

## Leidraad

### *Coördinatie tussen nationale veiligheidsinstanties – Een gemeenschappelijke benadering van toezicht*

	<i>Opgesteld door</i>	<i>Gevalideerd door</i>	<i>Goedgekeurd door</i>
<i>Naam</i>	M. SCHITTEKATTE	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Functie</i>	Projectmedewerker	Projectmanager	Hoofd van de eenheid
<i>Datum</i>	29.06.2018	29.06.2018	29.06.2018
<i>Handtekening</i>			

#### *Documentgeschiedenis*

<i>Versie</i>	<i>Datum</i>	<i>Commentaar</i>
1.0	29.06.2018	Laatste versie voor publicatie

*Dit document is een wettelijk niet bindende leidraad van het Europees Spoorwegbureau. Het laat de besluitvormende processen waarin de toepasselijke EU-wetgeving voorziet onverlet. Bovendien is alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie bevoegd een bindende interpretatie van EU-wetgeving te geven.*

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

---

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

## 1 Inleiding

Na de afgifte van een uniek veiligheidscertificaat of een veiligheidsvergunning moeten nationale veiligheidsinstanties (NVI's) voldoende toezicht op de activiteiten van de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder houden om ervoor te zorgen dat hun aanvraag voor een uniek veiligheidscertificaat of een veiligheidsvergunning inhoudelijk overeenkomt met de werkelijkheid en onverminderd aan de wettelijke verplichtingen blijft voldoen.

Op grond van artikel 17, leden 7 en 9, van Richtlijn (EU) 2016/798 moeten NVI's die belast zijn met het toezicht op een spoorwegonderneming die in meerdere lidstaten actief is of op een infrastructuurbeheerder met grensoverschrijdende infrastructuur met elkaar samenwerken om dubbel toezicht te voorkomen en hun toezichtsactiviteiten coördineren, teneinde erop toe te zien dat alle essentiële informatie over de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder in kwestie wordt gedeeld. Er moet in het bijzonder aandacht worden besteed aan bekende problemen en de veiligheidsprestaties van de organisatie en de resultaten moeten worden ingezet om het toezicht op de gebieden met de hoogste risico's in het hele exploitatiegebied vorm te geven.

Verordening (EU) nr. 2018/761 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor toezicht verstrekt preciezere informatie over wat deze samenwerking inhoudt. In artikel 8 in het bijzonder wordt van NVI's verlangd dat zij het toezicht coördineren om ervoor te zorgen dat het veiligheidsbeheersysteem efficiënt is en dat zij afspraken maken over welke informatie tussen betrokken NVI's gedeeld moet worden teneinde een gemeenschappelijk toezicht op een spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder mogelijk te maken.

### 1.1 Doel van de leidraad

Dit document dient als leidraad voor NVI's die hun toezicht op spoorwegondernemingen die in meerdere lidstaten actief zijn of op infrastructuurbeheerders met grensoverschrijdende infrastructuur willen coördineren in overeenstemming met artikel 17, leden 7 en 9, van Richtlijn (EU) 2016/798 en artikel 8 van Verordening (EU) nr. 2018/761

Opmerking; bij coördinatie van het toezicht op het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor kan een NSA een directe rol vervullen als bevoegde autoriteit of een coördinerende rol hebben, waarbij indien nodig contact onderhouden wordt met ieder ander bevoegd gezag voor vervoer van gevaarlijke goederen. Bij het organiseren van coördinatie zullen NVIA's hiermee rekening moeten houden.

### 1.2 Voor wie is deze leidraad bestemd?

Deze leidraad is bestemd voor NVI's om hen te ondersteunen bij de totstandbrenging en uitoefening van gecoördineerd of gezamenlijk toezicht.

### 1.3 Werkingsfeer

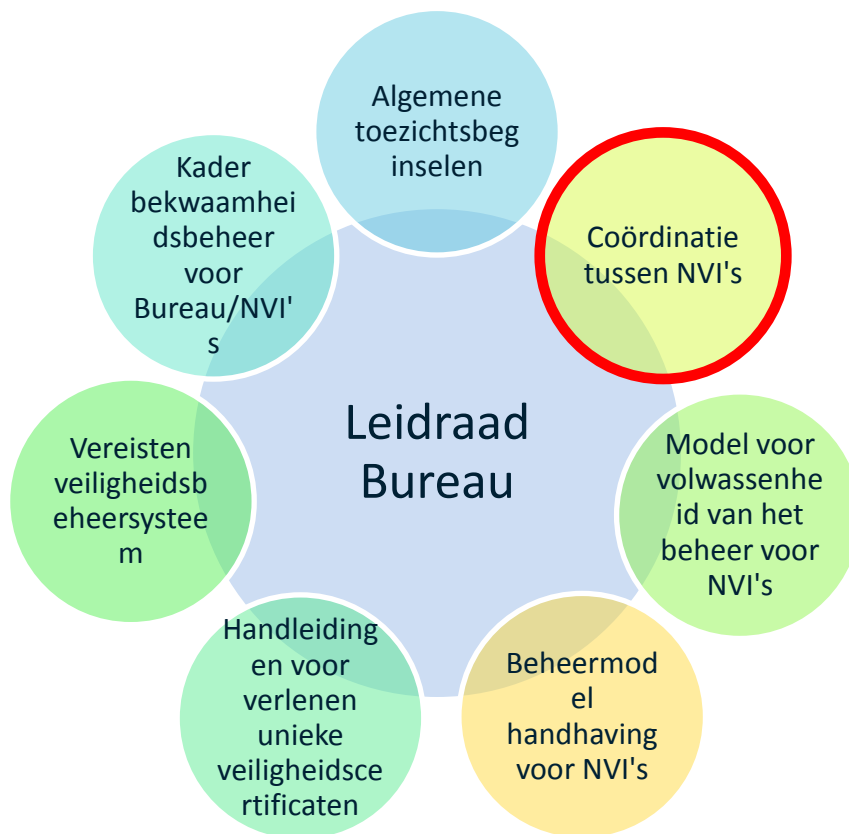
In dit document worden voorbeelden gegeven van het type informatie dat tussen NVI's kan worden uitgewisseld op basis van het kader voor gecoördineerd en gezamenlijk toezicht dat beschreven wordt in bijlage II van Verordening (EU) nr. 2018/761

Daarnaast bevat het voorbeelden van criteria die door NVI's gehanteerd kunnen worden om te bepalen welke NVI het voortouw moet nemen bij de coördinatie van het toezicht op spoorwegondernemingen die in meerdere lidstaten actief zijn of op infrastructuurbeheerders met grensoverschrijdende infrastructuur.

Het delen van informatie die verzameld wordt tijdens het toezicht met andere betrokken NVI's en, indien van toepassing, het Spoorwegbureau van de Europese Unie (hierna ook 'het bureau' genoemd) wordt in dit document niet beschreven (zie *Leidraad voor toezicht*).

#### 1.4 Structuur van de leidraad

Dit document maakt deel uit van het vademecum van het bureau dat bedoeld is om spoorwegondernemingen, infrastructuurbeheerders, nationale veiligheidsinstanties en het bureau te ondersteunen bij het vervullen van hun rollen en taken in overeenstemming met Richtlijn (EU) 2016/798.



Figuur 1: Compendium van richtsnoeren van het Bureau

De structuur van dit document is hoofdzakelijk gebaseerd op de inhoud van bijlage II Verordening (EU) nr. 2018/761 [*GVM voor toezicht*].

## Inhoud

1	Inleiding .....	3
1.1	Doel van de leidraad .....	3
1.2	Voor wie is deze leidraad bestemd? .....	3
1.3	Werkingsfeer .....	3
1.4	Structuur van de leidraad .....	4
2	Afspraken over gecoördineerd of gezamenlijk toezicht .....	6
2.1	Algemeen .....	6
2.2	Richtsnoeren .....	6
2.3	Uitwisseling van informatie .....	10
2.4	Praktische afspraken en algemene informatie .....	10
2.5	Andere informatie .....	11
2.6	Criteria voor de selectie van een leidinggevende NVI .....	12

---

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

## 2 Afspraken over gecoördineerd of gezamenlijk toezicht

### 2.1 Algemeen

NVI's moeten zicht houden op de veiligheidsprestaties van de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders die zij onder hun toezicht hebben en moeten passende maatregelen nemen om ervoor te zorgen dat hun veiligheidsbeheersystemen in overeenstemming zijn met het regelgevingskader. Om dat doel te bereiken is een onderlinge coördinatie van de NVI's nodig waarbij relevante informatie met elkaar wordt gedeeld, zoals uiteengezet in artikel 17 van Richtlijn (EU) 2016/798 en artikel 8, lid 1, van Verordening (EU) nr. 2018/761 tot vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor toezicht. Dit gecoördineerde toezicht moet worden uitgeoefend op spoorwegondernemingen die in meerdere lidstaten actief zijn ingevolge de daartoe strekkende specifieke Europese bepalingen en op spoorwegondernemingen die met spoorwegondernemingen in een andere lidstaat een partnerschap of overeenkomsten zijn aangegaan om diensten te verlenen die onder het veiligheidsbeheersysteem van de betreffende spoorwegonderneming vallen, ook als het personeel of de trein toebehoort aan de spoorwegonderneming in de eerste lidstaat. Over de coördinatie moeten tussen de NVI's specifieke afspraken worden gemaakt.

Het delen van informatie moet in een bredere context dan het toezicht door NVI's worden gezien. Tot het complete certificeringsproces behoren de veiligheidsbeoordeling, de veiligheidscertificering, het toezicht na de toekenning van de certificering en de herbeoordeling en de daaropvolgende hercertificering (of vernieuwing). Deze verschillende activiteiten zijn onderling met elkaar verbonden. Zo gaat informatie van de veiligheidsbeoordeling door naar het toezicht en van daaruit naar de herbeoordeling en de daaropvolgende hercertificering (of vernieuwing). Omdat het bureau belast is met het verstrekken van unieke veiligheidscertificaten in overeenstemming met artikel 10, lid 5, van Richtlijn (EU) 2016/798, moeten de coördinatieafspraken ook voor het bureau gelden (dat wil zeggen als het bureau optreedt als certificeringsinstantie voor de afgifte van het unieke veiligheidscertificaat).

### 2.2 Richtsnoeren

De volgende tabel geeft verdere uitleg over de betreffende onderdelen van bijlage II van Verordening (EU) nr. 2018/761 [GVM voor toezicht].

Onderdeel	Beschrijving	Toelichting
1	Maak afspraken over welke spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders dusdanige activiteiten ontplooiën dat gecoördineerd of gezamenlijk toezicht vereist is.	Spoorwegondernemingen kunnen in <a href="#">ERADIS</a> zoeken naar spoorwegondernemingen die in meerdere lidstaten actief zijn.  Let op: indien een spoorwegonderneming op grond van een overeenkomst of partnerschap met een andere spoorwegonderneming in een andere lidstaat actief is, is dat niet in ERADIS te zien.
2	Maak afspraken over een gemeenschappelijke taal/gemeenschappelijke talen en het vertrouwelijkheidsniveau voor de informatie die in het kader van de coördinatieafspraken moeten worden gehanteerd.	Bij de afspraken moeten de toepasselijke regelgevingen inzake geheimhouding en gegevensbescherming op nationaal en EU-niveau in acht worden genomen.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

<i>Onderdeel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Toelichting</i>
3	<p>Maak afspraken over welke informatie moet worden uitgewisseld en over een tijdschema hiervoor:</p> <p>wissel relevante informatie uit over de onder 1 vastgestelde spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders en deel de resultaten die uit hun beoordelingen zijn verkregen;</p>	<p>Deze informatie omvat:</p> <p>De activiteiten in andere lidstaten, ongeacht op welke wijze de onderneming deze organiseert (bijv. dochtermaatschappijen in andere lidstaten, treindiensten die uitgevoerd worden onder het veiligheidscertificaat van een spoorwegonderneming waarmee een partnerschap is aangegaan).</p> <p>Bestaande risico's binnen het spoorwegsysteem van de verschillende lidstaten die gebruikt worden om in elke lidstaat een op risico gebaseerd toezicht uit te oefenen.</p> <p>De belangrijkste veranderingen (operationeel, technisch, organisatorisch) die door de spoorwegonderneming worden beheerst.</p> <p>De vragen of zorgen bij vermoedens van tekortkomingen of afwijkingen van de afspraken over het veiligheidsbeheersysteem.</p> <p>De uitkomst van en zwakheden die zijn opgemerkt tijdens de beoordeling van het veiligheidsbeheersysteem (bijv. problemenregister).</p> <p>De NVI's worden aangemoedigd de uitwisseling van informatie zorgvuldig vorm te geven en toe te passen, bijv.:</p> <p>Regelmatige uitwisseling van e-mails.</p> <p>Regelmatige vergaderingen</p> <p>Veilige gegevensbank en hostingservice voor bestanden (cloud-opslag).</p>
3	<p>verstrek indien nodig kopieën van veiligheidsvergunningen;</p>	
3	<p>deel resultaten van gerelateerde gevallen van toezicht, inclusief handhavingsbeslissingen en -handelingen indien die relevant zijn;</p>	<p>Het eindrapport van de audits en inspecties of een samenvatting van bevindingen, conclusies en aanbevelingen (indien van toepassing) betreffende het beheersysteem kunnen ter inzage aan de NVI's worden aangeboden.</p> <p>Een met de onderneming overeengekomen plan van aanpak kan tot een gecoördineerde opvolging met andere NVI's leiden.</p>
3	<p>deel informatie over de veiligheidsprestaties van de onder 1 vastgestelde spoorwegondernemingen</p>	<p>Het jaarverslag van de onderneming kan de NVI helpen bij de ontwikkeling van haar toezichtsplan. Dit verslag moet een beschrijving</p>

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

<i>Onderdeel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Toelichting</i>
	en infrastructuurbeheerders in elke lidstaat.	geven van hoe doeltreffend de onderneming haar veiligheidsprestaties heeft uitgevoerd, getoetst en verbeterd en hoe zij vervolgens het plan van aanpak heeft uitgevoerd dat is opgesteld naar aanleiding van zwakheden die naar voren zijn gekomen tijdens een eerdere beoordeling van het veiligheidsbeheersysteem en/of het uitgevoerde toezicht.
4	<p>Deel besluitvormingscriteria:</p> <p>deel informatie over de wijze waarop elke nationale veiligheidsinstantie als onderdeel van haar toezichtsplan haar activiteiten ten aanzien van de betrokken spoorwegonderneming en infrastructuurbeheerder vormgeeft;</p> <p>breng tussen betrokken nationale veiligheidsinstanties een dialoog op gang over hoe moet worden omgegaan met ernstige tekortkomingen in de naleving van bepalingen.</p>	<p>Verschillende NVI's kunnen op basis van verschillende rechtsgrondslagen omgaan met tekortkomingen in de naleving van bepalingen en kunnen ook anders aankijken tegen de ernst van een non-conformiteit. Voorlopig is een volledig geharmoniseerde aanpak van tekortkomingen in de naleving van bepalingen wellicht niet haalbaar. NVI's moeten altijd een dialoog voeren over de juiste aanpak. Er moet tussen betrokken NVI's ten minste een uitwisseling van informatie plaatsvinden over de stappen die gezet moeten worden om tekortkomingen in de naleving van bepalingen in de ene lidstaat aan te pakken, zodat de andere NVI's kunnen nagaan of in hun eigen lidstaat sprake is van een vergelijkbare non-conformiteit (zie ook onderdeel 3(a)).</p>
5	<p>Beheer de coördinatie:</p> <p>deel bestaande toezichtsstrategieën en -plannen;</p> <p>stel gemeenschappelijke belangen en/of gemeenschappelijke problemen vast;</p> <p>plan individuele, gecoördineerde of gezamenlijke initiatieven op efficiënte wijze zonder onnodige hinder voor de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders te veroorzaken en voorkom dat deze initiatieven dezelfde doelen nastreven;</p>	<p>Door toezichtsstrategieën uit te wisselen krijgen NVI's inzicht in hoe de betrokken NVI's het toezicht vormgeven (bijv. op kwantitatieve risicobeoordelingen gebaseerd prioriteringsinstrument om het risico te beoordelen dat aan de spoorwegonderneming kleeft en de daaruit voortvloeiende noodzaak van toezicht, planning op basis van binnen een bepaald tijdsbestek uitgevoerde bezoeken waardoor de spoorwegonderneming minimaal een keer per jaar wordt gecontroleerd) en wat de grootste risico's zijn die voor de specifieke onderneming moeten worden beheerd. De uitwisseling van een toezichtsplan moet inzicht geven in de vorm van toezicht die wordt uitgeoefend, de tijdsplanning en de probleemgebieden waarmee elke NVI te maken heeft.</p> <p>Zo kan de NVI tekortkomingen vaststellen in het competentie management van de spoorwegonderneming waarvoor het bureau een uniek veiligheidscertificaat heeft afgegeven.</p>

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.



<i>Onderdeel</i>	<i>Beschrijving</i>	<i>Toelichting</i>
		Bijgevolg kan de NVI het nodig vinden het toezichtsplan van de NVI die belast is met de coördinatie van het toezicht op het veiligheidsbeheersysteem te beoordelen of te controleren of er recentelijk specifiek toezicht is uitgeoefend en kan zij samen met de andere NVI overleg voeren over hetgeen al gedaan is en hetgeen verder gedaan zou moeten worden en door wie.
6	Maak afspraken over welke nationale veiligheidsinstantie of -instanties, indien van toepassing, alsnog de maatregelen moeten uitvoeren die uit hoofde van het toezicht zijn uitgesteld.	Na de beoordeling kan de onderneming verzocht worden een plan van aanpak op te stellen om bestaande problemen aan te pakken nadat het unieke veiligheidscertificaat (of de veiligheidsvergunning) is afgegeven. Indien het bureau optreedt als certificeringsinstantie, worden NVI's verzocht het bureau op de hoogte te houden van de opvolging van het plan van aanpak van de onderneming als een aanvraag voor vernieuwing wordt ingediend. Op basis van deze rapportage kan het bureau het problemenregister herzien en de betreffende problemen afsluiten indien dat van toepassing is.
7	<p>Maak afspraken over welke gebieden gecoördineerd of gezamenlijk moeten worden aangepakt:</p> <p>stel de belangrijkste risico's voor de betrokken spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders vast die gecoördineerd of gezamenlijk door nationale veiligheidsinstanties moeten worden aangepakt;</p> <p>maak afspraken over welke nationale veiligheidsinstantie op basis van zorgvuldig vastgestelde criteria het voortouw zal nemen bij bepaalde problemen, indien dat van toepassing is;</p> <p>maak afspraken over welke vormen van gezamenlijk toezicht moeten plaatsvinden, indien dat van toepassing is;</p> <p>maak afspraken over de wijze waarop spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders bewust moeten worden gemaakt van de afspraken en</p>	<p>Een gecoördineerd of gezamenlijk toezicht is niet beperkt tot de ontwikkeling van een gecoördineerde aanpak van non-conformiteit. Een proactievare aanpak door de NVI's wordt aangemoedigd.</p> <p>NVI's kunnen besluiten om op vrijwillige basis gezamenlijke activiteiten te ontplooiën. Zij kunnen in dat geval bepalen welke activiteiten dat zijn en welk probleem daarmee moet worden aangepakt (en welke NVI het voortouw zal nemen bij welk probleem). Bovendien kunnen zij de communicatie met de spoorwegonderneming gezamenlijk organiseren (waarbij ervoor gezorgd moet worden dat alle onderdelen van de spoorwegonderneming die in de betrokken lidstaten actief zijn, tegelijk worden benaderd). Deze gezamenlijke activiteiten kunnen de vorm krijgen van een overeengekomen gezamenlijk toezichtsplan voor de betrokken spoorwegonderneming.</p> <p>Gezamenlijke toezichtsplannen die worden overeengekomen, moeten transparant zijn.</p>

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Onderdeel	Beschrijving	Toelichting
	overeenkomsten die door nationale veiligheidsinstanties worden vastgelegd.	
8	<p>Deel goede praktijken:</p> <p>maak afspraken over een regelmatige herziening en coördinatie van het toezicht op de betrokken spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders;</p> <p>maak afspraken over de beoordeling van de doeltreffendheid van de coördinatie en samenwerking tussen nationale veiligheidsinstanties, waaronder het bureau, indien dat van toepassing is.</p>	Afspraken over de samenwerking en coördinatie van de NVI's op het gebied van toezicht, kunnen afhankelijk van de locatie van de betrokken NVI's verschillen. Aan elkaar grenzende lidstaten kunnen specifieke afspraken maken om elkaar te helpen bij het realiseren van hun plannen.

## 2.3 Uitwisseling van informatie

Het volgende is een niet-inclusieve lijst van de informatie die kan worden gedeeld tussen NVI's die toezicht houden op spoorwegondernemingen die in meer dan één lidstaat actief zijn of infrastructuurbeheerders die grensoverschrijdende infrastructuur exploiteren.

### 2.3.1 Praktische afspraken en algemene informatie

- *Modelovereenkomsten tussen betrokken organisaties.*
- *Aanspreekpunt(en) binnen elke organisatie.*
- *Communicatieafspraken (bijv. organiseren van coördinatievergaderingen), inclusief een tijdschema voor de informatie-uitwisseling en de bij de coördinatie en samenwerking gehanteerde taal.*
- *Praktische afspraken (bijv. een plan) over de informatie-uitwisseling voor een specifiek gecoördineerd of gezamenlijk toezicht dat wordt uitgeoefend, waaronder:*
  - › *Aanspreekpunt(en) (indien er voor elke activiteit een apart aanspreekpunt is).*
  - › *Doel, type en werkingsfeer van de uitwisseling (bijv. een gezamenlijke inspectie van de wielafstelling van een bepaald type voertuig in een bepaalde werkplaats), inclusief gemaakte communicatieafspraken (bijv. een specifiek aanspreekpunt of communicatiegegevens, zoals e-mail of telefoon).*
  - › *Benodigde veiligheidsmachtigingen voor toegang tot een bepaalde locatie (of opslagruimte).*
  - › *Locatiegebonden veiligheidsvoorschriften, inclusief vereiste persoonlijke beschermingsmiddelen.*
- *Een overzicht van spoorwegondernemingen (en infrastructuurbeheerders, indien van toepassing) die in meerdere lidstaten actief zijn. Hieronder vallen het begin en het einde van de geldigheid van het veiligheidscertificaat (of de veiligheidsvergunning), het respectieve werkgebied en het bijbehorende type dienst dat wordt geleverd en de omvang hiervan, de omschrijving van betrokken aannemers en partners en de veiligheidscertificaten (of de veiligheidsvergunningen) waarover zij beschikken, indien dat van toepassing is.*
- *Een overzicht van entiteiten die belast zijn met het onderhoud dat samenhangt met de hiervoor bedoelde spoorwegondernemingen (en infrastructuurbeheerders), hun aannemers en partners. Hieronder vallen het begin en het einde van de geldigheid van de certificaten, indien dat van toepassing is.*

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

- *Informatie over de toezichtsstrategie en -plannen, inclusief relevante achtergrondinformatie betreffende het nationale wettelijke kader, terminologie, toezichtstechnieken, besluitvormingscriteria, goede/beste praktijken op grond van ervaring, toezicht door de entiteiten die belast zijn met het onderhoud, indien dat van toepassing is, enzovoorts.*
- *Informatie over gegevensbanken of registers, indien dat van toepassing is (bijv. een NVI kan aan andere NVI's gegevens verstrekken om informatie uit een gegevensbank/register met toezichtresultaten te halen).*
- *De methode van aanpakken van tekortkomingen in de naleving van bepalingen, indien samenwerkende NVI's verschillende rechtsgrondslagen of verschillende opvattingen hebben over de ernst van een specifieke non-conformiteit.*
- *Gegevens van de beoordeling van de doeltreffendheid van de coördinatie en samenwerking tussen NVI's, inclusief eventueel getroffen verbeteringsmaatregelen en goede praktijken.*

### 2.3.2 Andere informatie

- *Informatie die uitgewisseld moet worden tussen de beoordelings- en toezichtsfasen (zie Leidraad voor toezicht).*
- *Belangrijke wijzigingen binnen de organisatie en/of het veiligheidsbeheersysteem van de betrokken spoorwegondernemingen (en infrastructuurbeheerders), inclusief belangrijke wijzigingen (operationeel, technisch, organisatorisch) die door de spoorwegondernemingen (en infrastructuurbeheerders) worden beheerst en substantiële wijzigingen die vragen om een bijgewerkt veiligheidscertificaat of bijgewerkte veiligheidsvergunning, als dat in het/de jaarlijkse veiligheidsrapport/veiligheidsrapporten nog niet is vermeld (bij de rapportage over de toepassing van de toepasselijke gemeenschappelijke veiligheidsmethoden).*
- *Specifieke problemen bij spoorwegondernemingen (en infrastructuurbeheerders) die van belang zijn (bijv. een onderneming die de noodzakelijke risicobeheersingsmaatregelen niet neemt) en gedeeld moeten worden met andere NVI's.*
- *Analysesresultaten van alarmeringen uit veiligheidsinformatiesystemen (nationaal niveau en/of EU-niveau).*
- *Interne NVI-procedures, -handleidingen of -instructies, indien die van toepassing zijn (bijv. als een gezamenlijk toezicht is gepland).*
- *Toezichtsrapporten (of relevante onderdelen ervan) en andere ondersteunende documenten, indien dat van toepassing is.*
- *Andere informatie betreffende het toezicht op entiteiten die belast zijn met het onderhoud, indien dat van toepassing is, inclusief tegen hen genomen beslissingen.*

Sommige van de bovenstaande informatie betreffende het vermogen van de onderneming om haar zakelijke doelstellingen in alle veiligheid te behalen door een doeltreffende uitvoering (onderhoud en voortdurende verbetering) van haar veiligheidsbeheersysteem, kan verkregen worden uit het jaarlijkse veiligheidsrapport van de onderneming, dat wil zeggen de rapportage over de toepassing van de toepasselijke gemeenschappelijke veiligheidsmethoden. Er wordt evenwel van uitgegaan dat de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders hun jaarlijkse veiligheidsrapport indienen bij de betrokken NVI's die het toezicht uitoefenen in hun respectieve werkgebied.

De NVI's wordt in elk geval aangeraden om als onderdeel van hun coördinatieafspraken de jaarlijkse veiligheidsrapporten van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders met elkaar te delen, indien dat van toepassing is. Ook als deze rapporten niet specifiek betrekking hebben op hun werkgebied, kunnen ze belangrijke informatie bevatten. Het verdient echter aanbeveling dat de ondernemingen de NVI's een eenmalig jaarlijks veiligheidsrapport met betrekking tot het werkgebied ter beschikking stellen (als het meerdere lidstaten bestrijkt).

---

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

## 2.4 Criteria voor de selectie van een leidinggevende NVI

Alvorens een uniek veiligheidscertificaat af te geven voor spoorwegondernemingen die actief zijn in meer dan één lidstaat of een veiligheidsvergunning voor infrastructuurbeheerders met grensoverschrijdende infrastructuur, moeten relevante NVI's snel beslissen wie van hen een leidende rol zal spelen bij de coördinatie van het toezicht op de correcte toepassing en effectiviteit van het veiligheidsbeheersysteem om dubbel toezicht te voorkomen. Dit dient plaats te vinden voor aanvang van het toezicht en na ontvangst van informatie van de veiligheidscertificeringsinstantie over resterende zorgen die moeten worden doorgegeven aan het toezicht. In overeenstemming met artikel 8 van de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden voor toezicht, moeten de NVI's als onderdeel van hun coördinatieafspraken criteria opstellen (zie onderdeel 7, letter b).

Een leidende rol betekent niet dat de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het toezicht op deze spoorwegondernemingen of infrastructuurbeheerders bij de geselecteerde NVI ligt. Elke NVI blijft verantwoordelijk voor het toezicht in de eigen lidstaat. Dubbele inspecties en audits moeten echter voorkomen worden door een goede onderlinge coördinatie tussen de NVI's. Het is altijd goede praktijk de betreffende NVI's uit te nodigen om als waarnemer aan het toezicht deel te nemen en de resultaten van het toezicht te delen (zie onderdeel 3, letter c, hierboven).

De NVI van de lidstaat waar de spoorwegonderneming (of de infrastructuurbeheerder) geregistreerd is, kan standaard een goede mogelijkheid zijn. Ten eerste omdat deze NVI de taal van het veiligheidsbeheersysteem van de spoorwegonderneming (of de infrastructuurbeheerder) beheerst, waardoor dit systeem gemakkelijker kan worden begrepen en de toepassing en de doeltreffendheid ervan gemakkelijker kunnen worden gecontroleerd. Ten tweede heeft zij nauwe banden met de spoorwegonderneming (of de infrastructuurbeheerder) vanwege de geografische nabijheid van de hoofdvestiging, waar de operaties worden beheerd.

Het kan echter soms voorkomen dat de spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder over documenten in een andere taal beschikt (bijv. Engels), met name als zij amper actief is in de betrokken lidstaat en vooral grensoverschrijdend werkt. Bovendien kan het voorkomen dat NVI's voor hun toezicht een vergoeding vragen, wat van invloed kan zijn op de beslissing.

Het kan daarom interessant zijn ook andere criteria te overwegen dan het criterium waar de onderneming geregistreerd is (d.w.z. waar de hoofdvestiging zich bevindt), zoals:

- *het volume van de activiteit in elke lidstaat (treinkilometers);*
- *de omvang van de organisatie (aantal personeelsleden) in elke lidstaat;*

Aan de voornoemde criteria kan op grond van nationale overwegingen een prioriteit worden toegekend.