

Making the railway system
work better for society.

Příručka

Koordinace mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány – společný přístup k dohledu

	<i>Vyhotovil</i>	<i>Ověřil</i>	<i>Schválil</i>
<i>Jméno</i>	M. SCHITTEKATTE	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Funkce</i>	projektový úředník	projektový manažer	vedoucí oddělení
<i>Datum</i>	29/06/2018	29/06/2018	29/06/2018
<i>Podpis</i>			

Historie dokumentu

<i>Verze</i>	<i>Datum</i>	<i>Poznámky</i>
1.0	29/06/2018	Konečná verze k zveřejnění

Tento dokument není právně závazným předpisem Evropské agentury pro železnice. Nejsou jím dotčeny rozhodovací procesy stanovené příslušnými právními předpisy EU. Závazný výklad právních předpisů EU je výlučně v kompetenci Soudního dvora Evropské unie.

1 Úvod

Po vydání jednotných osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti musí vnitrostátní bezpečnostní orgány provést úroveň dohledu nad činnostmi železničních podniků a provozovatelů infrastruktury, aby zajistily, že to, co bylo uvedeno v jejich žádosti o jednotné osvědčení o bezpečnosti nebo o schválení z hlediska bezpečnosti, odpovídá skutečnosti a je i nadále v souladu s právními povinnostmi.

Podle čl. 17 odst. 7 a čl. 17 odst. 9 směrnice (EU) 2016/798 musí vnitrostátní bezpečnostní orgány zapojené do dohledu nad železničním podnikem vykonávajícím svou činnost ve více než jednom členském státě nebo nad provozovatelem infrastruktury s přeshraniční infrastrukturou navzájem spolupracovat, aby se zabránilo zdvojení dohledu, a koordinovat svůj přístup k dohledu, aby se zajistilo sdílení všech klíčových informací o železničním podniku nebo provozovateli infrastruktury. Zvláštní pozornost by měla být věnována zjištěným problémům a stavu bezpečnosti organizace a výsledky by měly být použity k zacílení činností dohledu na oblasti představující největší riziko pro celý provoz.

Více podrobností o tom, co tato spolupráce zahrnuje, je uvedeno v nařízení (EU) 2018/761, kterým se zřizují společné bezpečnostní metody pro dohled. Konkrétně článek 8 tohoto nařízení stanoví, že vnitrostátní bezpečnostní orgány musí své přístupy k dohledu koordinovat, aby se zajistilo, že systém zajišťování bezpečnosti je účinný, a že tyto činnosti koordinace zahrnují opatření týkající se toho, jaké informace mají vnitrostátní bezpečnostní orgány sdílet, aby byl zajištěn společný přístup k dohledu nad příslušným železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury.

1.1 Účel příručky

Tento dokument poskytuje pokyny, které vnitrostátním bezpečnostním orgánům pomohou při koordinaci jejich činností, pokud jde o dohled nad železničními podniky vykonávajícími svou činnost ve více než jednom členském státě nebo nad provozovateli infrastruktur s přeshraničními infrastrukturami, a to v souladu s čl. 17 odst. 7 a čl. 17 odst. 9 směrnice (EU) 2016/798 a s článkem 8 nařízení (EU) 2018/761

Poznámka; pro účely koordinace dozoru nad přepravou nebezpečných nákladů po železnici může mít NSA přímou úlohu jako příslušný orgán nebo může hrát koordinační úlohu, v případě potřeby, s jakoukoli jinou autoritou pro přepravu nebezpečného nákladů.. Při organizaci koordinace mezi NSA, bude třeba tuto skutečnost zohlednit.

1.2 Komu je tato příručka určena?

Tato příručka je určena vnitrostátním bezpečnostním orgánům, pokud jde o vytváření a provádění jejich koordinovaného nebo společného přístupu k dohledu.

1.3 Působnost

Tento dokument uvádí příklady druhu informací, které si vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou mezi sebou vyměňovat, a to na základě rámce pro koordinovaný nebo společný dohled uvedeného v příloze II nařízení (EU) 2018/761.

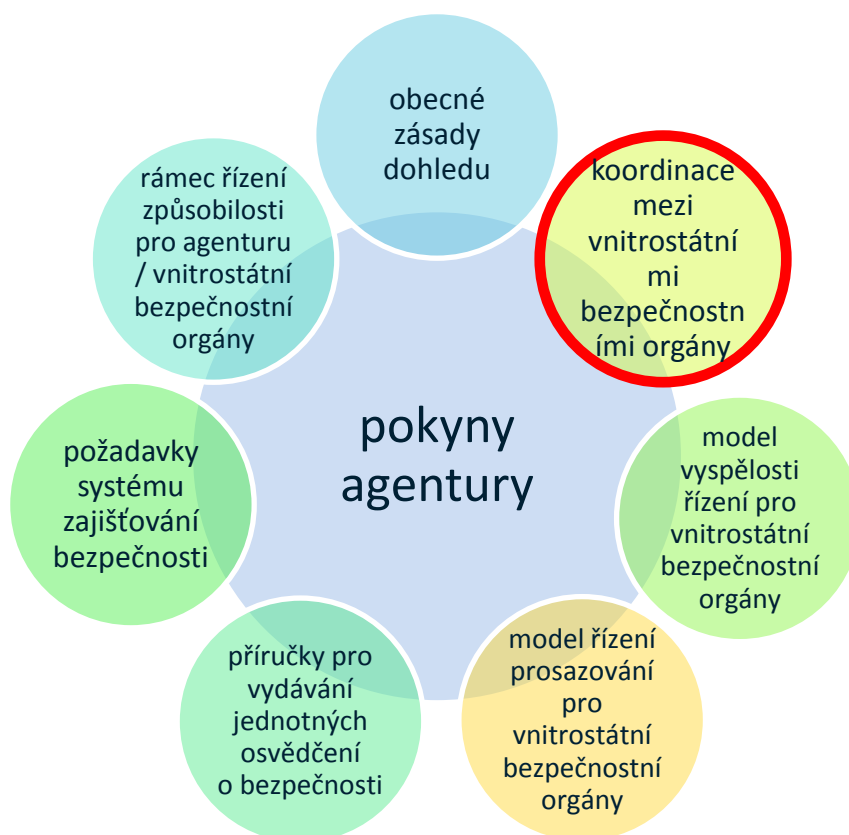
Uvádí rovněž příklady kritérií, která mohou vnitrostátní bezpečnostní orgány použít pro určení toho, který vnitrostátní bezpečnostní orgán by měl mít vedoucí úlohu při koordinaci dohledu nad železničními podniky

vykonávajícími svou činnost ve více než jednom členském státě nebo nad provozovateli infrastruktur s přeshraničními infrastrukturami.

Tento dokument se nevztahuje na sdílení informací shromážděných během dohledu s dalšími příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány a případně s Agenturou Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“) (viz *Příručka týkající se dohledu*).

1.4 Struktura pokynů

Tento dokument tvoří součást souboru pokynů agentury, které mají pomoci železničním podnikům, provozovatelům infrastruktury, vnitrostátním bezpečnostním orgánům a agentuře při výkonu jejich funkce a plnění jejich úkolů v souladu se směrnicí (EU) 2016/798.



Obrázek 1: Soubor pokynů agentury

Struktura tohoto dokumentu je založena zejména na obsahu přílohy II nařízení (EU) 2018/761 [*CSM pro dohled*].

Obsah

1	Úvod	3
1.1	Účel příručky	3
1.2	Komu je tato příručka určena?	3
1.3	Působnost	3
1.4	Struktura pokynů	4
2	Opatření týkající se koordinovaného nebo společného dohledu.....	6
2.1	Obecná ustanovení.....	6
2.2	Pokyny	6
2.3	Sdílení informací.....	10
2.3.1	Praktická opatření a obecné informace.....	10
2.3.2	Jiné informace	11
2.4	Kritéria pro výběr vedoucího vnitrostátního bezpečnostního orgánu	11

2 Opatření týkající se koordinovaného nebo společného dohledu

2.1 Obecná ustanovení

Vnitrostátní bezpečnostní orgány musí dohlížet na stav bezpečnosti železničních podniků a provozovatelů infrastruktur, nad kterými vykonávají dohled, a musí přijmout vhodná opatření, aby zajistily, že systémy zajišťování bezpečnosti těchto železničních podniků a provozovatelů infrastruktur jsou v souladu s regulačním rámcem. Jak je zdůrazněno v článku 17 směrnice (EU) 2016/798 a v čl. 8 odst. 1 nařízení (EU) 2018/761, kterým se zřizují společné bezpečnostní metody pro dohled, vnitrostátní bezpečnostní orgány musí v zájmu dosažení tohoto účelu své činnosti vzájemně koordinovat, a to prostřednictvím sdílení příslušných informací. Tato koordinace by se měla vztahovat na železniční podniky, které podle k tomu určených zvláštních evropských ustanovení vyvíjejí činnost v jiném členském státě, a rovněž na železniční podniky, které mají dohody o partnerství nebo smluvní dohody s železničními podniky v jiném členském státě týkající se poskytování služeb v rámci systému zajišťování bezpečnosti daného železničního podniku z druhého členského státu, přestože zaměstnanci nebo vlak pochází z železničního podniku v prvním členském státě. Koordinace by měla být součástí zvláštních opatření mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány.

Toto sdílení informací musí být zamýšleno v širším kontextu, než jsou činnosti dohledu vnitrostátního bezpečnostního orgánu. Celkový proces získání osvědčení sestává z posouzení bezpečnosti, vydání osvědčení o bezpečnosti, dohledu po udělení osvědčení a z opětovného posouzení, po kterém následuje vydání nového osvědčení (nebo obnova stávajícího osvědčení). Tyto různé činnosti spolu vzájemně souvisí. Posouzení bezpečnosti slouží jako zdroj informací pro činnosti dohledu, které zase slouží jako zdroj informací pro opětovné posouzení a následné vydání nového osvědčení (nebo obnovu stávajícího osvědčení). Jelikož agentura je v souladu s čl. 10 odst. 5 směrnice (EU) 2016/798 pověřena vydáváním jednotných osvědčení o bezpečnosti, opatření týkající se koordinace by se ve vhodných případech měla vztahovat rovněž na agenturu (tj. v případech, kdy agentura jedná jako orgán pro osvědčení o bezpečnosti odpovědný za vydání jednotného osvědčení o bezpečnosti).

2.2 Pokyny

Následující tabulka uvádí další vysvětlení týkající se příslušných položek uvedených v příloze II nařízení (EU) 2018/761 [CSM pro dohled].

<i>Položka</i>	<i>Popis</i>	<i>Komentář</i>
1	Dohodněte se na tom, které železniční podniky a provozovatelé infrastruktur vyvíjejí svou činnost způsobem vyžadujícím koordinovaný nebo společný dohled.	V případě železničních podniků umožňuje databáze ERADIS vyhledávat železniční podniky s oblastí provozu ve více než jednom členském státě. Poznámka: pokud železniční podnik vyvíjí činnost v jiném členském státě v rámci dohody o partnerství nebo smluvní dohody s jiným železničním podnikem, databáze ERADIS toto nezobrazí.
2	Dohodněte se na společném jazyku / společných jazycích a na úrovni důvěrnosti	Opatření by měla zvažovat veškeré příslušné platné vnitrostátní právní předpisy a právní předpisy EU týkající se důvěrnosti a ochrany údajů.

<i>Položka</i>	<i>Popis</i>	<i>Komentář</i>
	informací, které se použijí pro účely opatření týkajících se koordinace.	
3	Dohodněte se na tom, jaké informace by měly být vyměňovány, a na harmonogramu těchto výměn: vyměňte si příslušné informace týkající se železničních podniků a provozovatelů infrastruktur identifikovaných v rámci bodu 1 a sdílejte výsledky z činností jejich posouzení;	Tyto informace zahrnují: Činnosti v jiných členských státech bez ohledu na to, jak je společnost řídí (např. dceřiné společnosti v jiných členských státech, provoz vlaků uskutečňovaný v rámci osvědčení o bezpečnosti náležejícího jinému partnerskému železničnímu podniku). Rizika, která převládají v železničním systému různých členských států a která jsou v každém členském státě použita pro provádění dohledu orientovaného na rizika. Významné změny (provozní, technické, organizační) řízené železničním podnikem. Dotazy nebo obavy v případě, že se týkají podezření ohledně nedostatků nebo neshod opatření týkajících se systému zajišťování bezpečnosti. Výsledek posouzení systému zajišťování bezpečnosti a nedostatky zaznamenané během tohoto posouzení (např. záznam o problému). Vnitrostátní bezpečnostní orgány se vybízejí, aby zachovávaly mlčenlivost ohledně toho, jak budou definovat a uplatňovat výměnu informací, např.: pravidelná výměna e-mailů, pravidelná zasedání, bezpečná databáze, služba hostování souborů (ukládání dat na cloudu).
3	případně poskytněte kopie schválení z hlediska bezpečnosti;	
3	sdílejte výsledky ze souvisejících činností dohledu, případně včetně rozhodnutí a opatření v oblasti vymáhání;	Dotčeným vnitrostátním bezpečnostním orgánům může být zpřístupněna závěrečná zpráva z auditů a kontrol systému řízení nebo shrnutí zjištění, závěrů a doporučení (pokud nějaká existují). Akční plán schválený společností může vést ke koordinaci následných postupů s jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány.
3	sdílejte informace týkající se stavu bezpečnosti železničních podniků a	Výroční zpráva společnosti může vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu pomoci při vypracovávání

<i>Položka</i>	<i>Popis</i>	<i>Komentář</i>
	<p>provozovatelů infrastruktury identifikovaných v rámci bodu 1 v každém členském státě.</p>	<p>jeho plánu dohledu. Očekává se, že tato zpráva bude popisovat, jak účinně společnost prováděla, monitorovala a zlepšila svůj stav bezpečnosti, a jak následně prováděla akční plán vyplývající z nedostatků zaznamenaných během předchozích posouzení systému zajišťování bezpečnosti a/nebo z činností dohledu.</p>
4	<p>Sdílejte rozhodovací kritéria:</p> <p>sdílejte informace týkající se toho, jak každý vnitrostátní bezpečnostní orgán v rámci svého plánu dohledu zaměřuje své činnosti týkající se jednotlivých dotčených železničních podniků a provozovatelů infrastruktur;</p> <p>zaveďte dialog mezi příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány týkající se navrhované odpovědi na řešení zásadního nedodržování předpisů.</p>	<p>Různé vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou mít odlišné právní základy pro své odpovědi na nedodržování předpisů a mohou mít rovněž různá stanoviska ke kritické otázce konkrétního nedodržování předpisů. Plně harmonizovaný způsob řešení nedodržování předpisů není možná v současné době dosažitelný. Mezi příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány by vždy mělo dojít k dialogu ohledně vhodné odpovědi. Mezi příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány by přinejmenším mělo dojít k výměně informací týkajících se opatření přijatého za účelem řešení nedodržování předpisů v jednom členském státě, aby tak ostatní vnitrostátní bezpečnostní orgány měly možnost zkontrolovat, zda k podobnému nedodržování předpisů nedochází rovněž v jejich členském státě (viz také položka 3a)).</p>
5	<p>Řiďte koordinaci:</p> <p>sdílejte existující plány a strategie dohledu;</p> <p>stanovte společné zájmy a/nebo společné otázky;</p> <p>účinně plánujte individuální, koordinované a společné iniciativy, aniž byste železničním podnikům a provozovatelům infrastruktur způsobili zbytečné nepříjemnosti, a zabraňte překrývání, pokud jde o rozsah těchto iniciativ.</p>	<p>Výměna strategií dohledu vnitrostátním bezpečnostním orgánům umožňuje pochopit, čím se řídí zaměřování dohledu příslušných vnitrostátních bezpečnostních orgánů (např. kvantitativní nástroj pro stanovení priorit na základě rizik pro posouzení rizik souvisejících s železničním podnikem a následná potřeba činnosti dohledu, plánování založené na počtu návštěv v určitém časovém období, aby se zajistilo, že dohled je v železničním podniku vykonán alespoň jednou za rok), a jaká u konkrétní společnosti existují největší rizika, která je třeba řídit. Výměna plánu dohledu by měla poskytnout vhled do druhu činností dohledu a také do časového plánu a oblastí zájmu, na které se každý vnitrostátní bezpečnostní orgán zaměřuje.</p> <p>Vnitrostátní bezpečnostní orgán může například zjistit nedostatky v rámci systému pro řízení způsobilosti železničního podniku, pro který agentura vydala jednotné osvědčení o</p>

Položka	Popis	Komentář
		<p>bezpečnosti. V důsledku toho může vnitrostátní bezpečnostní orgán považovat za nezbytné podívat se na plán dohledu vnitrostátního bezpečnostního orgánu odpovědného za koordinaci dohledu nad systémem zajišťování bezpečnosti, zkontrolovat, zda byla v nedávné době provedena nějaká konkrétní činnost dohledu, a poté společně s dalšími vnitrostátními bezpečnostními orgány projednat, co bylo uděláno, a jaké další činnosti je třeba naplánovat a kdo by je měl provést.</p>
6	<p>Dohodněte se na tom, který vnitrostátní bezpečnostní orgán (nebo orgány) by měl případně sledovat činnosti, u kterých je dokončení z důvodu dohledu odloženo.</p>	<p>Po posouzení může být od společnosti požadováno, aby vytvořila plán pro řešení otázek zbyvajících po udělení jednotného osvědčení o bezpečnosti (nebo schválení z hlediska bezpečnosti). V případě, že jako orgán pro osvědčení o bezpečnosti působí agentura, se vnitrostátní bezpečnostní orgány vyzývají, aby v okamžiku, kdy je podána žádost o obnovu stávajícího osvědčení, agentuře předložily zprávu o tom, jak společnost sleduje akční plán. Na základě této zprávy může agentura přezkoumat záznam o problému a související otázky případně uzavřít.</p>
7	<p>Dohodněte se na tom, na které oblasti by se mělo zaměřit koordinované nebo společné úsilí:</p> <p>identifikujte klíčová rizika pro příslušné železniční podniky a provozovatele infrastruktury, která je třeba řešit v rámci koordinovaného nebo společného úsilí vnitrostátních bezpečnostních orgánů;</p> <p>dohodněte se případně na tom, který vnitrostátní bezpečnostní orgán povede činnosti týkající se konkrétních otázek, a to na základě řádně stanovených kritérií;</p> <p>dohodněte se případně na tom, které společné činnosti dohledu provést;</p> <p>dohodněte se na tom, jak by železniční podniky a provozovatelé infrastruktur měli být upozorněni na</p>	<p>Koordinovaný nebo společný přístup není omezen na vypracování koordinovaných přístupů k řešení nedodržování předpisů. Vnitrostátní bezpečnostní orgány se vyzývají k proaktivnějšímu přístupu.</p> <p>Vnitrostátní bezpečnostní orgány se mohou rozhodnout, že budou dobrovolně provádět společné činnosti, a pokud se tak rozhodnou, definovat, jaké činnosti budou provádět a kterými tématy se budou zabývat (včetně toho, který vnitrostátní bezpečnostní orgán bude mít v konkrétních otázkách vedoucí úlohu). Vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou rovněž organizovat společné sdělování informací se železničním podnikem (přičemž je třeba zajistit, že všechny části železničního podniku vyvíjející svou činnost v příslušném členském státě jsou osloveny zároveň). Výsledkem těchto společných činností může být schválený plán společného dohledu pro příslušný železniční podnik.</p> <p>Jakýkoli schválený společný přístup k dohledu musí být transparentní.</p>

Položka	Popis	Komentář
	opatření a dohody, ke kterým vnitrostátní bezpečnostní orgány dospěly.	
8	<p>Sdílejte osvědčené postupy:</p> <p>vypracujte opatření pro přezkum a pravidelnou koordinaci činností dohledu pro příslušné železniční podniky a provozovatele infrastruktury;</p> <p>vypracujte opatření pro hodnocení účinnosti koordinace a spolupráce mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány, případně včetně agentury.</p>	<p>Opatření týkající se spolupráce a koordinace činnosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu při činnostech dohledu se mohou lišit v závislosti na umístění příslušných vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Sousední členské státy mohou s cílem pomoci dosažení svých plánů vypracovat konkrétní opatření.</p>

2.3 Sdílení informací

Níže je uveden neinkluzivní seznam informací, které mohou být sdíleny mezi vnitrostátními dozorovými orgány vykonávajícími dohled nad železničními podniky působícími ve více než jednom členském státě nebo provozovateli infrastruktury provozujících přeshraniční infrastruktury.

2.3.1 Praktická opatření a obecné informace

- *Vzorové dohody mezi příslušnými organizacemi,*
- *Kontaktní místo/místa v každé z organizací,*
- *Opatření týkající se sdělování (např. stanovení koordinačních schůzek), včetně harmonogramu pro výměnu informací a jazykové politiky pro koordinaci a spolupráci,*
- *Praktická opatření (např. plán) pro sdílení informací týkajících se konkrétní koordinované nebo společné činnosti dohledu, včetně:*
 - › *kontaktního místa / kontaktních míst (pokud existuje zvláštní kontaktní místo pro každou činnost),*
 - › *účelu, typu a rozsahu výměny (např. společná kontrola kalibrace kol určitého druhu vozidel v konkrétní údržbářské dílně), včetně veškerých konkrétních opatření týkajících se sdělování (např. konkrétní kontaktní místo nebo kontaktní údaje jako například e-mailová adresa nebo telefonní číslo),*
 - › *bezpečnostní prověrky nutné pro přístup na konkrétní místo (nebo vozovnu),*
 - › *bezpečnostních pravidel konkrétního místa včetně požadovaných osobních ochranných prostředků,*
- *Seznam železničních podniků (a případně provozovatelů infrastruktur), které mají oblast provozu ve více než jednom členském státě. To zahrnuje začátek a konec platnosti osvědčení o bezpečnosti (nebo schválení z hlediska bezpečnosti), příslušnou oblast provozu a související druh a rozsah poskytované služby a případně určení příslušných subdodavatelů a partnerů spolu s jejich souvisejícími osvědčeními o bezpečnosti (nebo schváleními),*
- *Seznam subjektů odpovědných za údržbu souvisejících s výše uvedenými železničními podniky (a provozovateli infrastruktur), jejich subdodavatelů a partnerů. To případně zahrnuje začátek a konec platnosti osvědčení,*
- *Informace týkající se plánů a strategie dohledu, a to včetně veškerých příslušných základních informací souvisejících s vnitrostátním právním rámcem, terminologií, metodami dohledu, rozhodovacími kritérii,*

osvědčenými postupy získanými na základě zkušeností, případně s činnostmi dohledu prováděnými subjekty odpovědnými za údržbu atd.,

- *Informace týkající se případných databází nebo registrů (např. vnitrostátní bezpečnostní orgán může jinému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu poskytnout pověřovací listiny, které mu umožní získávat informace z databáze/registru, kde jsou uloženy výsledky dohledu),*
- *Metoda, jak řešit nedodržování předpisů v případě, kdy mají vnitrostátní bezpečnostní orgány odlišné právní základy nebo různá stanoviska ke kritické otázce konkrétního nedodržování předpisů,*
- *Záznamy o hodnocení účinnosti opatření týkajících se koordinace a spolupráce mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány, včetně osvědčených postupů a veškerých opatření přijatých k jejich zlepšení.*

2.3.2 Jiné informace

- *Výměna informací mezi činnostmi posouzení a činnostmi dohledu (viz Příručka týkající se dohledu),*
- *Důležité změny v rámci organizace a/nebo systému zajišťování bezpečnosti příslušných železničních podniků (a provozovatelů infrastruktury), včetně významných (provozních, technických, organizačních) změn řízených železničními podniky (a provozovateli infrastruktury) a podstatných změn, které vyžadují aktualizování osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti, pokud již nebyly uvedeny v příslušné výroční zprávě společnosti o bezpečnosti (při podávání zpráv o uplatňování příslušných společných bezpečnostních metod),*
- *Konkrétní otázky identifikované společně s železničními podniky (a provozovateli infrastruktury), které jsou relevantní (např. společnost nepřijala nezbytná opatření k usměrňování rizik) a měly by být sdíleny s ostatními vnitrostátními bezpečnostními orgány,*
- *Výsledky analýz z varování bezpečnostního informačního systému (na vnitrostátní úrovni a/nebo na úrovni EU),*
- *Případně vnitřní postupy, manuály nebo pokyny vnitrostátního bezpečnostního orgánu (např. v případě, kdy je plánován společný dohled),*
- *Zprávy o dohledu (nebo jejich příslušné části) a případně další podpůrné dokumenty,*
- *Případně další informace související s dohledem nad subjekty odpovědnými za údržbu, včetně rozhodnutí, která byla vůči nim přijata.*

Některé výše uvedené informace související se schopností společnosti plnit své obchodní cíle v oblasti bezpečnosti prostřednictvím účinného provádění (údržba a neustálé zlepšování) svého systému zajišťování bezpečnosti lze získat z výroční zprávy společnosti o bezpečnosti, např. ze zprávy o uplatňování příslušných společných bezpečnostních metod. Předpokládá se však, že železniční podniky a provozovatelé infrastruktury svou výroční zprávu o bezpečnosti poskytnou příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům vykonávajícím činnosti dohledu pro jejich příslušnou oblast provozu.

Vnitrostátním bezpečnostním orgánům se v každém případě doporučuje, aby v rámci opatření týkajících se koordinace mezi sebou případně sdílely výroční zprávy železničních podniků a provozovatelů infrastruktury o bezpečnosti. I když výroční zprávy provozovatelů infrastruktury o bezpečnosti se nemusí týkat konkrétně jejich oblasti provozu, mohou přesto obsahovat důležité informace. Doporučuje se však, aby společnosti příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům poskytly jednorázovou výroční zprávu o bezpečnosti pokrývající oblast provozu (pokud tato oblast není omezena na jeden členský stát).

2.4 Kritéria pro výběr vedoucího vnitrostátního bezpečnostního orgánu

Před vydáním jednotného osvědčení o bezpečnosti pro železniční podniky, které působí ve více než jednom členském státě, nebo před vydáním osvědčení o bezpečnosti pro provozovatele infrastruktury s přeshraničními infrastrukturami, musí příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány neprodleně rozhodnout,

kteří z nich má hrát vedoucí úlohu při koordinaci dohledu nad správným uplatňováním a účinností systému zajišťování bezpečnosti, aby se zabránilo zdvojení dohledu. To by mělo proběhnout před zahájením dohledu a poté, co obdrží od orgánu pro certifikaci bezpečnosti informace o přetrvávajících problémech, které mají být předány k dohledu. V souladu s článkem 8 společných bezpečnostních metod pro dohled musí vnitrostátní bezpečnostní orgány stanovit kritéria jako součást svých opatření týkajících se koordinace (viz položka 7b)).

Vedoucí úloha neznamena, že odpovědnost za provádění dohledu nad těmito železničními podniky nebo provozovateli infrastruktur je přenesena na vybraný vnitrostátní bezpečnostní orgán. Každý vnitrostátní bezpečnostní orgán zůstává nadále odpovědný za činnosti dohledu v rámci svého příslušného členského státu. Je však třeba zabránit zdvojení kontrol a auditů, což vyžaduje koordinaci mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány. Osvědčeným postupem je vždy vyzvat příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány, aby se účastnily činností dohledu v roli pozorovatele a aby sdílely výsledky svých činností dohledu (viz položka 3c) výše).

Jako dobrá výchozí možnost se může zdát vnitrostátní bezpečnostní orgán členského státu, v němž je železniční podnik (nebo provozovatel infrastruktury) registrován, jelikož tento vnitrostátní bezpečnostní orgán zaprvé ovládá jazyk systému zajišťování bezpečnosti železničního podniku (nebo provozovatele infrastruktury), což usnadňuje porozumění tomuto systému zajišťování bezpečnosti a kontrolu jeho uplatňování a účinnosti, a zadruhé má tento vnitrostátní bezpečnostní orgán díky geografické blízkosti s ústředím, tj. s místem, z něhož jsou řízeny operace, k železničnímu podniku (nebo k provozovateli infrastruktury) úzký vztah.

V některých případech však železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury může mít svou dokumentaci v jiném jazyce (např. v angličtině), zejména pokud v dotyčném členském státě vyvíjí pouze omezenou činnost, ale vyvíjí významné přeshraniční činnosti. Kromě toho některé vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou za své činnosti dohledu vybírat poplatky, což může mít dopad na rozhodnutí.

Proto může být zajímavé kromě kritéria toho, kde je společnost registrována (tj. kde se nachází její ústředí), zvážit rovněž další kritéria, jako například:

- *objem činností v každém členském státě (vlakokilometry),*
- *velikost organizace (počet zaměstnanců) v každém členském státě,*

Kritéria mohou být upřednostněna v závislosti na úvahách jednotlivých států.