

Sicherheitsmanagementsysteme für den Eisenbahnsektor

- Harmonisierung in Europa -

Corinna Salander

Head of Sector "Safety Certification"

Zürich, 15 Mai 2008



1. Arbeitsmethoden und –prozesse der Agentur
2. Das Sicherheitsmanagementsystem in der Richtlinie für Eisenbahnsicherheit (2004/49/EC)
3. SMS/MMS für Wagenhalter – Bestrebungen zur europäischen Harmonisierung

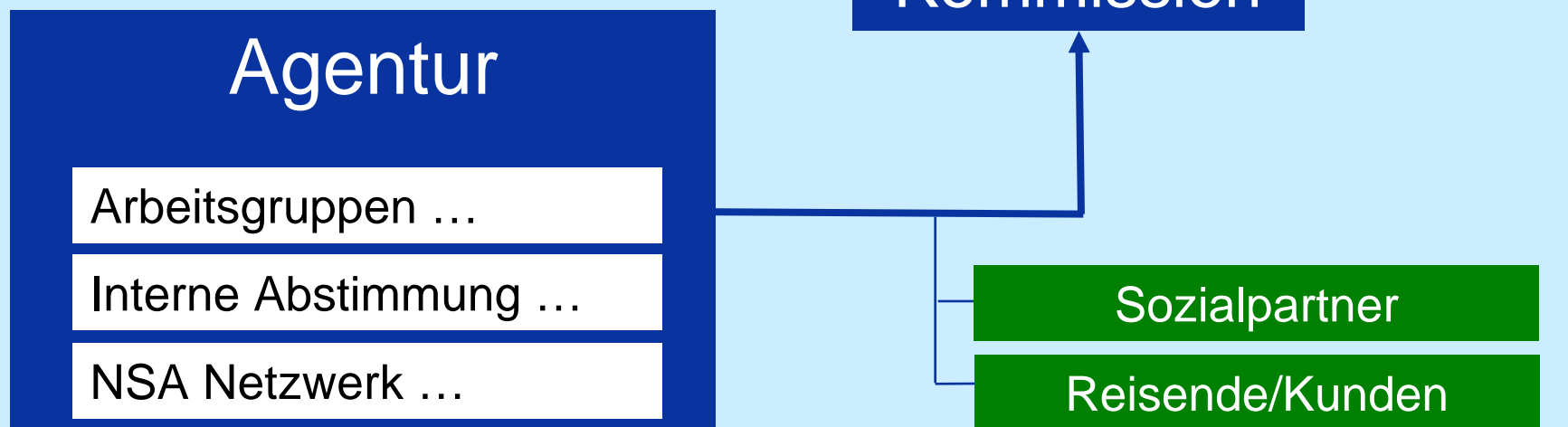


1. **Arbeitsmethoden und –prozesse der Agentur**
2. Das Sicherheitsmanagementsystem in der Richtlinie für Eisenbahnsicherheit (2004/49/EC)
3. SMS/MMS für Wagenhalter – Bestrebungen zur europäischen Harmonisierung

- ◆ In den relevanten Richtlinien und der Agenturverordnung werden von der Agentur die Erarbeitung von Empfehlungen an die Kommission auf der Basis eines Mandats gefordert.
- ◆ Diese Mandate werden von der Kommission erarbeitet und vom Artikel 21 Ausschuss genehmigt.
- ◆ Die Mandate definieren den genauen Umfang der Empfehlung und die Methoden und Verpflichtungen bei der Erarbeitung:
 - Berücksichtigung von aktuellen Verfahren in den Mitgliedsstaaten, Dokumente aus dem Eisenbahnsektor, EU-geförderte Studien, relevante EN Normen;
 - Umfang des Arbeitsprogramms, der jährlichen Fortschrittsberichte und der regelmäßigen Berichte an den Artikel 21 Ausschuss;
 - Übereinstimmung mit anderen Empfehlungen der Agentur;
 - Ökonomische, soziale und ökologische Folgenabschätzung (Impact Assessment)
- ◆ Vom Artikel 21 Ausschuss genehmigte Ergebnisse werden von der Kommission in eine Verordnung oder Entscheidung überführt.

- ◆ Einige Empfehlungen werden direkt in den Richtlinien oder der Agenturverordnung gefordert, ohne dass ein Mandat der Kommission und eine Genehmigung der Ergebnisse durch den Artikel 21 Ausschuss erforderlich ist.
- ◆ Die Agentur erarbeitet auf Anfrage der Kommission, der Mitgliedstaaten oder ihrer Behörden technische/fachliche Stellungnahmen.
- ◆ Die Agentur kann der Kommission auf deren Verlangen oder auf Verlangen des Artikel 21 Ausschusses oder von sich aus weitere Sicherheitsmaßnahmen empfehlen.

Die Agentur hat keine Entscheidungsgewalt. Sie gibt Empfehlungen an die Kommission und fachliche Stellungnahmen auf Anfrage!



Beschluss des Rates
vom 28. Juni 1999
zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission
übertragenen Durchführungsbefugnisse
(1999/468/EG)

Komitologieausschüsse (Komitees)

Mitglieder: Vertreter der Mitgliedstaaten
Vorsitz: Vertreter der Kommission

Beratungsverfahren

Artikel 3

Kommission muss
Komiteebeschlüsse
berücksichtigen

Verwaltungsverfahren

Artikel 4

Kommission muss negative
Komiteebeschlüsse vermeiden

Regelungsverfahren

Artikel 5

Kommission muss positive
Komiteebeschlüsse erreichen

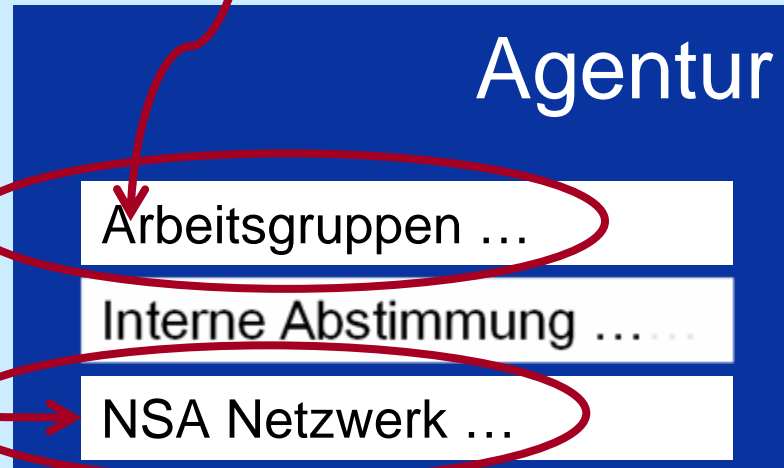
z.B. „Artikel 21 Ausschuss“
gemäß Art. 21 der Richtlinie 96/48/EG
und Art. 27 der Richtlinie 2004/49/EG

Experten der NSAs und der Interessenverbände

Direktoren der Nationalen Sicherheitsbehörden

Direkte Beteiligung der Experten an Agenturdokumenten durch Teilnahme an den Arbeitsgruppen.

Einflussmöglichkeit auf die Agenturdokumente durch die Teilnahme der NSA Direktoren im NSA Netzwerk.

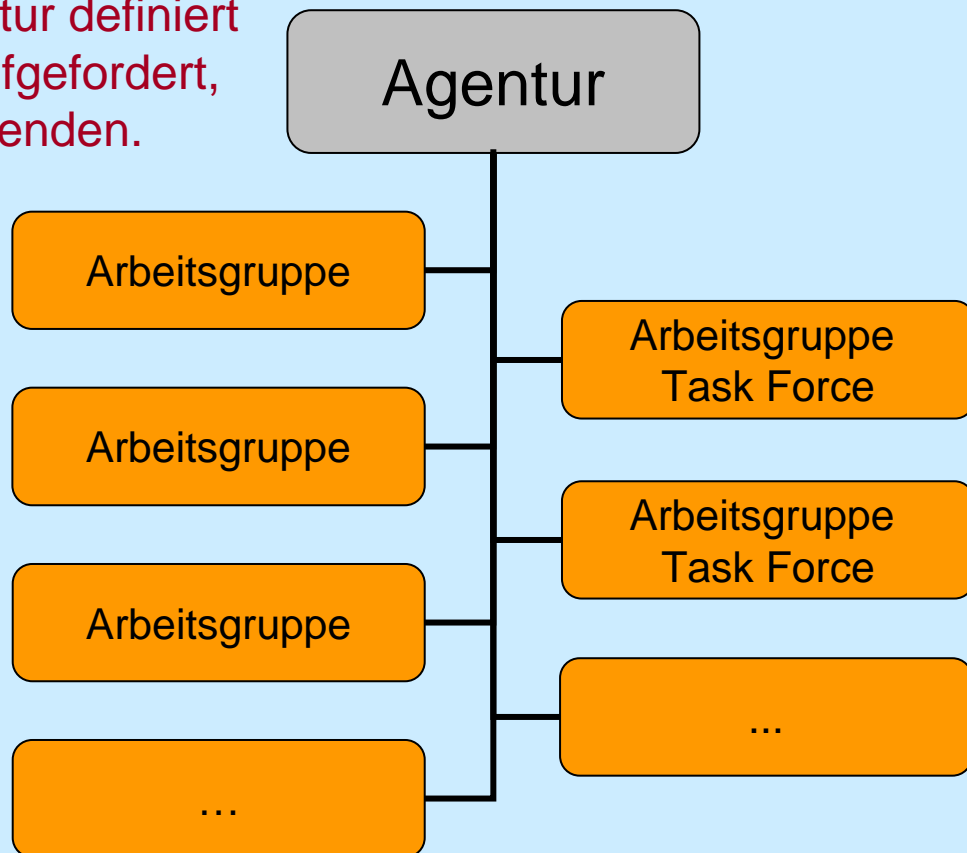


Entscheidung

Artikel 3 der Agenturverordnung verpflichtet die Agentur Arbeitsgruppen entsprechend derjenigen Aufgaben einzurichten, die durch die Verordnung und das jährliche Arbeitsprogramm der Agentur definiert werden. Die Interessenverbände sind aufgefordert, Ihre Experten in die Arbeitsgruppen zu senden.

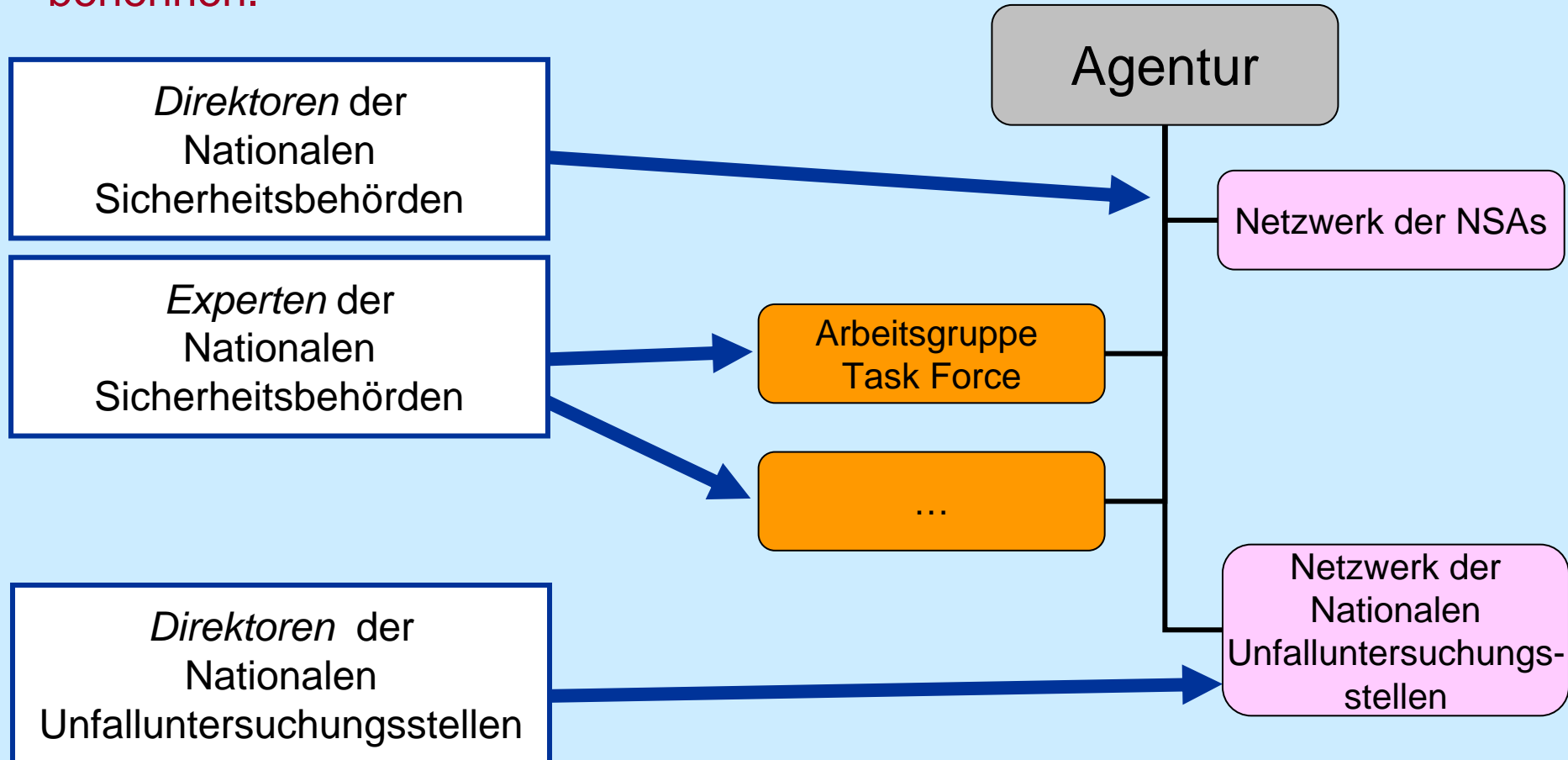
*Experten der
Interessenverbände
auf europäischer Ebene*:*

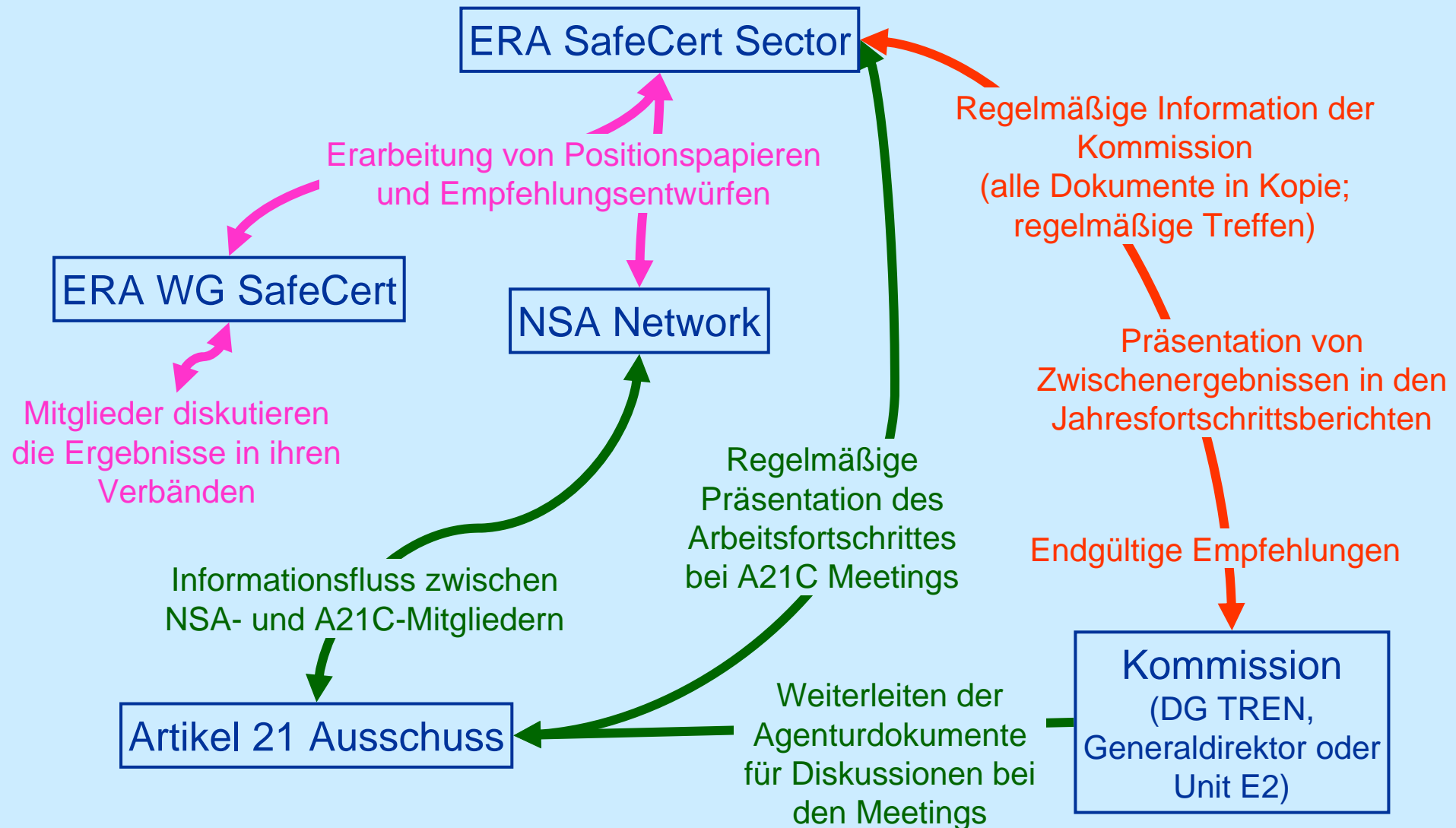
ALE
CER
EIM
ERFA
ETF
UIP
UIRR
UITP
UNIFE



* Liste etabliert durch den Artikel 21 Ausschuss am 22. Februar 2005

Die Nationalen Behörden (Sicherheitsbehörden und Unfalluntersuchungsstellen) *können* Experten für die Arbeitsgruppen benennen.





- ◆ Sammlung relevanter Literatur aus dem Eisenbahnbereich und anderen Industriezweigen (Erarbeitung eines **Background Information Document**)
- ◆ Eine **Empfehlung** wird in mehrere Meilensteine (**Positionspapiere**) aufgeteilt
- ◆ Erster Entwurf eines Positionspapieres wird erarbeitet und mit der ERA WG SafeCert diskutiert, Überarbeitungen erfolgen solange bis der Inhalt mit der Arbeitsgruppe abgestimmt ist
- ◆ Der abgestimmte Entwurf wird dem NSA Network zur Beratung und Abstimmung vorgelegt
- ◆ Die endgültige Version eines Positionspapieres durchläuft das **Impact Assessment**
- ◆ Alle Positionspapiere werden zu der Empfehlung zusammengefügt und der Kommission übergeben, welche wiederum die Empfehlung dem Artikel 21 Ausschuss übergibt , um das Komitologieverfahren zu initiieren

Gemäß ihrer gesetzlichen Grundlagen verfasst die Agentur im Bereich Sicherheit ausschließlich Empfehlungen zur technischen und betrieblichen Sicherheit!

Security:
Personenschutz
Objektschutz

Schnittstellen, da Gewalteinwirkungen einen direkten Einfluss auf technische und betriebliche Sicherheit haben!

Technische und betriebliche Sicherheit:
Sicherheit von Reisenden und Dritten während des Betriebs im Regel- und Störfall

*Schnittstellen, da das Sicherheitsmanagementsystem die Gesetze und Regelungen bezüglich des Arbeitsschutzes berücksichtigen muss!
Arbeitsschutz hat direkten Einfluss auf betriebliche Sicherheit!*

Arbeitsschutz:

Sicherheit von Mitarbeitern (auch von Subunternehmern) während des Betriebs und auf Baustellen zur Vermeidung von Unfällen and Krankheiten



1. Arbeitsmethoden und –prozesse der Agentur
2. Das Sicherheitsmanagementsystem in der Richtlinie für Eisenbahnsicherheit (2004/49/EC)
3. SMS/MMS für Wagenhalter – Bestrebungen zur europäischen Harmonisierung

Artikel 4(3):

Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken werden den Eisenbahnunternehmen und Fahrwegbetreibern auferlegt – durch Maßnahmen zur Risikobegrenzung, Einhalten nationaler Sicherheitsvorschriften und –normen, Einführen eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS).

Aufgabe des SMS ist also:

Die EVU und EIU sollen durch die Einführung eines – gemäß harmonisierten Grundsätzen aufgebauten – SMS in der Lage sein, ihre durch die Sicherheitsrichtlinie definierten Aufgaben und Zuständigkeiten zu erfüllen.

Artikel 9:

Eisenbahnverkehrs- und –infrastrukturunternehmen müssen ein Sicherheitsmanagementsystem einrichten.

Es soll die Kontrolle aller Risiken gewährleisten, die mit der jeweiligen Tätigkeit verbunden sind (einschließlich Instandhaltung, Materialbeschaffung, Vergabe von Dienstleistungsaufträgen).

Soweit angezeigt und angemessen soll das SMS auch die Risiken berücksichtigen, die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligten ergeben.

Anhang III:

Beschreibung der Anforderungen an das SMS und seiner wesentlichen Bestandteile.

Artikel 10 und 11:

Nationale Sicherheitsbehörden bescheinigen bzw. genehmigen die SMS-Prozesse der Unternehmen sowie ihre netzbezogene Anpassung.

Artikel 6(3)(b):

Die NSA-Bescheinigung bzw. -Genehmigung erfolgt ab 2010 harmonisiert gemäß einer gemeinsamen Sicherheitsmethode (CSM for Conformity Assessment).

Nicht zu vergessen:

Aufgabe der allgemein anerkannten und im Teil A in ganz Europa ohne weitere Nachprüfung gültigen Sicherheitsbescheinigung ist es vor allem, den Marktzugang weiter zu erleichtern!

Artikel 4(3):

Verantwortung für den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystems und die Begrenzung der damit verbundenen Risiken werden den EVU und EIU auferlegt – durch Maßnahmen zur Risikobegrenzung, Einhalten nationaler Sicherheitsvorschriften und –normen, Einführen eines Sicherheitsmanagementsystems.

Artikel 4(4):

Die Verantwortung jedes Wagenhalters dafür, dass seine Fahrzeuge im Betrieb vom EVU oder EIU sicher eingesetzt werden können.

Artikel 9(2):

Soweit angezeigt und angemessen soll das SMS auch die Risiken berücksichtigen, die sich aus der Tätigkeit anderer Beteiligten ergeben.



RISIKOKONTROLLE BEI
WANDERNDEN WAGEN ???

Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 3. März 2008 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie):

Das Inkrafttreten von COTIF1999 am 1. Juli 2006 brachte neue Vorschriften über die Verträge für die Fahrzeugnutzung mit sich. Gemäß dem darin enthaltenen Anhang über die CUV sind die Fahrzeughalter nicht mehr verpflichtet, ihre Fahrzeuge bei einem Eisenbahnunternehmen zu registrieren. Die frühere RIV-Vereinbarung zwischen den Eisenbahnunternehmen ist hinfällig geworden und wurde teilweise durch eine neue privatrechtliche und freiwillige Vereinbarung (AVV) zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Fahrzeughaltern ersetzt, nach dem Letztere für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge zuständig sind.

Um diesen Änderungen Rechnung zu tragen und die Durchführung der Richtlinie 2004/49/EG, soweit Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen betroffen sind, zu erleichtern, sollten die Begriffe "Halter" und "für die Instandhaltung zuständige Stelle" definiert werden; ferner sollte die Beziehung zwischen diesen Stellen und den Eisenbahnunternehmen näher bestimmt werden.

Die Definition des Begriffs "Halter" sollte so weit wie möglich der im COTIF-Übereinkommen von 1999 verwendeten Definition entsprechen. Zahlreiche Stellen können als Halter eines Fahrzeugs benannt werden, wie zum Beispiel: der Eigentümer, Unternehmen, die eine ganze Fahrzeugflotte für gewerbliche Zwecke nutzen, Unternehmen, die Fahrzeuge im Rahmen von Leasing-Verträgen einem Eisenbahnunternehmen zur Verfügung stellen, Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber, die Fahrzeuge für die Instandhaltung ihrer Infrastruktur nutzen usw. Diese Stellen verfügen über das Fahrzeug im Hinblick auf seine Nutzung als Beförderungsmittel durch die Eisenbahnunternehmen und die Infrastrukturbetreiber. Um alle Zweifel auszuschließen, sollte der Halter im nationalen Fahrzeugregister gemäß Artikel 33 der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie eindeutig ausgewiesen werden.

Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 3. März 2008 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie):

"Artikel 14

Instandhaltung von Fahrzeugen

- (1) **Jedem Fahrzeug wird**, bevor es in Betrieb genommen oder auf dem Netz genutzt wird, **eine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen**, die im nationalen Fahrzeugregister gemäß Artikel 33 der Eisenbahninteroperabilitätsrichtlinie registriert sein muss.
- (2) Die zuständigen nationalen Sicherheitsbehörden können in Ausnahmefällen und innerhalb der Grenzen ihrer jeweiligen Netze Ausnahmen von der Verpflichtung nach Absatz 1 beschließen.
- (3) **Unbeschadet der Zuständigkeit der Eisenbahnunternehmen und der Infrastrukturbetreiber nach Artikel 4 gewährleistet die für die Instandhaltung zuständige Stelle mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge in einem sicheren Betriebszustand sind.**
- (4) **Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber**, so wird das in Absatz 3 dieses Artikels genannte System **durch das Sicherheitsmanagementsystem gemäß Artikel 9 gebildet.**
- (5) **Ist die für die Instandhaltung zuständige Stelle kein Eisenbahnunternehmen oder Infrastrukturbetreiber**, so kann sie eine Bescheinigung nach Absatz 6 erhalten.

Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 3. März 2008 im Hinblick auf den Erlass der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie):

"Artikel 14

Instandhaltung von Fahrzeugen

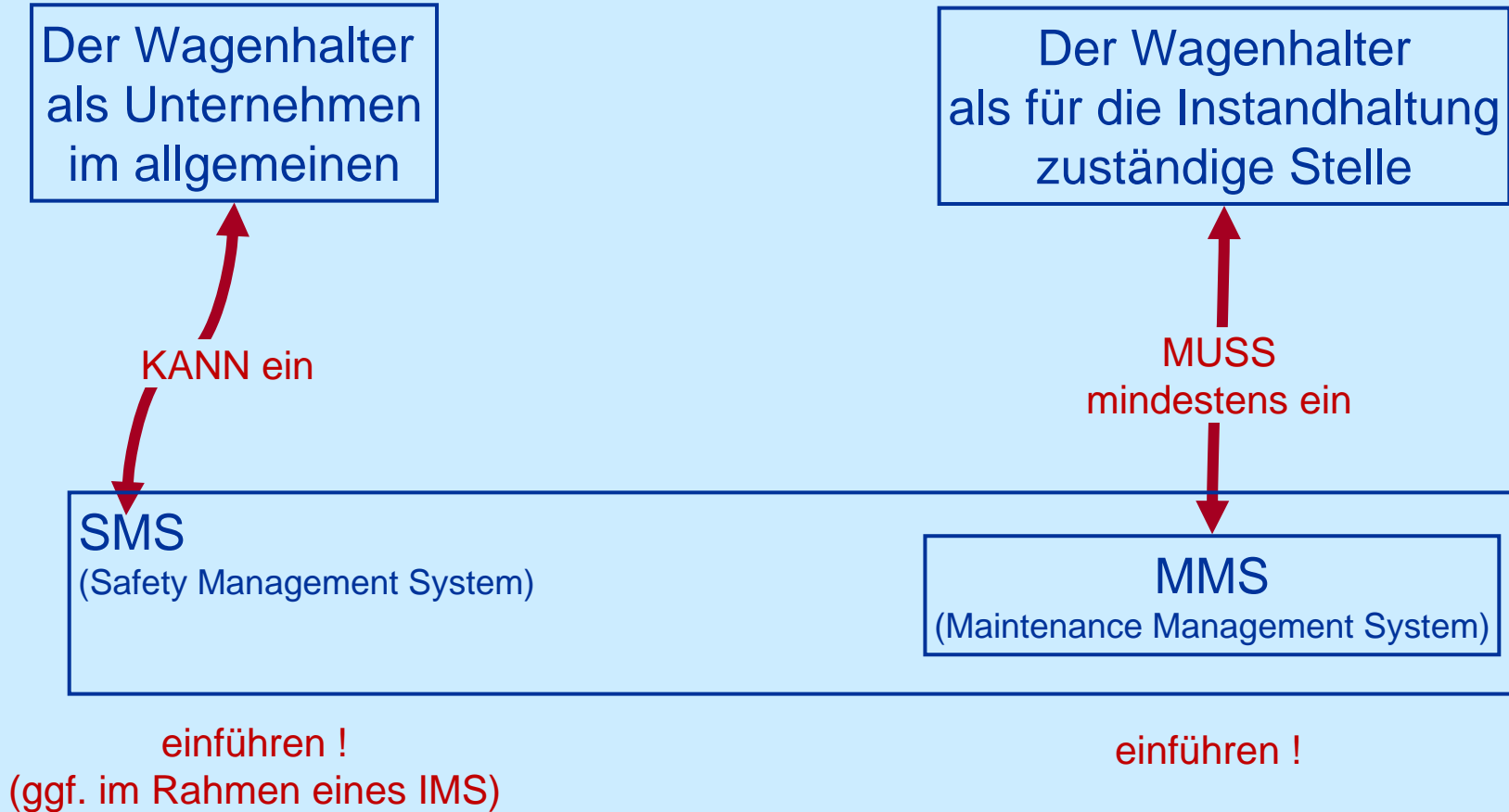
(6) Auf der Grundlage einer Empfehlung der Agentur erlässt die Kommission bis zum* eine **Maßnahme zur Einführung einer Bescheinigung, die der für die Instandhaltung zuständigen Stelle im Hinblick auf ihr Instandhaltungssystem erteilt werden soll**. Diese Maßnahme zur Änderung nicht wesentlicher Bestimmungen der Richtlinie durch deren Ergänzung wird nach dem in Artikel 27 Absatz 2a genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle erlassen. Die **Maßnahme umfasst die Anforderungen für die Erteilung der Bescheinigung an die für die Instandhaltung zuständige Stelle auf der Grundlage der Zulassung ihres Instandhaltungssystems, des Formats und der Gültigkeit der Bescheinigung und der für die Ausstellung zuständigen Stelle(n) und der für das Funktionieren des Bescheinigungssystems erforderlichen Kontrollen**.

(7) Die gemäß Absatz 6 dieses Artikels erteilten Bescheinigungen bestätigen die Einhaltung der in Absatz 3 dieses Artikels genannten Anforderungen; sie sind in der gesamten Gemeinschaft gültig. **Verfügt die für die Instandhaltung zuständige Stelle nicht über eine Bescheinigung, so muss ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber durch sein Sicherheitsmanagementsystem nach Artikel 9 gewährleisten, dass alle einschlägigen Instandhaltungsverfahren angemessen angewandt werden.**"



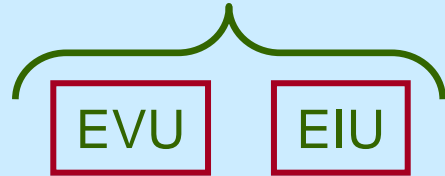
1. Arbeitsmethoden und –prozesse der Agentur
2. Das Sicherheitsmanagementsystem in der Richtlinie für Eisenbahnsicherheit (2004/49/EC)
3. **SMS/MMS für Wagenhalter – Bestrebungen zur europäischen Harmonisierung**

Vereinfacht gesagt bedeutet der neue Gesetzesentwurf:



Unternehmen, ...

die ein SMS haben
MÜSSEN,
welches zertifiziert wird.

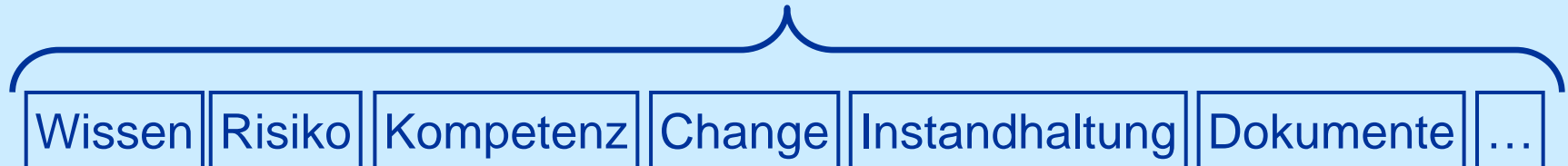


die ein SMS haben KÖNNEN

wovon Teile (MMS)
zertifiziert werden.



Managementsystem-Bausteine,
aus denen das SMS/MMS aufgebaut sein muss/kann.



Die genannten Aufzählungen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit!

Rahmendokument

- Erläuterung des Gesamtkonzeptes für das Management der Eisenbahnsicherheit (Global Approach)
- Einbindung und Abgrenzung des MMS in/zu bestehenden SMS

MMS Elemente

- Beschreibung der standardisierten Grundelemente („Maintenance File“, „Safety Performance Monitoring“)
- Elemente und Protokolle für das interne Audit

MMS Bewertung

- Bewertungskriterien für die bewertende Stelle (auf Basis der „SMS Assessment Criteria“ und der Elemente für das interne Audit)
- Elemente und Protokolle für Inspektionen nach der Zertifizierung (z.B. als externe Audits)

Formulare

- Harmonisiertes Formular für das Zertifikat in Anlehnung an das Formular für Sicherheitsbescheinigungen
- Harmonisiertes Antragsformular



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

