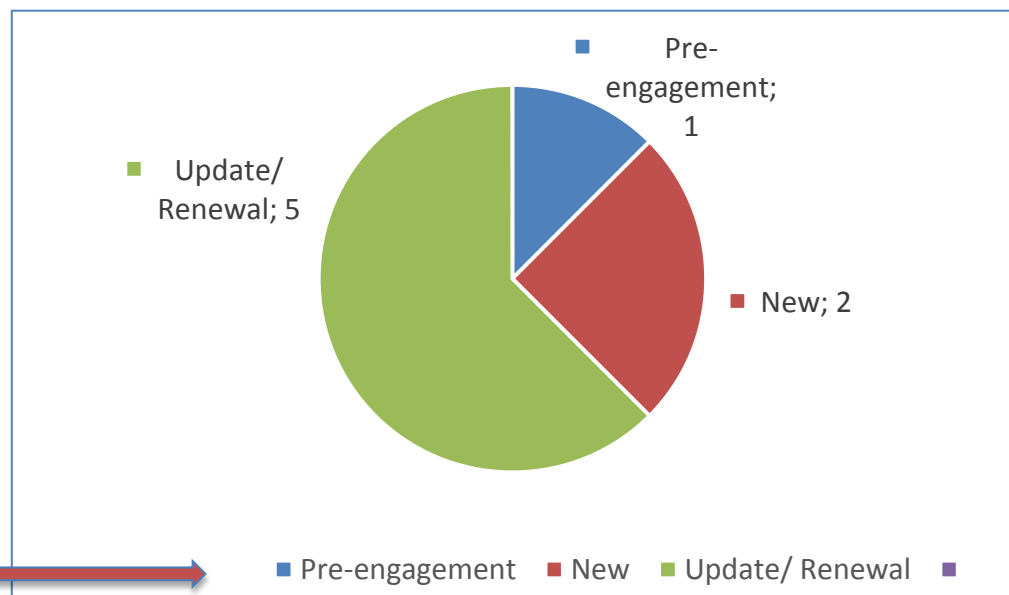
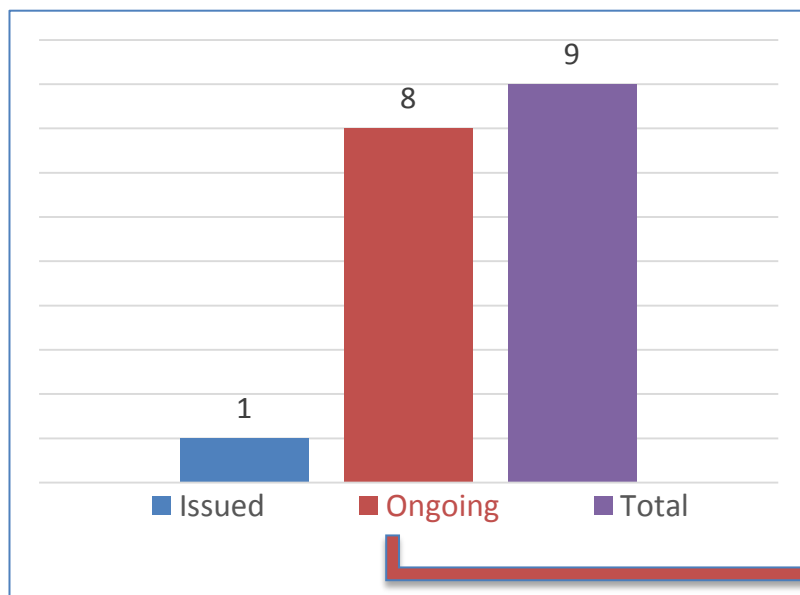
Einzelne Abschnitte zu Anforderungen, ihrem Zweck, Erläuterungen, Nachweiskriterien, Beispiele für Nachweise, Belegreferenzen, Überwachungsaspekte.

**Enge Zusammenarbeit zwischen NSA und der Agentur erforderlich!**

## Einige Grundsätze ...

- Antrag auf Einheitliche SiBe bei ERA **in allen EU-Sprachen** möglich
- One-Stop-Shop (OSS) als zentrales, webbasiertes Instrument für Antragstellung, Antragbearbeitung und Kommunikation
- Antragsprüfung:
  - ERA: SMS, TSI OPE
  - Nationale Behörde: Nationale Vorschriften
- Fristen: Vollständigkeit 1 Monat / detaillierte Prüfung: 4 Monate (Empfehlung: mind. 6 Monate Vorlauf!)
- Überwachung während Geltungsdauer erfolgt durch nationale Sicherheitsbehörde
- Änderungsmanagement über OSS
- Geltungsbereich ‚gesamtes Netz‘ bleibt möglich
- Möglichkeit der einer vorbereitenden Prüfung (Vorbereitung) (Empfehlung: etwa 12 Monate Vorlauf) – Umfang, Schwerpunkte, etc. flexibel

# Anträge auf einheitliche SiBe / Vorbereitung (Pre-Engagement)

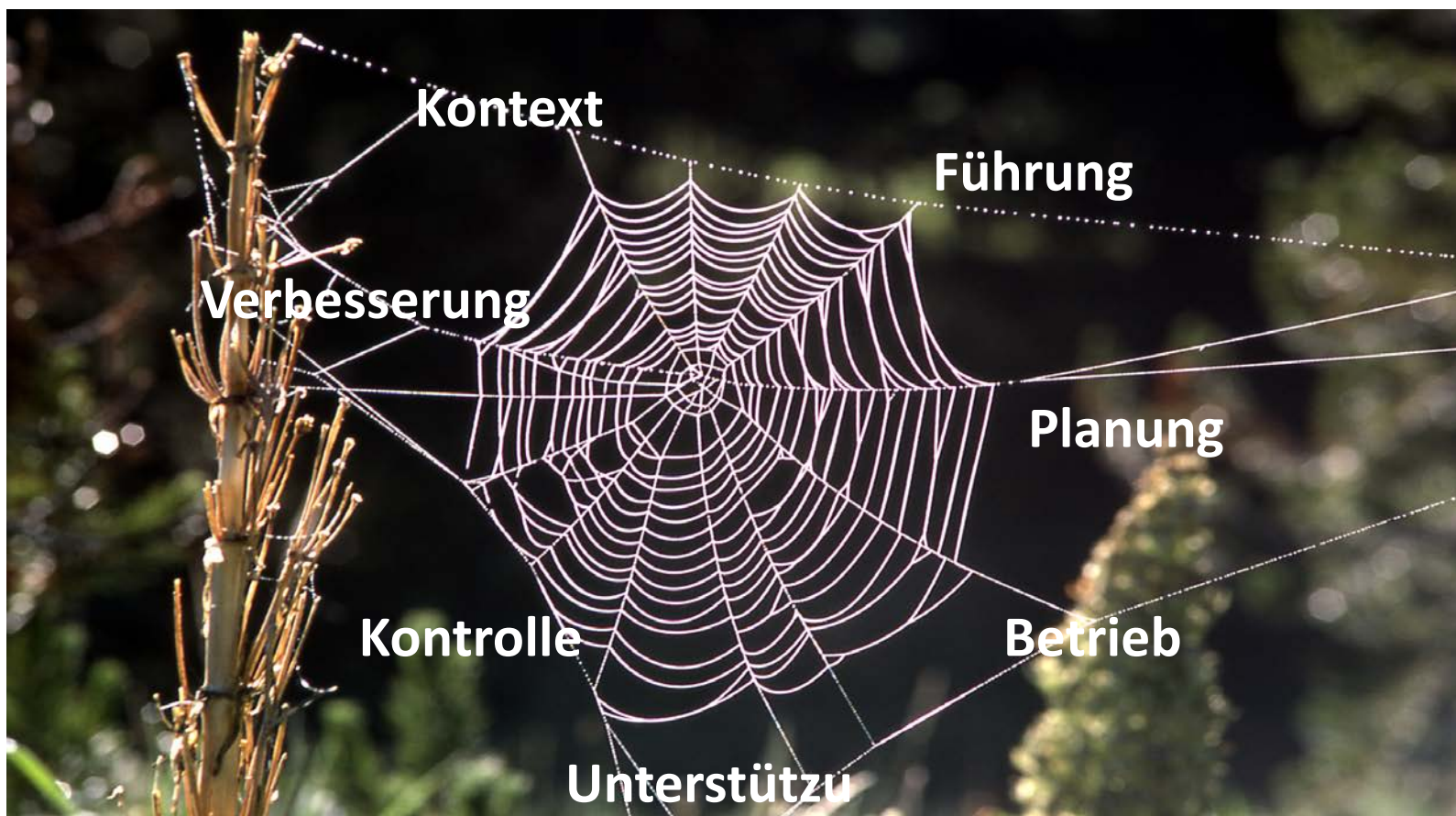


Stand 10.2019

# Sicherheitsmanagementsystem - SMS -



Im Zentrum der ‚Sicherheitsarchitektur‘ steht das **Sicherheitsmanagementsystem** und wie es während der Geltungsdauer der SiBe ‚gelebt‘ wird.



SMS, ein ‚Werkzeug‘. Es verbindet unternehmerische Leitlinien, Abläufe, Regeln und Anweisungen zu einem Ganzen und schützt das Sicherheitsniveau.

Das SMS verbindet Kompatibilität mit TSI-OPE Spezifikationen (und anderer TSI) mit der Betriebsdurchführung. Z.B. Einführung betrieblicher Regeln zur Zugbildung als ein Element des SMS ist gleichzeitig Erfüllen entsprechender Anforderungen der TSI-OPE.

Das SMS ist ein lebendiges System. Es kontrolliert bestehende Risiken, um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten.

Risiko` = die Kombination der Häufigkeit des Eintretens von (durch Gefährdungen verursachten) Unfällen und Zwischenfällen, die zu einem Schaden führen, und des Ausmaßes dieses Schadens (Durchführungsverordg. (EU) Nr. 402/2013)

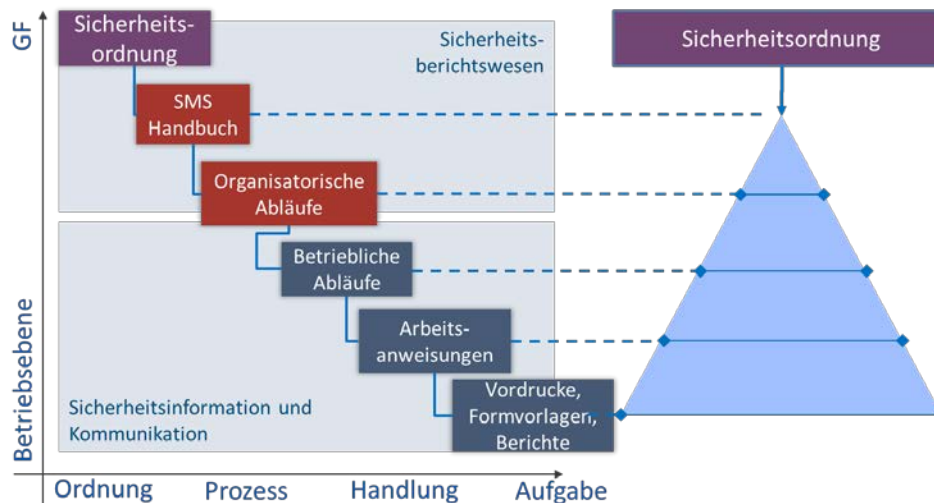
**Wichtig:**  
Die CSM zur Überwachung:  
Schlüsselinstrument für die  
Beurteilung der Effektivität  
eines SMS!

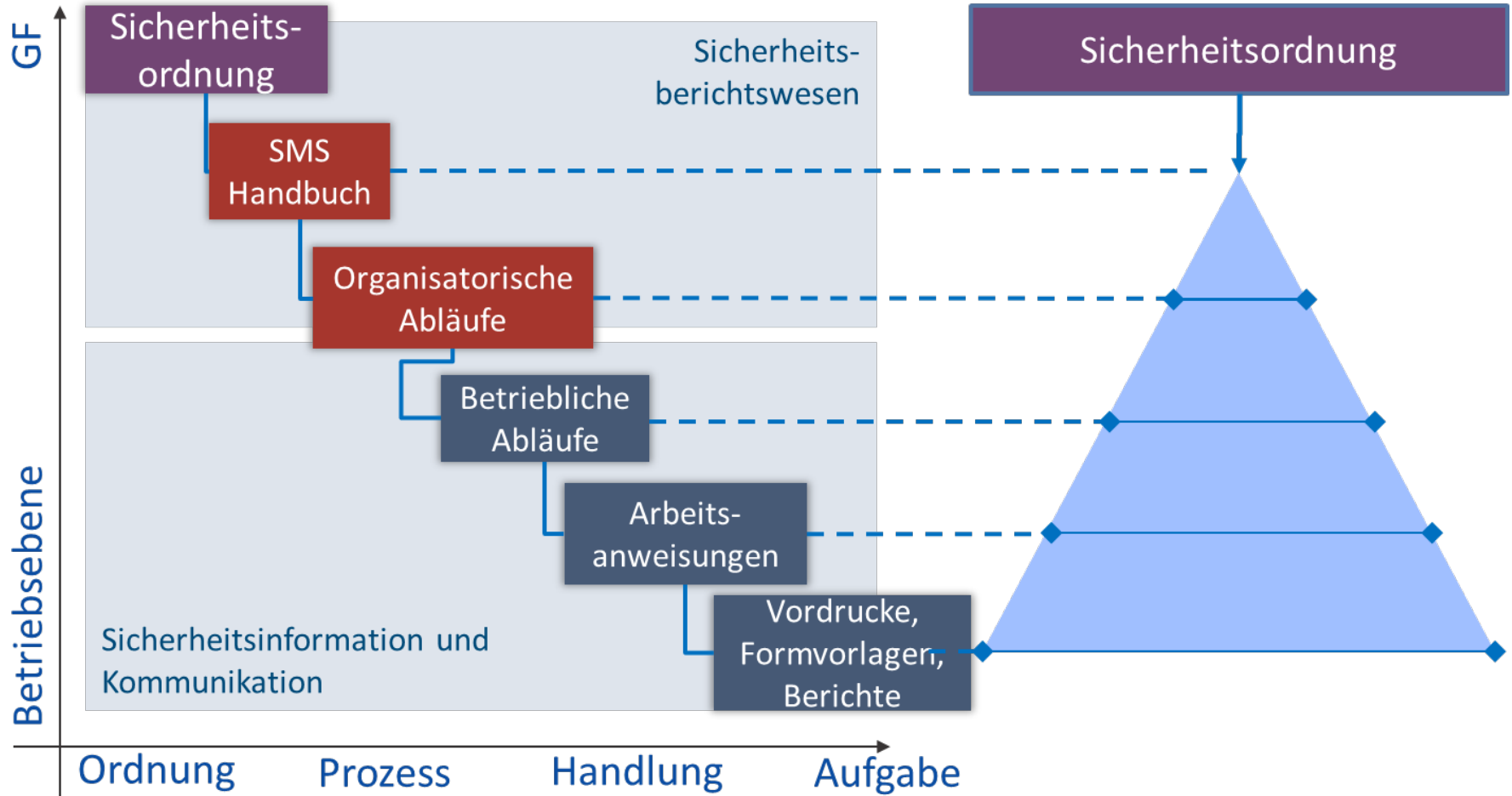


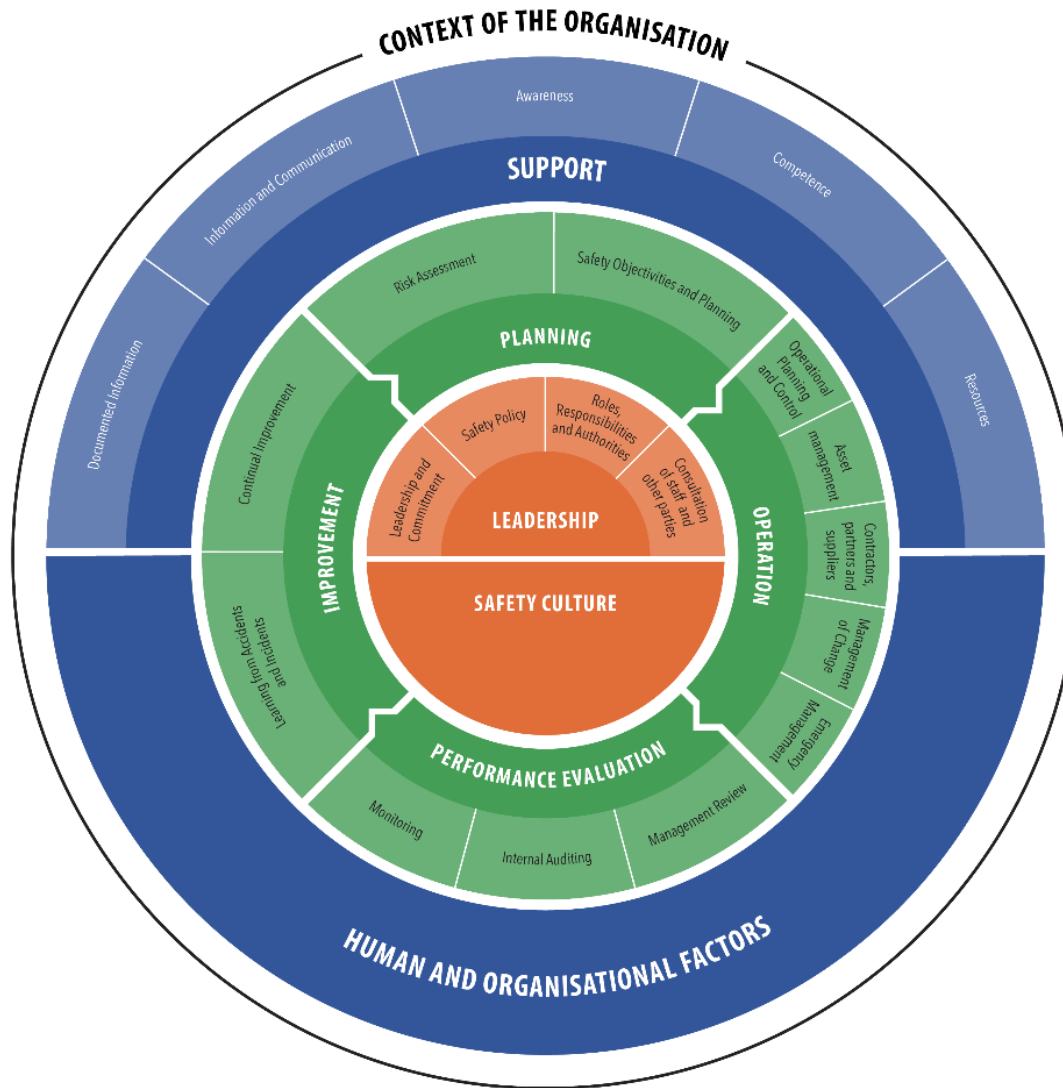
## Das Sicherheitsmanagementsystem

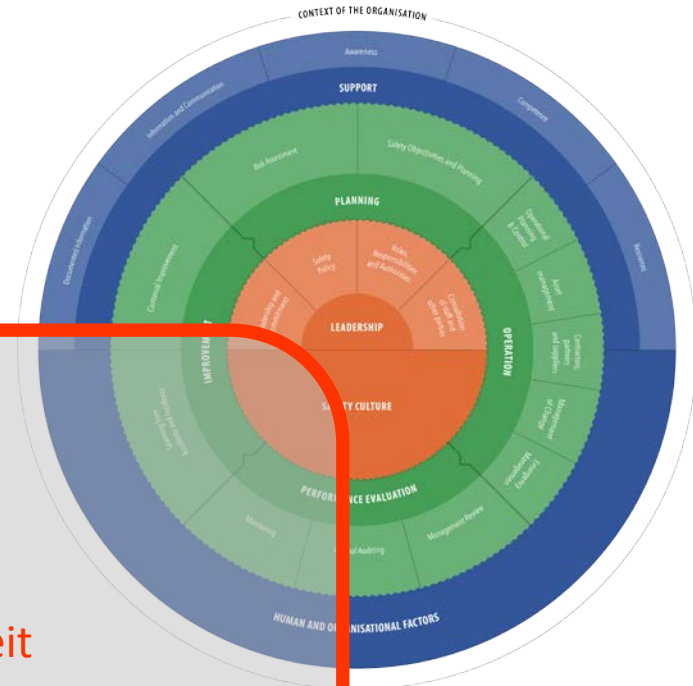
Ein System, welches übergeordnete Prozesse und Abläufe in eine Verbindung mit betrieblichen Arbeitsabläufen, Unternehmensrichtlinien und Arbeitsanweisungen setzt.

Einschließlich der Verhaltensweisen, die für das reibungslose Funktionieren notwendig sind.

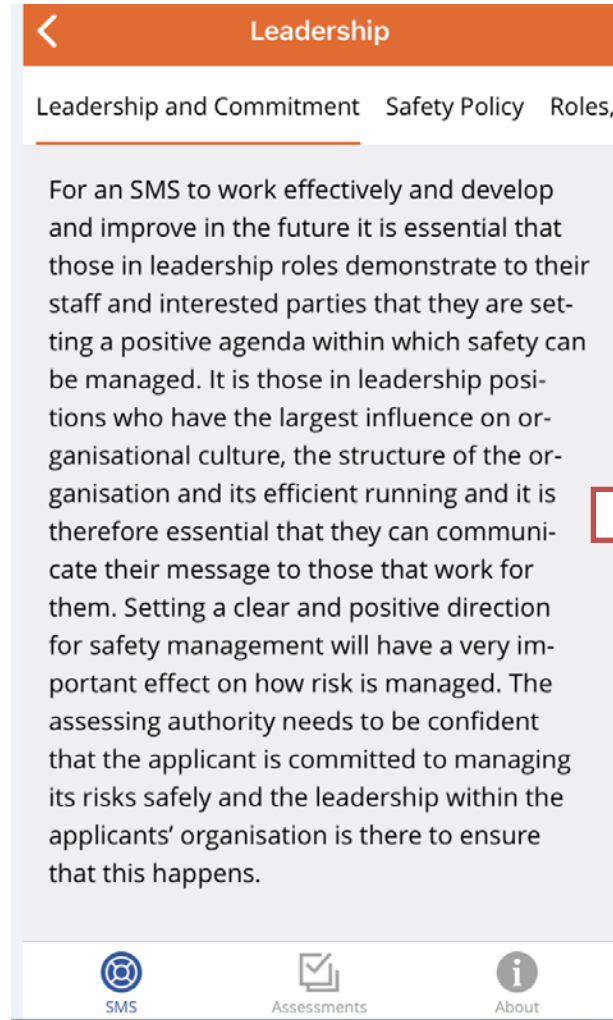








- **Sicherheitskultur**
- **Führung**
  - Führung und Verbindlichkeit
  - Sicherheitsordnung
  - Verantwortlichkeiten, Zuständigkeiten
  - Einbindung und Konsultation

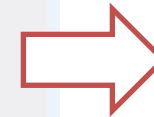
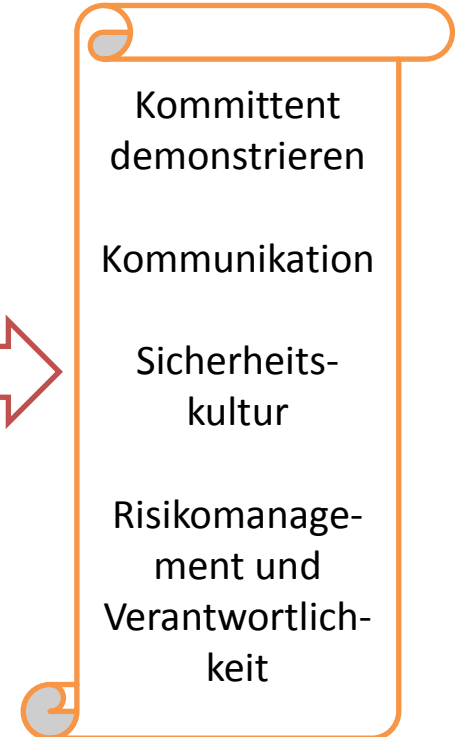



**Leadership**

Leadership and Commitment Safety Policy Roles,

For an SMS to work effectively and develop and improve in the future it is essential that those in leadership roles demonstrate to their staff and interested parties that they are setting a positive agenda within which safety can be managed. It is those in leadership positions who have the largest influence on organisational culture, the structure of the organisation and its efficient running and it is therefore essential that they can communicate their message to those that work for them. Setting a clear and positive direction for safety management will have a very important effect on how risk is managed. The assessing authority needs to be confident that the applicant is committed to managing its risks safely and the leadership within the applicants' organisation is there to ensure that this happens.

At the bottom, there are three navigation icons: 'SMS', 'Assessments', and 'About'.

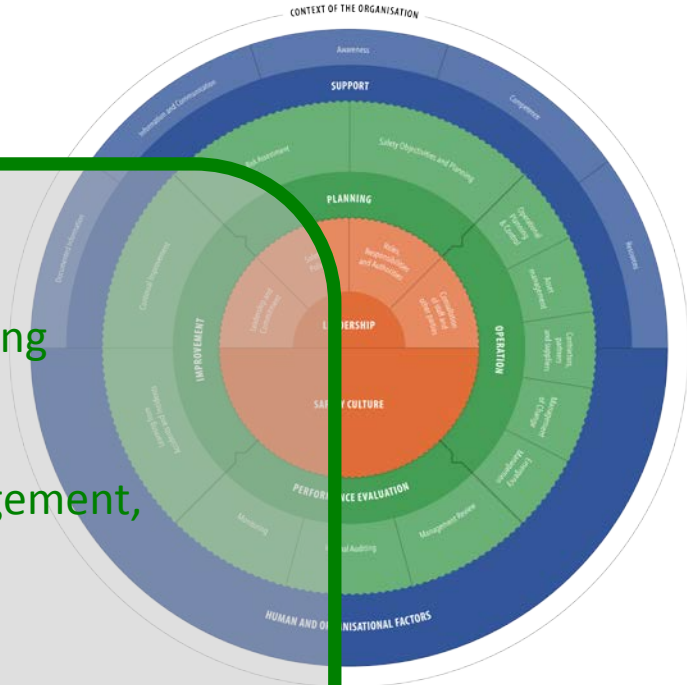
Kommittent  
demonstrieren

Kommunikation

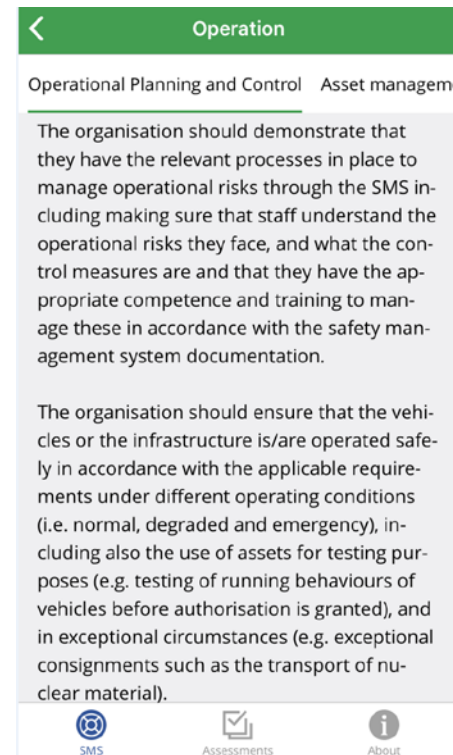
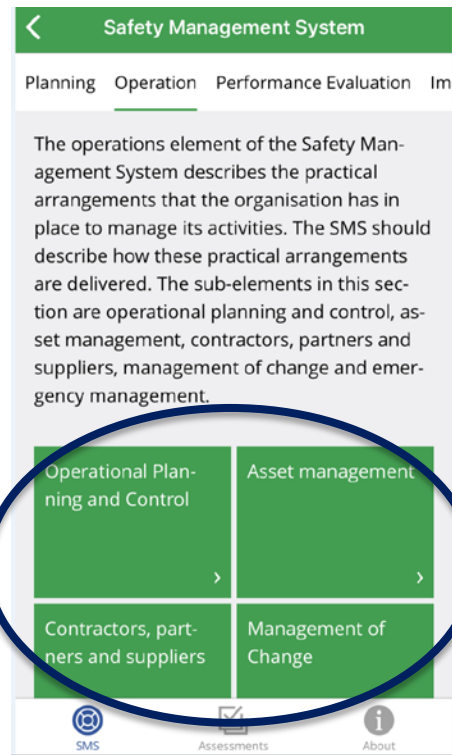
Sicherheits-  
kultur

Risikomanage-  
ment und  
Verantwortlich-  
keit

- **Planung**
  - Sicherheitsziele, Risikobewertung
- **Betrieb**
  - Betriebsplanung, Notfallmanagement, Veränderungsmanagement
- **Ergebniskontrolle**
  - Interne Audits, Überwachung
- **Verbesserung**
  - Unfall-/Vorfallauswertung, kontinuierliche Verbesserung

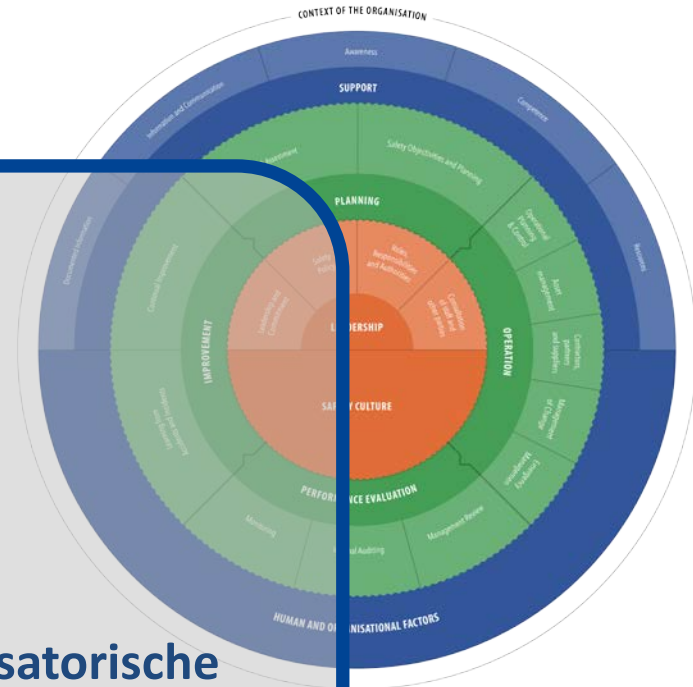




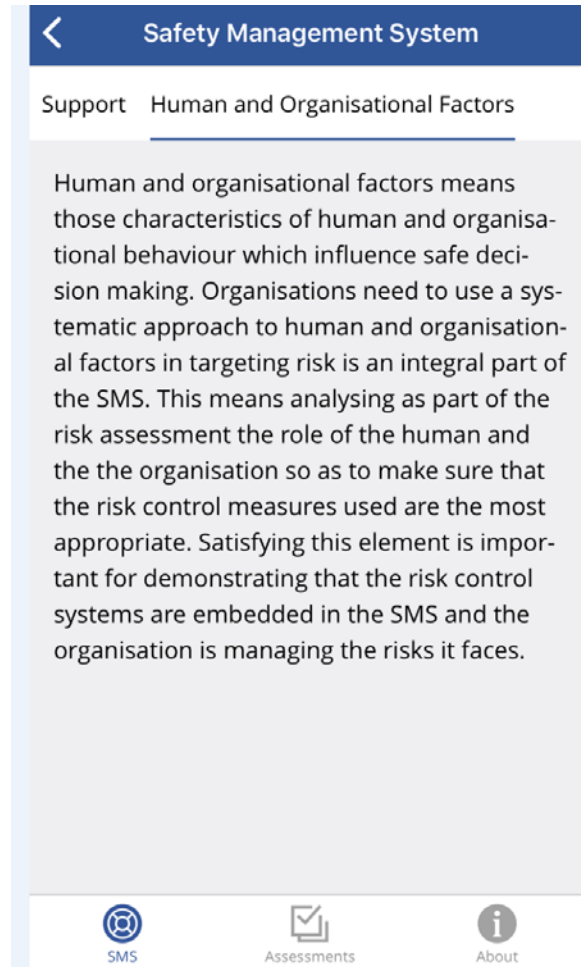


- Vorkehrungen um die Aktivitäten zu koordinieren
- Prozesse zum Risikomanagement
- Mitarbeiter verstehen und wenden an
- Fahrzeuge werden unter verschiedenen Betriebsbedingungen sicher bedient

- **Unterstützung, Basis**
  - Betriebsmittel
  - Kompetenz
  - Information + Kommunikation
  - Dokumentation
- **MOF - Menschliche und Organisatorische Faktoren**



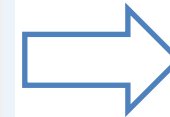
# SMS Anwendung – Menschliche und organisatorische Faktoren (MOF)

**Safety Management System**

Support Human and Organisational Factors

Human and organisational factors means those characteristics of human and organisational behaviour which influence safe decision making. Organisations need to use a systematic approach to human and organisational factors in targeting risk is an integral part of the SMS. This means analysing as part of the risk assessment the role of the human and the the organisation so as to make sure that the risk control measures used are the most appropriate. Satisfying this element is important for demonstrating that the risk control systems are embedded in the SMS and the organisation is managing the risks it faces.



Es geht um die MOF-Faktoren, die sicherheitsrelevante Entscheidungen beeinflussen

Sicherstellen, dass MOF bei der Risikoanalyse einbezogen sind.

# Gegenüberstellung: SMS Bewertungskriterien / Anforderungen (für EVU und IM)

Verordnung (EU) 1158/2010 & 1169/2010

Verordnung (EU) 2018/762

ISO 'High level structure'

Anlage 1 a aus Leitfaden zu SMS Anforderungen

Regulation (EU) 1158/2010 & 1169/2010 Requirement ID	Regulation (EU) 2018/762 Requirement ID	ISO HLS Clause N°	Commentary
A.1	3.1.1.1	6.1	
A.2	3.1.1.1	6.1	
A.3	6.1.1	9.1	
A.4	3.1.1.1 (e)	N/A	
A.5	4.4 4.5.1.1	7.4	
A.6	6.1.1 5.4.1	9.1 8.1	
B.1	5.2.4	N/A	Maintenance is a phase of the lifecycle.
B.2	5.2.4	N/A	Maintenance is a phase of the lifecycle.
B.3	2.3.1 4.2.1	5.3 7.2	Definition and allocation of responsibilities for maintenance is largely found in identification of competencies for maintenance is largely found in 4.2.1.
B.4	6.1.1 5.2.5	9.1 7.4	Data collection (malfunctions, and analysis is part of the monitoring process. Exchange of data between those responsible for the day-to-day operations and responsible for maintenance is part of the information and communication process applied asset management.
B.5	1.1	N/A	Referred to in Art. 4(2) of CSM on monitoring.
B.6	6.1.1	9.1	Evaluation of the performance results of maintenance is part of the process applied to maintenance.
C.1	5.3.2 (a) 5.3.3 (a)	8.1	
C.2	5.3.3 (a)	8.1	
C.3	5.3.2 (b)	N/A	
C.4	5.2.5 (b) 5.3.2 (c)	N/A	
C.5	5.3.2 (c) 5.3.3 (a)	N/A	
D.1	3.1.1.1 (a)	N/A	
D.2	3.1.1.1 (c)	N/A	
D.3	6.1.1	N/A	
E.1	1.1.1 (a) 1.1.1 (b)	4.1	

# Instandhaltungsstellen- Bescheinigung (ECM-Bescheinigung)

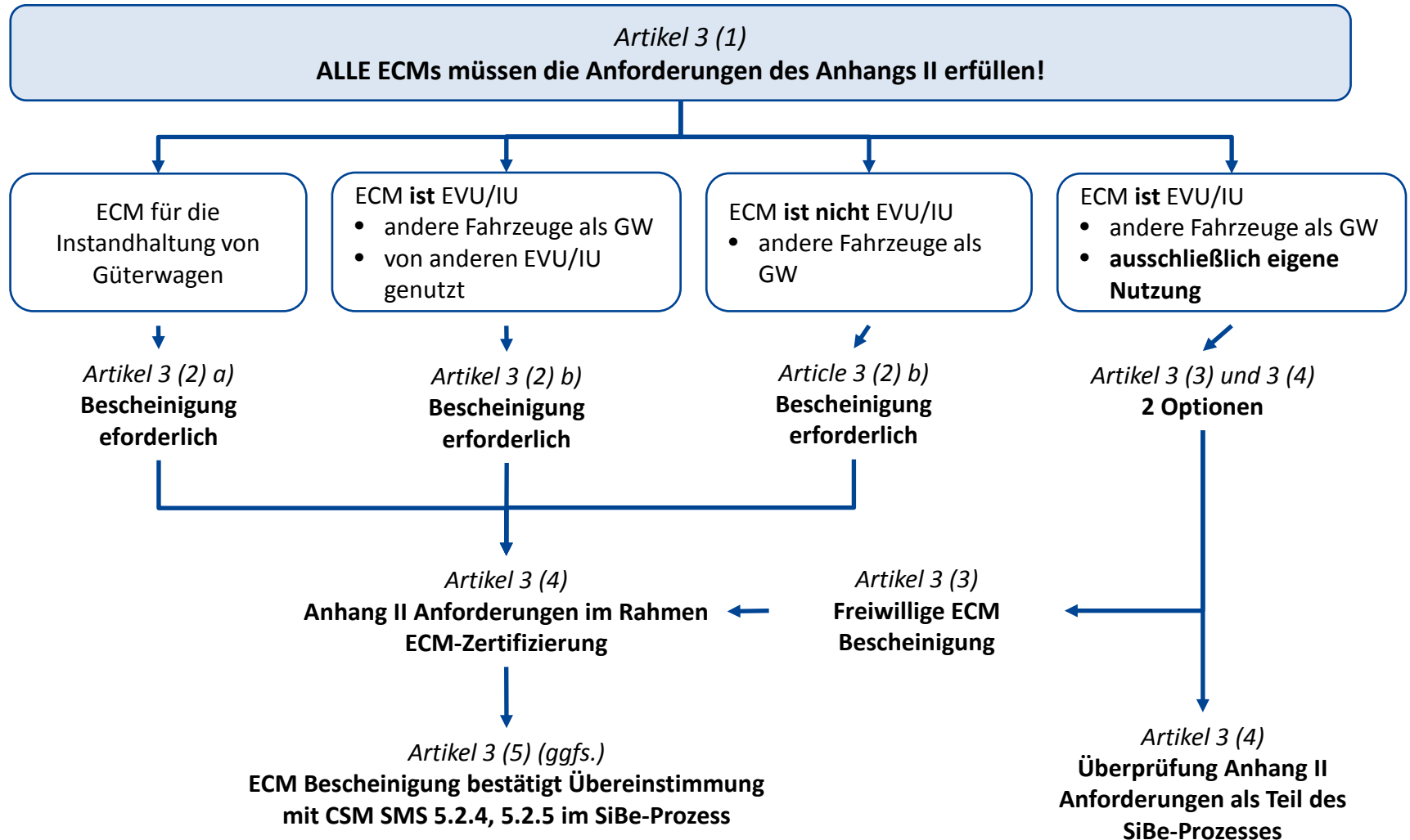
# Instandhaltungsstellen Bescheinigung (ECM-Zertifizierung)

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/779 DER KOMMISSION  
vom 16. Mai 2019**

**mit Durchführungsbestimmungen für ein System zur Zertifizierung von für die  
Instandhaltung von Fahrzeugen zuständigen Stellen gemäß der Richtlinie (EU)  
2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates**

**und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission**

# Instandhaltungsstellen Bescheinigung (ECM-Zertifizierung)



# Grenzbahnhöfe / Grenzabschnitte



- Prinzip der Grenzbahnhof = einheitl. SiBe gültig ohne Ausweitung des Einsatzgebietes
- Bei fehlenden Vereinbarungen (NSB / NSB oder MS / MS) muss der Antragsteller einen Tätigkeitsbereich beantragen, der den zweiten MS abdeckt (solange das 4.EP nicht umgesetzt ist, ist entsprechend Antrag auf Teil B zu stellen).
- Wenn der Antragsteller bereits einen Antrag eingereicht hat, der Grenzstationen umfasst, zu denen keine Vereinbarung besteht, muss der Antragsteller einen neuen Antrag mit einem erweiterten Einsatzbereich erneut einreichen
- Ein Grenzbahnhof ist nicht zu Verwechseln mit dem zwischen den Mitgliedstaaten festgelegten Grenzpunkt (reale Grenze).
- Entsprechend örtlicher Bedingungen umfassen die Vereinbarungen sowohl die Grenzbahnhöfe als auch den Grenzabschnitt zwischen politischer Grenze und Grenzbahnhof

# Streckenkompatibilität

## Artikel 23(1)(b) Interoperabilitätsrichtlinie (RL (EU) 2016/797):

1. Bevor ein Eisenbahnunternehmen ein Fahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen angegebenen Verwendungsgebiet einsetzt, vergewissert es sich, ....;
- b) dass das Fahrzeug mit der Strecke kompatibel ist, und zwar auf der Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Infrastrukturbetreiber gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellender Informationen, falls ein derartiges Register nicht besteht oder unvollständig ist,

### Ab Juni 2019:

- Das EVU ist verantwortlich für die Prüfung der Streckenkompatibilität – **NICHT** der Infrastrukturbetreiber!
- Der Infrastrukturbetreiber unterstützt mit notwendige Informationen, Fahrplantrassen für Testfahrten, etc.  
IU ist nicht aktiv an der Prüfung beteiligt. Er trägt keine (Mit-)Verantwortung für Entscheidungen oder Feststellungen.
- Veränderungsmanagementprozess des SMS

# Gebühren und Entgelte

### DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/764 DER KOMMISSION über die an die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu entrichtenden Gebühren und Entgelte und die Zahlungsbedingungen

- Diese Verordnung betrifft **nur Anträge an die Agentur.**
- Bei Anträgen an die nationale Genehmigungsstelle (z.B. EBA) gelten deren Regeln und Gebühren.
- Die von der Agentur erhobenen Gebühren und Entgelte sollen die entstandenen Kosten decken.
- Die Überwachung ausgestellter Bescheinigungen ist Aufgabe der nationalen Behörden. Kosten hierfür richten sich nach deren Bestimmungen!

- Der Kosten setzen sich wie folgt zusammen:
  - a) Aufwand der Agentur (in Stunden) und
  - b) Kosten der nationalen Sicherheitsbehörden für den nationalen Teil.
- Der Stundensatz der Agentur beträgt **130 EUR**.
- Die Agentur erstellt auf Verlangen des Antragstellers einen unverbindlichen **Voranschlag**
- Bei Bedarf informiert die Agentur, falls die Kosten den Voranschlag um mehr als **15 %** zu übersteigen drohen.
- Stundensatzverfahren bis das System soweit ausgereift ist, dass eine Abrechnung nach Festbeträgen möglich ist.

# Beschwerdekammer

## **DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/867 DER KOMMISSION vom 13. Juni 2018 zur Festlegung der Geschäftsordnung der Beschwerdekammer(n) der Eisenbahnagentur der Europäischen Union.**

- Die Beschwerdekammer ist letzte Instanz außergerichtlicher Klärungen von strittigen Agenturenentscheidungen in Bezug auf das Antragsverfahren.
- Die Beschwerdekammer kann angerufen werden, wenn die Agentur einen Antrag ablehnt und der Antragsteller eine Beschwerde gegen diese Entscheidung einreichen möchte.
- Beschwerdeverfahren vor der Beschwerdekammer sollten jedoch eher die Ausnahme bleiben, da die Beschwerdekammer nur angerufen werden kann, wenn alle anderen Versuche, eine einvernehmliche Lösung für beide Seiten zu finden, gescheitert sind.
- Die Beschwerdegebühr entspricht der für die angefochtene Entscheidung erhobenen Gebühr, beträgt jedoch nicht mehr als 10.000 Euro.



Kooperationsvereinbarungen sollen zwischen Agentur und nationaler Behörde abgeschlossen werden. Sie regeln u.a. die künftige Zusammenarbeit im Bereich Überwachung und Antragsbewertung.

## **Mustervereinbarungstext**

Eine Arbeitsgruppe des NSA Network (Gruppe der Repräsentanten der nationalen Sicherheitsbehörden) hat eine Mustervereinbarung für künftige Kooperationsvereinbarungen zwischen Agentur und nationalen Behörden erarbeitet.

Erste Vereinbarungen sind abgeschlossen worden.



Making the railway system work better for society.

Follow us on  [ERA\\_railways](#)

Discover our job opportunities on [era.europa.eu](http://era.europa.eu)



# Back-Up

## Sicherheitsmanagementsystem

### Fokus:

- Menschliche und Organisatorische Faktoren
- Sicherheitskultur

## CSM SMS:

### Einem systematischen Ansatz zur Integration der MOF als Teil des SMS erarbeiten

Eine entsprechende Strategie entwickeln unter Anwendung von Fachwissen und anerkannten Methoden auf dem Gebiet MOF.

Dabei sind zu berücksichtigen:

- mit Design und Anwendung verbundene Risiken der Arbeitsausrüstung, der Arbeitsaufgaben, der Arbeitsorganisation, der Arbeitsbedingungen
- die menschlichen Fähigkeiten und Begrenzungen, die verschiedenen Einflussfaktoren, die auf die menschliche Leistungsfähigkeit wirken.

# SMS - Menschliche und Organisatorische Faktoren

## Systematischer Ansatz:

- Nachweis, dass bezüglich aller SMS Elemente – Führung, Risikobewertung, Veränderungsmanagement, ... - MOF als Teil der Überlegungen generell einbezogen wird.
- Nachweis, dass bei Bedarf entsprechende Analysen und Bewertungen von kompetentem Experten durchgeführt werden.

## Entwicklung einer MOF Strategie:

- Anlage 5 des CSM SMS (siehe Website) gibt einen Überblick über die SMS Anforderungen, an die eine MOF-Strategie anknüpfen kann.
- Die MOF-Strategie muss nicht eigenständig und von der allgemeinen Unternehmensstrategie separat entwickelt werden. Sie muss aber innerhalb der Unternehmensstrategie **erkennbar** sein.

# SMS - Menschliche und Organisatorische Faktoren

## Fachkompetenz sicherstellen:

- Einsatz von Experten für Gestaltung und Entwicklung von Arbeitsausrüstung und Arbeitsaufgaben
- Einbindung in das Kompetenzmanagement

Elemente, die eine Strategie auf dem Gebiet 'Menschliche und Organisatorische Faktoren' (MOF) beinhalten sollte:

**Führung: Führung und Verpflichtung:**

- Bekenntnis des Managements zur Berücksichtigung der MOF ist deutlich in der Unternehmensstrategie und den Zielen erkennbar.
- Verfahren/Richtlinien dazu, wie MOF in Projekten berücksichtigt werden.
- MOF als integraler Bestandteil von Gestaltungsprozessen und Projektmanagement.

## Was meint 'Safety Culture' oder 'Sicherheitskultur'?

### Im Kern, anzuerkennen, dass

das Verhalten von Menschen innerhalb einer Organisation für die Sicherheit eine wesentliche Bedeutung hat!

### Warum?

Wir wissen, dass der Mensch nicht immer die Regeln befolgt.  
Und zwar aus den unterschiedlichsten Gründen:

- Manchmal geschehen Regelverstöße ganz bewusst und absichtlich, z.B. um etwas zu erleichtern oder zu vereinfachen.
- Manchmal ist es eher versehentlich, ein Übersehen.



## Warum?

- ...
- In anderen Fällen ist es einfach ein Missverstehen der Regelung.
- Mitunter sind es auch empfundener Arbeitsdruck oder einfach eine 'alte Gewohnheit', die uns zu einem ,unsicheren' Verhalten verleiten.

## Zusammengefasst:

Ohne eine effektive Sicherheitskultur können Sicherheitssysteme die gewünschte Wirkung nicht erzielen. Denn es bleibt die Gefahr sicherheitsrelevanter Fehler .

Ohne Sicherheitskultur besteht die Gefahr, dass bestehende Sicherheitsregelung letztlich irrelevant wird.

## Die wesentlichen Punkte: Was ist bezüglich Sicherheitskultur zu tun:

- Zeigen, dass Sie eine Strategie zur Sicherheitskultur haben.
- Zeigen, dass relevantes Fachwissen zur Verfügung steht und bei Bedarf eingebunden wird.
- Die sicherheitsrelevanten Stärken und Schwächen des Unternehmens herausarbeiten.
- Entsprechende Maßnahmen entwickeln und umsetzen. An Beispielen Demonstrieren.

- Kontext und Organisation des Betriebs
- Sorgfalt bei Antrag in OSS
- Reale Dokumente der Unternehmensführung