

Aanbevelingen van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS)

Aan de spoorwegondernemingen werkzaam in België,

**met het oog op het toepassen van goede praktijken tot het verbeteren
van de informatie-uitwisseling tussen
partner-spoorwegondernemingen.**

Tijdens het overleg over de spoorwegexploitatieveiligheid van 30 september 2014, werd er beslist om een werkgroep op te richten met de sector teneinde aanbevelingen op te stellen gericht aan de spoorwegondernemingen en aan de infrastructuurbeheerder met het oog op het toepassen van goede praktijken tot het verbeteren van de informatie-uitwisseling tussen partner-spoorwegondernemingen.

Als gevolg van deze beslissing :


- ✓ werd er een werkgroep opgericht, die bijeengekomen is op 27/02/2015 en 08/04/2015 ;**
- ✓ heeft de DVIS het voorliggende document opgesteld en voorgelegd aan de deelnemers van de werkgroep (de commentaren zijn opgenomen in bijlage 1).**



Koninkrijk België

Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen



Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen City Atrium - Vooruitgangstraat 56 - 1210 Brussel	
Versie	1.0
Datum	01/01/2016
Opgesteld door	Laurent Roberfroid
Goedgekeurd door	Patrick Froidbise



Inhoudstafel

Inhoudstafel	3
1 Glossarium / Definities.....	4
2 Doel	5
3 Toepassingsgebied	6
4 Uitgesloten aspecten	7
4.1 Voorafgaandelijke opmerking	7
4.2 Reizigersvervoer	7
4.3 Onderaanneming.....	7
4.4 Uitwisselingen tussen de SO en een partner zonder het statuut van SO	7
5 Gids van het Europees spoorwegbureau (ERA/GUI/11-2013/SAF V 2.1).....	8
6 Voorafgaande analyse wanneer men een beroep doet op een partnerschap	9
6.1 Vaststellingen	9
6.2 Aanbevelingen.....	9
7 Afsluiten van een partnerschapscontract.....	10
7.1 Vaststellingen	10
7.2 Aanbevelingen.....	10
8 Vastleggen van de spoorwegonderneming die de veiligheid van de werkzaamheden verzekert	11
8.1 Herinnering.....	11
8.2 Vaststellingen	11
8.3 Aanbevelingen.....	11
9 Het identificeren van de aard van de informatie	13
9.1 Denkpistes.....	13
9.2 Aandachtspunt	13
10 Middelen voor het doorsturen/ontvangen van informatie.....	14
10.1 Voorafgaande opmerking	14
10.2 Denkpistes.....	14
Bijlage 1 – Commenta(a)r(en).....	15
Bijlage 2 – Uittreksels uit de gids (ERA/GUI/11-2013/SAF V2.1).....	16



1 Glossarium / Definities

SO	Spoorwegonderneming
SMS	Safety management system (Veiligheidsbeheersysteem)
ERA	European Railway Agency (Europees spoorwegagentschap)
DVIS	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (nationale veiligheidsinstelling van België)
IB	Infrastructuurbeheerder
Hulponderneming	Iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon, vereniging of onderneming die de spoorweginfrastructuur gebruikt en waarop de SO of IB een beroep doet, onder haar of zijn controle en verantwoordelijkheid
Partnerschap *	Het partnerschap is de vereniging van twee of meerdere SO's die de vervoersactiviteiten voor het transport van goederen onder elkaar verdelen om een commercieel contract te kunnen nakomen. Een partner-SO rijdt altijd <u>onder zijn eigen veiligheidscertificaat</u> .
Partnerschapscontract	Overeenkomst die de wijze van vereniging en van informatie-uitwisseling tussen spoorwegondernemingen bepaalt, in het kader van een partnerschap.

* Interpretatie van de DVIS die goedgekeurd werd door de werkgroep rekening houdend met het feit dat er geen enkele definitie bestaat in de nationale wetgeving en de Europese regelgeving.



2 Doel

Het doel van deze aanbevelingen is een aantal goede praktijken op te lijsten met de bedoeling het uitwisselen van informatie tussen partner-spoorwegondernemingen te verbeteren.

Om dit thema op een gestructureerde en coherente manier aan te snijden, hebben we twee noodzakelijke acties gedefinieerd:

- ✓ voorafgaande analyse;
- ✓ het afsluiten van een partnerschapscontract.

Om deze acties tot een goed einde te brengen, is er reden om rekening te houden met volgende aspecten:

- ✓ de identificatie van de spoorwegonderneming die de veiligheid met betrekking tot de uit te voeren operaties verzekert;
- ✓ de identificatie van de aard van de informatie;
- ✓ de gebruikte middelen voor overdracht of ontvangst.

In bepaalde gevallen hebben we geoordeeld dat de formulering van aanbevelingen niet relevant was en hebben we denkpistes of aandachtspunten opgenomen.



3 Toepassingsgebied

De wettelijke basis voor het uitwisselen van informatie tussen spoorwegondernemingen bevindt zich in het criterium A3 van de bijlage III van de Verordening EU 1158/2010 van de Commissie:

Er bestaan documenten die aantonen hoe de spoorwegonderneming zal samenwerken met de infrastructuurbeheerder van het net en met andere spoorwegondernemingen die op het net actief zijn. Deze documenten bevatten ook een nadere toelichting over de manier waarop de informatie wordt uitgewisseld.



4 Uitgesloten aspecten

4.1 Voorafgaandelijke opmerking

In het kader van de discussies en het denkwerk van de werkgroep, is er besloten om ons te beperken tot bepaalde aspecten die verbonden zijn met de informatie-uitwisseling en om andere aspecten uit te sluiten van het toepassingsgebied van de huidige aanbevelingen. Het gaat geenszins om een waardeoordeel met betrekking tot de onbehandelde onderwerpen maar om de noodzaak om een zekere homogeniteit te behouden in onze aanbevelingen.

4.2 Reizigersvervoer

Het is duidelijk dat de uitwisseling van informatie tussen spoorwegondernemingen die het transport van reizigers verzekeren eveneens onder de term partnerschap kan vallen.

Rekening houdend met de specifieke kenmerken van het reizigersvervoer en het goederenvervoer, was de werkgroep echter van mening dat het onmogelijk was om deze materie binnen dezelfde werkgroep te behandelen.

Dit document beperkt zich dus tot het aspect « goederen ».

4.3 Onderaanneming

Zoals aangehaald in het doel van dit document, richten deze aanbevelingen zich op de notie « partnerschap ».

Hoewel het gebruik van een onderaannemer - hulponderneming in de zin van de Belgische wetgeving - ook een vorm van samenwerking is (zie punt 5), sluit de DVIS dit uit van het toepassingsgebied van deze werkgroep aangezien deze term duidelijk gedefinieerd is in de nationale wetgeving (KB van 09-07-2013 tot vaststelling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel – artikel 1 – 10°).

De hulponderneming rijdt dus onder het veiligheidscertificaat van een spoorwegonderneming en kunnen we in dit geval dus niet beschouwen als partnerschap.

4.4 Uitwisselingen tussen de SO en een partner zonder het statuut van SO

De werkgroep heeft zich geconcentreerd op de informatie die de partner-SO's moeten delen. Dit document behandelt de informatie-uitwisseling tussen de SO en een andere actor, die het statuut van SO niet zou hebben, niet (klant, verlader,...)

5 Gids van het Europees spoorwegbureau (ERA/GUI/11-2013/SAF V 2.1)

In het kader van deze aanbeveling is het noodzakelijk de publicatie van een gids ten behoeve van de nationale veiligheidsinstanties door het ERA op 12 juni 2015 te vermelden:

Issuing a safety certificate or authorisation – A guide for National Safety Authorities

Referentie: ERA/GUI/11-2013/SAF V 2.1

Hoewel het geen wettelijke basis heeft, geeft dit document duiding bij de zienswijze van het Bureau voor wat betreft samenwerking tussen spoorwegondernemingen.

Deze samenwerking wordt opgedeeld in 2 niveaus, het partnerschap en de onderaanneming, in het bijzonder wordt het volgende benadrukt:

- ✓ de identificatie van de wijze van samenwerking (partnerschap of onderaanneming);
- ✓ het definiëren van de verantwoordelijkheden;
- ✓ de aard van de contractuele afspraken.

Gezien de officiële datum van publicatie, werd dit document niet besproken tijdens de vergaderingen van de werkgroep. Het lijkt echter onmogelijk voor de DVIS de goede praktijken die erin opgesomd worden te negeren.

Onze aanbevelingen zullen zich zowel baseren op de debatten van de werkgroep als op de punten uit deze gids die betrekking hebben op het doel van onderhavig document.

De relevante uittreksels van deze gids zijn opgenomen in bijlage 2 van dit document.

Deze gids preciseert eveneens dat de samenwerking gedocumenteerd moet zijn in het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegondernemingen en beschikbaar moet zijn voor de bevoegde nationale veiligheidsinstanties.



6 Voorafgaande analyse wanneer men een beroep doet op een partnerschap

6.1 Vaststellingen

Het feit dat de spoorwegonderneming beroep doet op het partnerschap kan voortvloeien uit een gebrek aan competenties, aan middelen en wordt dus vaak gebruikt omwille van economische redenen.

De verschillende mogelijke scenario's zijn bijgevolg talrijk:

- ✓ het partnerschap betreft « first mile », « last mile » of enkel een deel van het traject;
- ✓ het al dan niet uitwisselen van tractiematerieel;
- ✓ de partner is al of niet gekend;
- ✓ de partners stemmen al of niet in met het GCU;
- ✓ het al dan niet bestaan van een « vertrouwensovereenkomst »;
- ✓ de overname vindt plaats in het station van vertrek, in een tussenstation of in het aankomststation.

Het partnerschap is dus vaak zeer specifiek aan het transport; het transport dat de invoering van het partnerschap noodzakelijk maakte .

In deze context, vanaf het moment waarop spoorwegondernemingen beslissen om gebruik te maken van partnerschap, ontstaat de behoefte om een voorafgaande analyse uit te voeren die het mogelijk zal maken om een partnerschapscontract op te stellen.

Tijdens deze analyse en rekening houdend met de uit te wisselen informatie, blijkt de identificatie van alle actoren betrokken bij de informatie noodzakelijk. Dit heeft tot doel zich ervan te vergewissen dat alle informatie goed wordt doorgestuurd/ontvangen.

De SO moet immers kunnen bepalen welke actoren verantwoordelijk zullen zijn voor het doorsturen en/of ontvangen van de informatie.

Deze handelswijze moet toelaten om aan de partner garanties te bieden dat er geen enkele twijfel zal bestaan betreffende de verantwoordelijkheid die een personeelslid heeft om informatie door te sturen en/of te ontvangen.

6.2 Aanbevelingen

Wij bevelen de spoorwegondernemingen aan om een analyse uit te voeren voorafgaandelijk aan de verwezenlijking van een partnerschap:

Deze analyse moet toelaten :

- ✓ te bepalen hoe de risico's met betrekking tot het partnerschap zullen worden beheerst;
- ✓ de bij het partnerschap betrokken activiteiten vast te leggen;
- ✓ de rollen en de opdrachten van elk van de partners te bepalen;
- ✓ de noodzakelijke monitoringactiviteiten in het kader van het veiligheidsbeheersysteem van elk van de partners te voorzien.

7 Afsluiten van een partnerschapscontract

7.1 Vaststellingen

Zoals vermeld onder punt 6.1 is het afsluiten van een partnerschap specifiek voor een transport en de aard ervan, die de invoering van het partnerschap noodzakelijk hebben gemaakt.

Het is echter vanzelfsprekend dat het delen van informatie tussen SO's een belangrijk element is in het kader van de verwezenlijking van het partnerschap.

Binnen deze context is het essentieel, in het kader van het afsluiten van een partnerschapscontract, dat rekening wordt gehouden met dit aspect, in het bijzonder aangaande de identificatie van de aard van de informatie en de bepaling van de middelen om informatie door te sturen/ontvangen.

7.2 Aanbevelingen

We bevelen de SO's aan om voorafgaandelijk een contract af te sluiten met als doel om:

- ✓ zonder dubbelzinnigheden de verantwoordelijkheden en taken van de verschillende partijen vast te leggen;
- ✓ de informatie te identificeren waarvan de partner-SO's overeenkomen om ze te delen voor de veilige uitvoering van hun werkzaamheden;
- ✓ voor ieder type informatie die gedeeld moet worden de betrokken personen te definiëren (afzender, eventuele tussenpersoon, bestemming);
- ✓ de gebruikte middelen voor het doorsturen/ontvangen van de informatie te bepalen;
- ✓ de goede praktijken zoals opgenomen in bijlage 4 « Examples of good cooperation practices between Railway Undertakings » van de gids van het ERA te implementeren (bijlage 2 van onderhavig document);
- ✓ expliciet te verduidelijken wie de verantwoordelijkheid draagt om aan de IB de nodige informatie te communiceren in het bijzonder via de informaticatoepassingen die de IB ter beschikking stelt van de SO's (vb. FILL-IN en MERL-IN).

In het raam van hun SMS zullen de partner-SO's de door hun medewerkers, in het kader van het partnerschap, uit te voeren activiteiten moeten integreren in de operationele procedures. De beroepsdocumenten of werkinstructies zijn hierbij inbegrepen.



8 Vastleggen van de spoorwegonderneming die de veiligheid van de werkzaamheden verzekert

8.1 Herinnering

De Europese alsook de nationale wetgeving geeft duidelijk de verantwoordelijkheden van de spoorwegondernemingen aan en de noodzaak om over een veiligheidscertificaat te beschikken.

De samenwerkingsakkoorden mogen niet afwijken van deze principes en behoren een spoorwegonderneming niet toe te laten om haar verantwoordelijkheden over te dragen naar « externen ».

Punt 3.1.3 van de ERA-gids « Cooperation regimes between RUs » (bijlage 2 van onderhavig document) gaat ook die richting uit.

8.2 Vaststellingen

Uit de debatten van de werkgroep blijkt duidelijk dat het bepalen van de grens tussen twee veiligheidscertificaten een essentieel element is; een grens die niet altijd duidelijk wordt vastgelegd. Bijvoorbeeld: verwijzen naar een uurregeling kan niet volstaan rekening houdend met de stiptheid van goederentreinen.

Voor dit punt is het des te meer belangrijk dat alle voertuigen die op het Infrabel-netwerk rijden, gedekt moeten zijn door een veiligheidscertificaat van een spoorwegonderneming.

Merk op dat deze verplichting zich niet beperkt tot het verkeer van voertuigen in een trein, maar eveneens betrekking heeft op de voertuigen die opgenomen moeten worden in een trein of die afkomstig zijn van een trein en dit binnen de grenzen van het Infrabel-netwerk.

Hoewel de voorafgaande analyse en het partnerschapscontract de verantwoordelijkheden en opdrachten van de verschillende partners hebben vastgelegd, menen we dat het nodig is om de nadruk op dit punt te leggen en specifieke aanbevelingen toe te voegen.

8.3 Aanbevelingen

Wij bevelen de spoorwegondernemingen aan om:

- ✓ de grens tussen de veiligheidscertificaten te bepalen en om de grens door middel van het partnerschapscontract te formaliseren door deze te linken aan feitelijke elementen (bijvoorbeeld: het aanhaken van een krachtvoertuig);
- ✓ er zich van te verzekeren dat de verschillende medewerkers juist worden geïnformeerd over de situatie;
- ✓ er zich van te verzekeren, wanneer beide partners beroep doen op éénzelfde hulponderneming, dat ook de medewerkers van deze hulponderneming correct worden geïnformeerd door de spoorwegonderneming waarvan de hulponderneming afhangt in functie van de verschillende, opeenvolgende activiteiten;

- ✓ zich bij de uitvoering van de operationele activiteiten ervan te verzekeren dat alle voertuigen die zich op het Infrabel-netwerk bevinden, gedekt worden door een veiligheidscertificaat van een spoorwegonderneming.



9 Het identificeren van de aard van de informatie

9.1 Denkpistes

In het kader van de voorafgaande analyse (zie punt 6) is het gepast om alle informatie te identificeren die men met zijn partner dient te delen.

Onder de term « delen » wordt verstaan: « te ontvangen van de partner » en « door te sturen aan de partner ».

Rekening houdend met de aard en de specifieke kenmerken van het partnerschap is voorafgaandelijk werk om de informatie, geval per geval, te identificeren onvermijdelijk.

Om deze denkoefening aan te vatten, houdt de onderneming rekening met:

- ✓ het betrokken vervoer (reisweg, RID,...);
- ✓ de door iedere partij uit te voeren werkzaamheden;
- ✓ de hieraan verbonden, geïdentificeerde risico's (zie aandachtspunt hieronder);
- ✓ het door deze werkzaamheden betrokken personeel;
- ✓ het materieel (in het bijzonder tractiematerieel) dat zal worden gebruikt (en zelfs gedeeld) door de partner(s);
- ✓ haar organisatie;
- ✓ de bestaande en/of te voorziene middelen;
- ✓ de beoogde monitoring.

9.2 Aandachtspunt

Zoals vermeld onder punt 6.2 vereist de invoering van een partnerschap een risicoevaluatie. Uit dergelijke evaluatie zou de informatie, die gedeeld dient te worden om bepaalde risico's te verminderen (risicobeheersmaatregel), duidelijk naar voren moeten komen. De volgende informatie zou moeten worden gedeeld en zou geformaliseerd moeten worden in het partnerschapscontract:

- ✓ gegevens met betrekking tot de samenstelling van de trein (wagenlijst, belading, vervoerde goederen, vrachtbrief,...);
- ✓ gegevens met betrekking tot de verkeersbeperkingen in verband met het gebruik van het materieel (beperkingen verbonden aan het gebruik van de aan de partner ter beschikking gestelde locomotief, averij aan het materieel die de snelheid van het konvooi beperkt,...);
- ✓ de uit te wisselen informatie tussen het operationeel personeel van de partner-SO's (bijvoorbeeld: de informatie die twee bestuurders moeten kunnen uitwisselen op het moment van de fysieke of niet-fysieke aflos).

10 Middelen voor het doorsturen/ontvangen van informatie

10.1 Voorafgaande opmerking

Uit de werkgroep komt naar voor dat de informatie al naargelang de aard (en soms het volume) over het algemeen wordt doorgegeven:

- ✓ door middel van informaticatoepassingen die beide partner-SO's met elkaar verbinden;
- ✓ via e-mail;
- ✓ mondeling (persoonlijk / per telefoon);
- ✓ en zelfs door middel van formulieren.

10.2 Denkpistes

Betreffende de geïdentificeerde informatie die gedeeld moet worden, zouden de SO's op duidelijke wijze de middelen, waarmee de verschillende informatie onderling wordt doorgestuurd en ontvangen, in het partnerschapscontract moeten definiëren en bepalen.

Deze middelen kunnen immers verschillen rekening houdend met:

- ✓ de organisatie van de SO's;
- ✓ de structuur van de SO's;
- ✓ de middelen van de SO's.

De bepaling van de te gebruiken middelen voor het doorsturen/ontvangen van informatie moet beantwoorden aan de fundamentele behoefte om voor iedere partij het communicatieraakvlak te definiëren.

De SO's die een partnerschap voorzien moeten de betrouwbaarheid van de communicatiemiddelen, die gebruikt zullen worden, kunnen garanderen in het bijzonder wat betreft:

- ✓ de overdracht;
- ✓ de traceerbaarheid;
- ✓ de (uit)lezing;
- ✓ het beheer

van de gedeelde informatie.

Als operationele informatie tussen terreinpersoneel van de partners moet uitgewisseld worden, zonder dat een fysieke ontmoeting kan worden gerealiseerd (bvb. niet fysieke aflossing van bestuurders), menen we dat de creatie van een document/formulier door de betrokken partners alle nut heeft (zolang dat dit nog niet door de IB voorzien/voorgeschreven is), zodat het personeel de vereiste informatie kan uitwisselen op betrouwbare en traceerbare wijze (een beheerprocedure voor het document bestaat).

Bijlage 1 – Commenta(a)r(en)



Bijlage 2 – Uittreksels uit de gids (ERA/GUI/11-2013/SAF V2.1)

3.1.3 Cooperation regimes between RUs

The RU is responsible to ensure the safe running of the train by coordinating and managing the train operations.

Contractual agreements (usually consisting of framework agreement, special agreements and annexes) constitute the grounding for effective cooperation between different RUs, be it “new entrants” or “incumbents”, and have to comply with the provisions of the European and national legislation and any other applicable requirements.

Therefore the RU shall control the risks of its operations, including cooperation with partners and use of contractors. The NSA shall then supervise that the RU fulfils its legal obligations in a transparent and diligent manner. RUs cannot outsource their safety responsibility for coordinating and managing the safe running of the train, which is not detrimental to the existence of cooperation regimes between RUs (See also Annex 3 case 3). The basic principles set out in section 2.2 also apply to cooperation between RUs. The RU responsible to ensure the safe running of the train must be clearly identified in any type of agreements between involved parties and must hold a safety certificate. Either this RU directly manage the resources (personnel, vehicles) through its SMS or it may decide to subcontract (partly or wholly) the use of the resources (e.g. leasing of vehicles, hiring of train drivers) to another party. In the latter case, the RU has still the responsibility to control the risks relating to the use of (sub)contractors through its SMS (See CSM Regulation on monitoring 1078/2012/EU) and therefore, has to check that these resources comply with the legal and other applicable safety requirements (e.g. vehicles in a safe state of running, route compatibility, staff training, train drivers with a valid licence and certificate for a specific route). A safety certificate delivered by a NSA (and supervised accordingly) to the contracting party (i.e. the partner or subcontractor) can provide sufficient assurance to the RU responsible for the safe operation that the SMS arrangements meet the relevant requirements. The contractual arrangements should include the transfer of information relevant to safety (e.g. previous rest time of the train drivers) between the contracting parties.

The principles underpinning cooperation between RUs remain the same irrespective of cooperation regimes, i.e. partnership or subcontracting (partly or wholly) railway activities in domestic or cross-border operations. However, the nature and extent of measures to be implemented by RUs and the extent to which the NSA has to supervise these cooperation arrangements are proportionate to the degree of cooperation between RUs.

For example, cross-border cooperation between RUs (i.e. use of external vehicles and/or staff) is likely to require more controls than any other cooperation regimes because the operation is handed over to another RU with different languages and operating rules for rolling stock that may apply from one Member State to another. In contrast, hiring external train drivers or vehicles only would obviously require less monitoring and NSA supervisory activities.

The identification of the cooperation regimes between RUs, the definition of responsibilities (i.e. who is responsible for the safe running of the train) and the nature of the contractual arrangements ruling it shall be documented in the SMS and then, be made accessible to the competent NSA(s) (See also Annex 4).

Without prejudice to the previous conditions, any arrangement made between companies regarding other aspects of the train operation (e.g. commercial aspects, request or use of train path) must not have a negative effect on the obligations of the RU to have a safety certificate.



Annex 4 Examples of good cooperation practices between Railway Undertakings

This Annex presents good co-operation practices between partner Railway Undertakings focusing on:

- a) How risk can be controlled within the scope of partnerships;
- b) The nature of agreements for the procurement of services, e.g. traction, traction manager, maintenance of the rolling stock.

In accordance with Article 4 of RSD and Annex II of CSM Regulation on Conformity Assessment 1158/2010/EU, the RU has to manage the risks of its operations, including those related to partnerships. The operations have to satisfy the European and national legal requirements and the internal standards of the RU.

All definitions of responsibility and tasks are to be defined in the respective contracts. The task delivery is integrated into the operational processes of the partner companies.

This can be reached by (not limited to):

- › Stating clear contractual provisions (Cf. criteria C.2 to C.4) including:
 - o A description of the task(s) and output(s) to be delivered;
 - o The expected quality of the output(s);
 - o The assignment of roles and responsibilities;
 - o Communication protocols, i.e. what, when and how information will be exchanged between the contractual parties. Information includes reporting on events and sharing of experience;
 - o Competence requirements for the staff involved in delivering the task;
 - o Health and safety requirements (deriving from risk assessment, national requirements, etc.);
 - o Monitoring requirements, e.g. supplier audits, to check that the output has been delivered and meets the original specification.
- › Establishing communication protocols with identification of reporting lines and sharing safety relevant information between involved parties, e.g. any operational restrictions imposed by the IM (Cf. criterion O);
- › Assigning clear roles and responsibilities in the SMS (Cf. criterion F);
- › Delivering the train driver's certificate to operate the train on the infrastructure (Cf. criterion N);
- › Ensuring other train crew are suitably trained and have required competence (Cf. criterion N);
- › Implementing risk identification and risk control measures (Cf. criteria A, M);
- › Setting adequate monitoring procedures based on contractual arrangements, e.g. sufficient communication controls in place to manage the operation (Cf. criteria C.5 and N.2, Regulation (EU) 1078/2012).
- › Specific procedures are to be implemented within the SMS of the partner companies that describe in detail:
 - o How the scope of the cooperation is defined and which operational roles need to be involved;
 - o Who is responsible to define necessary contractual agreements and additional documents;
 - o Who is responsible to distribute necessary rules and standards (related to personnel and rolling stock); and
 - o How and (respectively) by whom the interfaces are managed and monitored.

