

Et bedre jernbanesystem for  
alle.

# Vejledning

## Tilsynsvejledning

	<i>Udarbejdet af</i>	<i>Valideret af</i>	<i>Godkendt af</i>
<i>Navn</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Stilling</i>	Projektmedarbejder	Projektleder	Kontorchef
<i>Dato</i>	29.06.2018	29.06.2018	29.06.2018
<i>Underskrift</i>			

### Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Dato</i>	<i>Bemærkninger</i>
1.0	29.06.2018	Endelig version til offentliggørelse

*Dette dokument er en ikke juridisk bindende vejledning fra Det Europæiske Jernbaneagentur. Det påvirker ikke beslutningsprocesserne i den gældende EU-lovgivning. Endvidere er det kun EU-Domstolen, som har kompetence til at foretage en bindende fortolkning af EU-retten.*

## 1. Introduktion

### 1.1 Formålet med vejledningen

De nationale sikkerhedsmyndigheder i Europa varierer i størrelse og kompleksitet. Denne vejledning beskriver, hvordan nationale sikkerhedsmyndigheder kan føre tilsyn primært med deres infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, men også enheder med ansvar for vedligeholdelse, hvor det er relevant, på en ensartet måde i forhold til deres størrelse. Vejledningen sigter mod at give nationale sikkerhedsmyndigheder og andre interesserede parter en forklaring på den rolle, som tilsyn spiller inden for det europæiske jernbanesystem, og hvordan det er relateret til sikkerhedsvurdering.

Bemærk: vedrørende tilsyn af transport af farligt gods på jernbane, kan en (NSA) have en direkte rolle som den kompetente myndighed eller en koordinerende rolle i forhold til andre kompetente myndigheder i det omfang det er nødvendigt.

### 1.2 Hvad er tilsyn?

Tilsyn er den ordning, der er indført af den nationale sikkerhedsmyndighed med henblik på at føre tilsyn med effektiviteten af sikkerhedsledelsessystemet efter udstedelse af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, og for at sikre at alle de nødvendige krav til stadighed er opfyldt.

Dette tilsyn omfatter en national sikkerhedsmyndigheds handlinger for at sikre, at en organisation, der har opnået et EU-sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse, fastholder sit sikkerhedsledelsessystem, så den effektivt kan kontrollere risikoen i hele sikkerhedscertifikatets levetid samt en række andre specifikke opgaver i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/761 ("den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn"). Tilsyn er den ordning, der er indført af den nationale sikkerhedsmyndighed med henblik på at føre tilsyn med effektiviteten af sikkerhedsledelsessystemet efter udstedelse af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, og for at sikre at alle de nødvendige krav til stadighed er opfyldt.

Den fælles sikkerhedsmetode vedrørende tilsyn gennemfører kravene i direktiv (EU) 2016/798 med hensyn til de nationale sikkerhedsmyndigheders behov for at føre tilsyn med jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere inden for deres jurisdiktion, når der er udstedt et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

Jf. artikel 17 i direktiv 2016/798 skal nationale sikkerhedsmyndigheder føre tilsyn med, om jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere fortsat overholder deres retlige forpligtelse i henhold til artikel 9 i dette direktiv til at anvende et sikkerhedsledelsessystem. Under udførelsen af denne funktion skal de nationale sikkerhedsmyndigheder sikre, at tilsynsaktiviteterne omfatter:

- *overvågning af effektiviteten af jernbanevirksomheders eller infrastrukturforvalteres anvendelse af sikkerhedsledelsessystemet, helt eller delvist*
- *overvågning af jernbanevirksomheders eller infrastrukturforvalteres korrekte anvendelse af relevante fælles sikkerhedsmetoder gennem deres sikkerhedsledelsessystem, herunder i det tilfælde, hvor jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren er en enhed med ansvar for vedligeholdelse af sine egne køretøjer, der ikke er certificeret i overensstemmelse med forordningen om enheder med ansvar for vedligeholdelse*
- *overvågning af, at interoperabilitetskomponenterne på dens område overholder de væsentlige krav i henhold til artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797 gennem jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem.*

Når resultatet af tilsynet foreligger, kan de nationale sikkerhedsmyndigheder træffe forholdsmæssige håndhævelsesforanstaltninger (f.eks. midlertidige sikkerhedsforanstaltninger) for at sikre overholdelse,

---

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

identificere eventuelle muligheder for forbedringer af den nationale lovgivning for bedre effektivitet og informere interessenterne om ændringerne i de overordnede sikkerhedsforskrifter samt eventuelle nye risici eller forøgelse af risici i deres medlemsstater.

Tilsynet vil normalt blive udført på sproget i den medlemsstat, hvor tilsynet foregår, medmindre der er enighed mellem den relevante nationale tilsynsmyndighed for driftsområdet og den organisation, der føres tilsyn med, om at anvende et andet sprog.

### **1.3 Hvem henvender denne vejledning sig til?**

Denne vejledning henvender sig primært til nationale sikkerhedsmyndigheder som en hjælp til at opfylde kravene i den fælles sikkerhedsmetode vedrørende tilsyn efter udstedelse af et EU-sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse. Vejledningen er også tilgængelig for dem, der føres tilsyn med, så de kan se, hvad de kan forvente i løbet af deres forhold til en national sikkerhedsmyndighed, som vil hjælpe dem med at planlægge og organisere.

### **1.4 Anvendelsesområde**

Den indeholder detaljerede praktiske oplysninger, som støtter forståelsen af kravene til tilsynet fastsat i EU-lovgivningen.

### **1.5 Vejledningens struktur**

Dette dokument er en del af agenturets samling af vejledninger, som støtter jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, nationale sikkerhedsmyndigheder og agenturet i at opfylde deres roller og udføre deres opgaver i overensstemmelse med direktiv (EU) 2016/798.



Figur 1: Agenturets samlede vejledninger

## 1.6 Hvem føres der tilsyn med?

Fra den juridiske sammenhæng ovenfor kan det ses, at de nationale sikkerhedsmyndigheder skal føre tilsyn med de enheder, der har et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse, henholdsvis jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren. De gør dette for at kontrollere, at disse enheder lever op til deres forpligtelse i deres ansøgninger om et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse for at opretholde et sikkerhedsledelsessystem, der styrer risici.

## Indhold

1.	Introduktion .....	2
1.1	Formålet med vejledningen .....	2
1.2	Hvad er tilsyn?.....	2
1.3	Hvem henvender denne vejledning sig til?.....	3
1.4	Anvendelsesområde.....	3
1.5	Vejledningens struktur .....	3
1.6	Hvem føres der tilsyn med? .....	4
2.	Definitioner .....	6
3.	Risikobaseret tilsyn .....	7
4.	Tilsynsstrategi .....	10
4.1	Baggrund .....	10
4.2	Formål .....	10
4.3	Tilsynsprincipper .....	10
4.4	Tilsynsordninger .....	12
4.5	Risikoniveauer i medlemsstaten .....	13
4.6	Strategiske tilsynsprioriteter .....	13
4.7	Tilsynsteknikker.....	13
4.8	Tilsynsplan(er) .....	16
4.9	Håndhævelse.....	17
5.	Henvi sning af tilsynsoplysninger og intern afhængighed med vurderingen af EU-sikkerhedscertifikat og køretøjsgodkendelsen .....	18
6.	Samordning blandt nationale sikkerhedsmyndigheder .....	21
7.	Menneskelige faktorer og sikkerhedskultur .....	22
8.	Samarbejde med andre kompetente myndigheder eller organer .....	22
8.1	Godkendelses- eller certificeringsorganer .....	22
8.2	Spørgsmål vedrørende sikkerhed på arbejdspladsen .....	22
8.3	Arbejds-, køre- og hviletidsregler for lokomotivførere .....	23
8.4	Samarbejde mellem en national sikkerhedsmyndighed og andre tilsynsorganer.....	23
8.5	Samarbejde mellem en national sikkerhedsmyndighed og en licensudstedende myndighed .....	24
8.6	Samarbejde mellem en national sikkerhedsmyndighed og et certificeringsorgan for enheder med ansvar for vedligeholdelse .....	24
9.	Rammer for kompetencestyring .....	24
Bilag	Foreslået skabelon til en tilsynsstrategi.....	25

## 2. Definitioner

Følgende definitioner anvendes i denne vejledning:

### Relevante interessenter

Relevante interessenter er enhver, som har en rolle i eller er påvirket af jernbanedrift, og som har en interesse i de sikkerhedsmæssige resultater, f.eks. industriorganer, passagerorganisationer eller lokale myndigheder.

### Unødig gene

Dette betyder ganske enkelt, hvis du henvender dig til en jernbanevirksomhed for at føre tilsyn, samordnes arbejdet koordineres på en sådan måde, at jernbanevirksomheden ikke har to forskellige sæt af tilsyn, der kræver, at de samme personer skal spørges på samme tid, eller at den ikke får flere tilsynsbesøg inden for samme tidshorisont fra forskellige personer fra samme afdeling. Det handler om at planlægge de nødvendige interventioner på den mest effektive måde, så arbejdet bliver gjort inden for en fornuftig tidsramme uden at forårsage større forstyrrelser for den organisation, der føres tilsyn med.

### Ledelsesordninger

Ledelsesordninger henviser til processer og procedurer i sikkerhedsledelsessystemet, som jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren har indført for at styre sikkerheden og for at nå sine sikkerhedsmål og samtidig overholde sine juridiske forpligtelser og andre krav, som er relevante for sikkerheden.

### Større overtrædelser

En væsentlig manglende overholdelse, er en problemstilling som identificeres af en national sikkerhedsmyndighed, hvor afvigelsen fra den forventede situation er af en sådan karakter, at der skal træffes afhjælpende foranstaltninger under den pågældende nationale sikkerhedsmyndigheds anvisninger, eller hvis der er tale om problemstillingerrelateret til certificeringsorganet (SCB). I sådanne tilfælde kan inddragelse eller begrænsning af det fælles sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse overvejes.

### Ethvert andet område, der giver anledning til bekymring

Ethvert, andet område der giver anledning til bekymring, henviser til en situation, hvor den nationale sikkerhedsmyndighed under tilsyn har konstateret en afvigelse fra den forventede situation, men hvor afvigelsen ikke er alvorligt nok til, at der bør træffes direkte foranstaltninger, men er så alvorlig, at NSA'en kan registrere deres resultater og underrette organisationen om, at det er nødvendigt at forbedre situationen. Oplysningerne i begge kategorier, der er identificeret af den nationale sikkerhedsmyndighed, bør fremsendes til sikkerhedscertificeringsorganet inden for en passende tidsramme, efter der er indgivet en ansøgning om et EU-sikkerhedscertifikat, således at eventuelle problemer omkring overtrædelse kan behandles af dette organ.

### 3. Risikobaseret tilsyn

Det er muligt at identificere nogle centrale områder af betydning for, at risikobaseret tilsyn kan fungere optimalt. Der er tale om:

- *Den nationale sikkerhedsmyndighed skal have en generel forståelse af risici inden for det nationale jernbanelanet, og hvilke af disse der er de væsentligste.*
- *Den nationale sikkerhedsmyndighed skal have en god forståelse af jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres (og dermed forbundne aktørers) ledelsesevner for at kunne styre risikoen.*
- *Den nationale sikkerhedsmyndighed skal have medarbejdere, som er i stand til at foretage bedømmelser på tværs af ovenstående punkter, og som er fleksible nok til at tilpasse deres strategi, hvis de ser risici stige eller falde (se agenturets vejledning om rammerne for kompetent ledelse).*
- *Nationale sikkerhedsmyndigheder skal hente deres oplysninger fra så bredt et spektrum af kilder (både i og uden for jernbanesektoren) som muligt for at støtte deres risikobaserede beslutningstagning om tilsyn.*
- *Nationale sikkerhedsmyndigheder skal kunne retfærdiggøre de beslutninger, de træffer, i forhold til hvad de fører tilsyn med, og hvad de ikke fører tilsyn med.*
- *Nationale sikkerhedsmyndigheder skal kunne rumme andre drivkræfter for tilsyn i medlemsstaten som politiske nødvendigheder eller samfundsmæssige hensyn, som måske ikke er risikobaserede.*
- *Tilsyn skal være knyttet til vurdering af EU-sikkerhedscertifikatet og sikkerhedsgodkendelsen således, at de operatører eller aktiviteter i driften, som anses for at have en større risiko, er genstand for mere tilsyn umiddelbart efter udstedelsen af EU-sikkerhedscertifikatet eller sikkerhedsgodkendelsen.*
- *Med tilsynet skal den nationale sikkerhedsmyndighed forsikre sig om, at jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem er i stand til at kontrollere de risici, de står over for.*

Ved implementeringen af ovennævnte principper bør de nationale sikkerhedsmyndigheder råde over nogle forståelsesmidler (kvantitative, halvkvantitative eller kvalitative) for at forstå den globale risiko i medlemsstaten. Dette er afgørende for udviklingen af tilsynsstrategien. Uden en klar ide om risiciene er det umuligt at foretage forholdsmæssige og målrettede beslutninger om, hvad der skal kontrolleres, og hvordan dette bedst kan gøres. Manglende forståelse af risiciene i systemet betyder også, at der under samtaler mellem staten og NSA er forpasset mulighed for at reflektere tilstrækkeligt over, hvilke sikkerhedsforbedringer der kan forvaltes med de disponible midler. De nationale myndigheders evne til at præcisere over for medlemsstaten, hvor sikkerhedsforbedringer bør målrettes, kan være et nyttigt input for medlemsstaterne med hensyn til at skabe muligheder for forbedringer af sikkerheden. Den overordnede forståelse af sikkerhedsrisici i systemet er reelt udgangspunktet for en business case til forbedringer af sikkerheden med henblik på at mindske denne risiko.

Det er her også værd at bemærke, at den nationale sikkerhedsmyndigheds forståelse af den generelle risiko i den pågældende medlemsstat ikke bør adskille sig for meget fra eventuelle nationale infrastrukturforvalteres forståelse. Man kunne f.eks. forvente, at infrastrukturforvalteren og den nationale sikkerhedsmyndighed har samme syn på det overordnede risikoniveau på tværs af medlemsstaterne. Hvis infrastrukturforvalteren og den nationale sikkerhedsmyndighed ser meget forskelligt på dette, kan det være tegn på manglende risikostyring i systemet.

Med hensyn til at nå frem til et generelt syn på risiko i medlemsstaten ville det være en fordel, hvis der på europæisk plan var konvergens i forhold til en standardmetode til at opnå dette. På dette tidspunkt er der

dog selv blandt de lande, der bruger lignende metoder, detaljerede forskelle, som vanskeliggør en sammenligning på europæisk plan. Nuværende metoder varierer fra det yderst avancerede til det meget enkle, og dette er måske en afspejling af jernbanesystemets modenhed i den pågældende medlemsstat i henseende til at anvende den europæiske metode, dets størrelse såvel som forskellige kulturelle forskelle.

Med henblik på, inden for jernbanesystemet, at kunne vurdere de forskellige interessenters evne til at styre risici skal den nationale sikkerhedsmyndighed være i stand til at bruge tilsyn til at afgøre, hvor effektive sikkerhedsledelsessystemerne er i de organisationer, de fører tilsyn med. For de fleste nationale sikkerhedsmyndigheders vedkommende handler det i praksis om at kunne ansætte uddannede og kompetente inspektører, som er i stand til at foretage disse vurderinger.

De nationale sikkerhedsmyndigheder skal kunne anvende oplysninger fra så mange kilder som muligt for at kunne krydstjekke oplysninger og undgå at benytte sig af et datasæt til at fastlægge tilsynsprioriteringerne. De nationale sikkerhedsmyndigheder opfordres også til at anvende oplysninger om risikostyring fra andre sektorer, hvor det er relevant, med henblik på at verificere resultater og forbedre risikoforvaltningsprocesserne. Der vil være datasæt eller informationskilder med oplysninger af særlig relevans, f.eks. data om ulykker eller hændelser, daglige registreringer og resultater af risikomodeller i medlemsstaten, der kan anvendes, hvis disse er tilgængelige. Andre oplysninger fra klager eller spørgsmål, der opstår som følge af offentlighedens opfattelse eller akademiske undersøgelser, bør imidlertid også betragtes som nyttige oplysninger i udviklingen af en risikobaseret tilsynsstrategi og -plan.

I overensstemmelse med artikel 7 i den fælles sikkerhedsmetode vedrørende tilsyn bør nationale sikkerhedsmyndigheder have et sæt af kriterier for, hvem der skal føres tilsyn med og hvorfor. Dette sæt kriterier vedrører opnåelsen af strategien. Formålet med dette er at sikre, at der er en ensartet strategi på tværs af tilsynsaktiviteterne, og at de forskellige aktører i systemet er klar over, hvorfor bestemte aktiviteter bliver vurderet, og hvilke succeskriterier de bliver målt på.

TSI OPE kræver også, at de nationale sikkerhedsmyndigheder som led i deres tilsynsstrategi og -plan overvåger effektiv efterlevelse, (fordi TSI OPE omhandler den proces og de regler, der bidrager til sikker togdrift) i deres daglige tilsyn med de organisationer, som de regulerer. Vejledning offentliggjort af agenturet om anvendelse og brug af de grundlæggende driftsprincipper, der er fastlagt i TSI OPE, vil støtte de nationale sikkerhedsmyndigheder i gennemførelsen af tilsynet på dette område.

De nationale sikkerhedsmyndigheder kan også blive stillet over for pres fra eksterne kilder, som ikke er risikobaseret. Dette kan stamme fra en offentlig bekymring om visse aspekter af jernbanedriften, som kan medføre, at det bliver en politisk nødvendighed at tage hånd om spørgsmålet. Dette kan måske, måske ikke være forbundet med tilsynsstrategien og tilsynsplanen, men det skal indarbejdes i begge disse. Sådanne spørgsmål kan have en stor positiv indvirkning på sikkerheden. Så en medlemsstat kan f.eks. beslutte at fjerne alle jernbaneoverskæringer i sit område inden for 10 år, mens den risikobaserede tilgang måske ikke omfatter fjernelse af alle overskæringer, men i stedet en opgradering med moderne beskyttelsessystemer. Det er klart, at hvis overskæringerne forsvinder helt om 10 år, vil det være en betydelig sikkerhedsgevinst for medlemsstaten. Omvendt kan en national sikkerhedsmyndighed opleve at blive presset på grund af nyttevirkningen af at beholde overskæringerne, hvor de med en risikobaseret tilgang ville blive fjernet.

Det er afgørende, at risikobaseret tilsyn er knyttet til resultaterne fra behandlingen af sikkerhedscertifikater og godkendelser. Dette skyldes, at vurderingen af certifikatet i de fleste tilfælde kun vedrører jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens anvendelse af sikkerhedsledelsessystemet på skrift. Om implementeringen fungerer i praksis, efterses under tilsyn. For jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere der har eksisteret længe, kan tilsyn struktureres jævnt ud over hele certifikatets løbetid. For nyttilkomne i systemet kan det være hensigtsmæssigt at øge tilsynet i begyndelsen af certifikatets levetid eller efter opstart af drift at målrette aktiviteter mod specifikke elementer i sikkerhedsledelsessystemet for at sikre, at der er sammenhæng mellem det skrevne og det der udføres i



praksis. For både eksisterende virksomheder og nytilkomne er det vigtigt, at omfanget af tilsynsaktiviteterne er målrettet og baseret på risici.

Da de nationale sikkerhedsmyndigheders ressourcer til tilsyn ofte er knappe, er det afgørende, når de skal beslutte, hvad de skal føre tilsyn med, og hvorfor på risikobasis, at spørgsmålet om, hvor tilsynet vil være af størst værdi, besvares. Det kan f.eks. være, at infrastrukturforvalteren er bekendt med problematikker omkring ødelagte skinner og har indført et program til at håndtere dette. Det vil måske ikke være den bedste brug af ressourcer, hvis de nationale sikkerhedsmyndigheder bruger en masse tid på dette. I stedet kan de nationale sikkerhedsmyndigheder vælge at fokusere på et område, hvor det ser ud til, at infrastrukturforvalteren ikke synes at have styr på problemet.

## 4. Tilsynsstrategi

Artikel 3 i den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn kræver, at nationale sikkerhedsmyndigheder har en tilsynsstrategi, som indeholder de elementer, der er anført i bilag I til den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn. Bilaget i denne vejledning indeholder et forslag til skabelon til en tilsynsstrategi. Hensigten med overskrifterne i skabelonen er at muliggøre en konsekvent tilgang til udviklingen af tilsynsstrategier på tværs af medlemsstaterne for at skabe tillid mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder til, at sikkerhedsniveauet bliver opretholdt. Hertil kommer, eftersom agenturet spiller en rolle i forhold til at overvåge de nationale sikkerhedsmyndigheders indsats, at en fælles struktur i sådanne strategier ville hjælpe med udøvelsen af denne funktion.

### 4.1 Baggrund

For at beskrive baggrunden vil det være tilstrækkeligt med en grundlæggende beskrivelse af størrelsen af jernbanenettet i medlemsstaten, herunder antallet af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Dette afsnit bør også beskæftige sig med den tid, som tilsynsstrategien skal gælde, og procedurerne for at gennemgå den.

### 4.2 Formål

Målsætningen eller målet bør henvise til formålet med strategien, f.eks. "at arbejde med sektoren om løbende at forbedre forvaltning sikkerheden". Afsnittet bør også omfatte en henvisning til, hvordan målet skal nås.

### 4.3 Tilsynsprincipper

Principperne er en gentagelse af den nationale sikkerhedsmyndigheds forpligtelse over for de centrale værdier, der sikrer, at beslutningstagningen under tilsyn er fast, men retfærdig. Bilag I til den fælles sikkerhedsmetode til tilsyn foreskriver, at den nationale sikkerhedsmyndighed i forbindelse med udarbejdelsen af tilsynsstrategien og den eller de planer, der følger heraf, skal indsamle og analysere data/oplysninger fra en række kilder. Kilderne omfatter, oplysninger fra vurderingen af sikkerhedsledelsessystemet, resultater af tidligere tilsynsaktiviteter, ekspertbedømmelse af inspektører, relevante oplysninger fra køretøjsgodkendelse, rapporter fra nationale undersøgelsesorganer (NIB'er), andre ulykkes- eller hændelsesdata, jernbanevirksomheders eller infrastrukturforvalteres årlige sikkerhedsindberetninger, rapporter fra enheder med ansvar for vedligeholdelse, klager fra offentligheden og andre relevante kilder. NSA'en bør i det væsentlige have relevante oplysninger fra de steder, hvor det er nødvendigt for at afdække de vigtigste risikoområder inden for medlemsstaternes jernbanesystem. De skal vurdere og analysere de oplysninger, der er til rådighed, for at afgøre, hvilke spørgsmål der er mest betydningsfulde, og derefter skal de udarbejde en strategi, der behandler disse spørgsmål sammen med en plan, der har til formål at identificere, hvordan og i hvilken periode strategien vil blive leveret. NSA'en skal både afdække hvilke ressourcer der er nødvendige for at levere den foreslåede strategi og planlægge og afsætte tilstrækkelige ressourcer til at levere den. Endelig skal NSA behandle alle spørgsmål i sin strategi og plan, der vedrører operationer på tværs af grænserne eller infrastruktur, og i givet fald koordinere med de andre NSA'er, der måtte være behov for.

De tilsynsprincipper, som den nationale sikkerhedsmyndighed bør anvende, hentes primært fra bilag I i den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn. Nationale sikkerhedsmyndigheder bør gennemføre deres

tilsynsaktiviteter ud fra en strategi baseret på strenghed og retfærdighed. Tilsynsprincipperne er udformet med henblik på at hjælpe nationale sikkerhedsmyndigheder med at opnå dette.

De nationale sikkerhedsmyndigheder bør anvende **proportionalitetsprincippet** mellem håndhævelse og risiko. Foranstaltninger, der træffes af en national sikkerhedsmyndighed med det formål at sikre, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere overholder deres retlige forpligtelser, bør stå i et rimeligt forhold til eventuelle sikkerhedsrisici eller til den potentielle alvor af manglende overholdelse, herunder enhver faktisk eller potentiel skade. Dette princip er af afgørende betydning for de nationale sikkerhedsmyndigheder, da de ved at følge denne tilgang demonstrerer, at de anvender loven på en rimelig og retfærdig måde. Dette reducerer de regulerede organisationers potentielle frygt for, at fejl og mangler vil blive udsat for streng afstraffelse fra NSA's side, og vil modvirke en kultur af hemmeligholdelse og frygt, som ikke vil være fremmede for en robust risikostyring.

De nationale sikkerhedsmyndigheder bør anvende princippet **om konsekvent** tilgang for at sikre, at en national sikkerhedsmyndighed anvender en tilsvarende tilgang under sammenlignelige omstændigheder for at opnå ensartede resultater. Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere ønsker at blive behandlet på samme måde, af de forskellige medarbejdere, der fører tilsyn i en national sikkerhedsmyndighed og af de forskellige nationale sikkerhedsmyndigheder, hvor der findes grænseoverskridende aktiviteter. Dette giver dem vished og mulighed for bedre planlægning. Denne tilgang påvirker også sikkerhedskulturen og mindsker frygten hos de ikke-statslige aktørers jernbaneorganisationer.

De nationale sikkerhedsmyndigheders tilsyn, bør primært **målrettes mod** de aktiviteter, som den nationale sikkerhedsmyndighed mener giver anledning til de alvorligste risici, eller hvor farerne er mindst kontrollerede. Med henblik herpå bør den nationale sikkerhedsmyndighed have metoder og værktøjer til at vurdere jernbanevirksomheders og infrastrukturforvalteres sikkerhedsledelsepræstation. I en situation, hvor ressourcerne er knappe, og der stilles mange krav til de nationale sikkerhedsmyndigheder, er det af afgørende betydning, at der fokuseres på de mest alvorlige risici. Mekanismen for dette er NSA's analyse af jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes ledelsesresultater.

De nationale sikkerhedsmyndigheder bør træffe afgørelse om deres prioriteter med henblik på at udnytte deres **ressourcer** effektivt, og afgørelsen om, hvordan man bedst gør det, bør ligge hos de enkelte nationale sikkerhedsmyndigheder. Indsatsen bør fokusere på dem, der er ansvarlige for risikoen, og som er bedst i stand til at kontrollere den. De nationale sikkerhedsmyndigheder har knappe ressourcer, så det er vigtigt, at disse anvendes fornuftigt for at maksimere den nationale sikkerhedsmyndigheds effektivitet med hensyn til at sikre, at de ansvarlige styrer risici på en passende måde.

De nationale sikkerhedsmyndigheder bør anvende princippet om **gennemsigtighed** for at hjælpe jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere med at forstå, hvad der forventes af dem (herunder hvad de bør eller ikke bør gøre), og hvad de bør forvente af den nationale sikkerhedsmyndighed. For jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er det yderst vigtigt, at de forstår, hvordan en national sikkerhedsmyndighed træffer afgørelser, så de kan forstå, hvad der sandsynligvis vil blive resultatet, hvis de ikke kontrollerer risici på en hensigtsmæssig måde.

De nationale sikkerhedsmyndigheder bør være **ansvarlige** for deres afgørelser i overensstemmelse med artikel 18, stk. 3, i direktiv (EU) 2016/798. De nationale sikkerhedsmyndigheder skal derfor have interne ordninger, imod hvilke de kan drages til ansvar. Desuden bør de nationale sikkerhedsmyndigheder også have en klageprocedure. De nationale sikkerhedsmyndigheder skal træffe beslutninger, hvoraf nogle vil være til skade for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, som ikke håndterer risikoen effektivt. Det er vigtigt, at de nationale sikkerhedsmyndigheder har klare kriterier for at træffe disse afgørelser, således at det er klart, hvordan de er fremkommet. Desuden er det meget vigtigt, at der er en procedure for anfægtelse af sådanne afgørelser, når en reguleret enhed føler, at NSA har overskredet sine beføjelser eller ikke har fulgt en retfærdig procedure.

De nationale sikkerhedsmyndigheder bør udvikle **samarbejdsordninger** med andre kompetente myndigheder for at udveksle oplysninger og udvikle fælles tilgange til problemer, der har indvirkning på jernbanesikkerheden. De nationale sikkerhedsmyndigheder skal etablere procedurer for udveksling af relevante oplysninger med hinanden og med andre kompetente myndigheder. Dette er afgørende for at sikre, at den rette handling træffes af det rette organ, hvor det er nødvendigt.

Hvis en national sikkerhedsmyndighed anvender disse principper, vil de, der føres tilsyn med, blive behandlet retfærdigt og i givet fald med behørig strenghed. Det er også værd at påpege, at disse principper supplerer hinanden og sammen virker på en sådan måde, at den nationale sikkerhedsmyndighed for de organer, den regulerer, fremstår som en kompetent og rimelig myndighed, der træffer sunde beslutninger på en åben og ærlig måde. Det skal bemærkes, at skabelonen for tilsynsstrategien i bilaget til denne vejledning også nævner disse principper. Dette skyldes, at denne strategi er yderst vigtig med hensyn til at være toneangivende for, hvordan tilsynet udføres, og ved at gengive principperne her vil en national sikkerhedsmyndighed styrke sin overholdelse af dem og dokumentere, at de er åbne i deres strategi.

Agenturet har også udarbejdet en *vejledning til en ledelsesmodel for håndhævelse*, som kan bruges af dem, der fører tilsyn, og som afspejler de ovenfor anførte principper. Vejledningen anvender principperne i en matrix, der er beregnet til at vejlede dem, der fører tilsyn, i hvordan deres beslutninger om håndhævelse skal se ud baseret på en analyse af risikoforskellen. Jo større en risikoforskel, dvs. mellem en organisations forventede position, hvis alle regler blev anvendt korrekt, og den aktuelle position, jo større håndhævelsesforanstaltning bør der forventes.

#### 4.4 Tilsynsordninger

Tilsynsordningerne bør generelt omfatte NSA's ledelsesstruktur og personale, herunder hvordan forbindelserne med sikkerhedscertificeringen og sikkerhedsgodkendelsen forvaltes. NSA'en bør være gennemsigtig med hensyn til sin ledelsesstruktur, og hvordan tilsynsspørgsmål intensiveres i nødvendigt omfang fra at være operationelt til et mere overordnet niveau, herunder håndhævelsesafgørelser om nødvendigt. NSA'en bør også være gennemsigtig med hensyn til, hvordan den træffer beslutninger om at regulere risici mere på ét område end i et andet. Den nationale sikkerhedsmyndighed bør angive, hvilke medarbejdere den har, og overordnet forklare, hvordan den vedligeholder deres kompetencer (se agenturets vejledning om rammer for kompetencestyring), og på hvilket grundlag den udsender medarbejdere. NSA'en bør også angive, hvordan den agter at måle sikkerhedsledelsessystemernes effektivitet som led i sine tilsynsaktiviteter, f.eks. ved at anvende en løbetidsmodel/sikkerhedskulturmodel eller på anden given måde. Agenturet har udarbejdet en vejledning for en model med en foreslået forvaltningsmodel, som både kan anvendes af myndigheder og interessenter til dette formål. (se også agenturets vejledning om modellen til forvaltning af modenhed).

Et af de centrale spørgsmål for de nationale sikkerhedsmyndigheder er, hvordan nye aktører på markedet styres, i lyset af at der ikke er nogen historiske oplysninger om kvaliteten af deres sikkerhedsledelsessystem. Dette har medført, at nogle nationale sikkerhedsmyndigheder udsteder et sikkerhedscertifikat, der dækker en kortere periode end fem år, til nye aktører på jernbanemarkedet. Andre nationale sikkerhedsmyndigheder har besluttet at foretage mere omfattende audit af nye aktører, inden de udsteder et sikkerhedscertifikat, eller at foretage en sådan audit umiddelbart efter. Enhver begrænset gyldighedsperiode skal være begrundet med, at det er nødvendigt for at sikre en effektiv styring af risici, som påvirker jernbanedriftens sikkerhed. Nationale sikkerhedsmyndigheder kan foretage en mere detaljeret undersøgelse af nye aktører efter certificeringen for at sikre, at deres sikkerhedsforanstaltninger er egnet til formålet. Den nationale sikkerhedsmyndighed bør beskrive disse foranstaltninger klart og tydeligt i deres tilsynsstrategi og -planer.

## 4.5 Risikoniveauer i medlemsstaten

Det næste afsnit om risikoniveauer i medlemsstaten bør omhandle, hvordan disse fastlægges, f.eks. ved hjælp af risiko- og/eller modenhedsmodeller, og eventuelle spørgsmål om, hvorfor visse risici er omfattet af strategien og andre ikke er.

## 4.6 Strategiske tilsynsprioriteter

Det følgende afsnit bør omhandle, hvordan strategiske prioriteter fastsættes, herunder:

- *Hvordan føres der tilsyn med sikkerhedsledelsessystemer? Her bør den nationale sikkerhedsmyndighed angive tilsynsteknikker (se afsnit 4.7 nedenfor), som den sandsynligvis vil bruge, og hvorfor den foretrækker visse områder i forhold til andre.*
- *Hvordan samordnet og/eller fælles tilsyn med andre nationale sikkerhedsmyndigheder i givet fald vil blive udført (se afsnittet om samordnet tilsyn og samarbejde nedenfor).*
- *Højere risikoniveau. Til dette punkt forventes den nationale sikkerhedsmyndighed at angive, hvad den mener er de største sikkerhedsrisici i systemet, og hvordan den er nået frem til denne konklusion.*
- *For lavere risikoniveauer føres der generelt tilsyn. Til dette punkt forventes den nationale sikkerhedsmyndighed at angive, hvad den mener er de næststørste risici, og hvorfor den er nået frem til denne konklusion.*

## 4.7 Tilsynsteknikker

I henhold til artikel 4 i den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn skal de nationale sikkerhedsmyndigheder vedtage passende teknikker og identificere disse teknikker, når de planlægger deres tilsynsaktiviteter. Tilsynsteknikker har en bred betydning og omfatter både indsamling af oplysninger (en relateret aktivitet) med det formål at undersøge de sikkerhedsmæssige resultater af ledelsessystemet og henvise direkte til specifikke aktiviteter såsom samtaler med folk. Da tilsyn med jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere med henblik på at sikre, at de overholder EU-lovgivningen og den nationale lovgivning, er en omfattende opgave for den nationale sikkerhedsmyndighed, er der tilsvarende mange forskellige strategier, som kan bruges til at indsamle oplysninger om overensstemmelsesniveauet. Alle disse strategier indebærer imidlertid, at der skal indsamles oplysninger på forskellig vis, efterfulgt af en analyse af, hvad de fortæller om sikkerhedsledelsessystemet i den organisation, der føres tilsyn med, og overensstemmelsen med loven.

Der findes forskellige specifikke teknikker, som kan bruges til at udføre tilsynsaktiviteter på eller uden for stedet. De omfatter

- *inspektion af fysiske aktiver på stedet såsom rullende materiel eller infrastrukturelementer*
- *inspektion af procedurer for sikkerhedsledelse og dokumentation for at sikre, at de er egnede til formålet*
- *samtaler med medarbejdere på alle niveauer i en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter for at finde frem til deres forståelse af, hvordan procedurer og regler leveres i praksis og for at kunne bedømme en organisations sikkerhedskultur*
- *audit i henhold til en defineret ledelsessystemstandard, f.eks. OHSAS 18001:2007*
- *audit i henhold til en model defineret af den nationale sikkerhedsmyndighed*
- *audit/inspektioner af en aktivitet eller proces efter en hændelse*

---

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

- *audit af sikkerhedsledelsessystemets kapacitet/modenhed*
- *dataanalyse*
- *prøvetagning af produkter eller aktiviteter*
- *observation af opgaver (f.eks. taxature for at observere chaufførens adfærd)*
- *den nationale sikkerhedsmyndigheds deltagelse i centrale ledelsesmøder i en jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter (f.eks. om overskæringer eller nye infrastrukturprojekter)*
- *undersøgelser af organisationer, der kræver udfyldelse af vurderingsspørgeskemaer, f.eks. for at vurdere sikkerhedskulturen eller overholdelse af lovgivning eller tjeklister*
- *andre relevante aktiviteter, som sammen udgør den nationale sikkerhedsmyndigheds viden om en bestemt jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter, dens sikkerhedsstyring og dens sikkerhedskultur.*

Fortolkninger i denne vejledning :

- **Inspektion** indebærer, at en bemyndiget og kompetent medarbejder i den nationale sikkerhedsmyndighed skal undersøge et bestemt og begrænset aspekt af en jernbanevirksomheds eller en infrastrukturforvalters aktiviteter. Inspektion bør have til formål at sikre, at europæisk og national lovgivning overholdes, eller at kontrollere, at det, der er sagt eller registreret i dokumenter til støtte for sikkerhedsledelsessystemet, rent faktisk sker i praksis. En inspektion i den her tiltænkte betydning, kontrollerer både at processen er på plads, og hvor godt den fungerer. Det er ikke ment som en "afkrydnings øvelse", der verificerer om visse dokumenter eller udstyr er til stede, da dette ikke fortæller den tilsynsførende, noget om anvendelsen i praksis.
- **Audit:** strukturerede interventioner, hvor jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren undersøges i forhold til en bestemt sikkerhedsledelsesstandard eller en bestemt auditprotokol.
- **Audit på grundlag af en modningsmodel vedrørende sikkerhedsledelseskapacitet** er en struktureret metode til at udføre audit af sikkerhedsledelsessystemet i den organisation, der føres tilsyn med, hvor man ved hjælp af en kapacitets-/modenhedsmodel undersøger, hvor effektive de er til sikkerhedsledelse (se også agenturets vejledning om modenhedsmodellen for ledelse). Denne model kan, hvis den anvendes korrekt af de kompetente tilsynsmedarbejdere, give et billede af sikkerhedsledelsessystemets effektivitet. Det kan derfor være et nyttigt værktøj for en NSA at bruge oplysninger om driften af et bestemt sms til sikkerhedscertificeringsorganet, når en ansøgning om fornyelse overvejes.

De teknikker, der anvendes, såsom samtaler, dokumentgennemgang eller kontrolinspektion, kan iværksættes mere eller mindre dybtgående i en længere eller kortere række af processer og blandes for at give et billede af organisationens sikkerhedsindsats samt identificere underliggende svagheder.

Samtaler med enkeltpersoner, undersøgelser af dokumenter og kontrolinspektioner kan derefter bruges til at træffe en beslutning om organisationens ledelsesmodenhed og systemets evne til at styre de risici, det står over for. Den kompetente person, der udfører auditten, træffer derefter sin egen beslutning ud fra en ledelseskapacitets- eller modenhedsmodel for at vurdere, hvor godt organisationens sikkerhedsledelsessystem er til at styre sikkerhed.

Opgaveobservation og deltagelse i ledelsesmøder er aktiviteter, der skal øge mængden af viden i den nationale sikkerhedsmyndighed om en bestemt jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter og dennes sikkerhedskultur.

For en national sikkerhedsmyndighed foreslåes det at anvende en blanding af tilsynsteknikker som den ideelle situation. Hver national sikkerhedsmyndighed bør sigte mod at opnå en god balance mellem top-down-aktiviteter (audit af sikkerhedsledelsessystemet) og bottom-up-aktiviteter (inspektioner på stedet for at observere, hvad der foregår). Tilsynsstrategier kan samle eksisterende inspektionsaktiviteter og blande dem med audit af sikkerhedsledelsessystemer med henblik på at udtage prøver af ledelsesordningerne. Dette vil fjerne nogle af svaghederne i visse teknikker og give et mere ægte samlet billede af, hvordan tilsynet fungerer i praksis.

De teknikker, der er beskrevet ovenfor, kan også bruges af den nationale sikkerhedsmyndighed til at foretage tværgående undersøgelser af grænsefladerne mellem jernbanevirksomhederne og/eller infrastrukturforvalterne med henblik på at få et samlet billede på medlemsstatsplan af, hvordan forskellige spørgsmål administreres på tværs af jernbanesystemet.

Nedenstående tabel og figur viser, hvordan generelle audit af inspektions- og ledelsessystemer hænger sammen, især teknikkerne til samtaler, gennemgang af dokumentation og observation. Disse typer af teknikker fremgår af standarder som ISO 19011 om vejledning for auditering af ledelsessystemer, og nationale sikkerhedsmyndigheder har frihed til at beslutte, om de vil følge kravene i standarden eller ej. Tabellen nedenfor beskriver de teknikker, som er forbundet med de forskellige typer af aktiviteter.



Tabel 1 : *Forholdet mellem on-off-site-aktivitet i ledelsessystemrevisioner og -inspektioner*

	<i>Aktiviteter på stedet</i>	<i>Aktiviteter uden for stedet</i>
<i>Interaktion med mennesker</i>	<p>Gennemførelse af samtaler.</p> <p>Udfyldelse af tjeklister og spørgeskemaer med deltagelse af de auditerede.</p> <p>Gennemgang af dokumenter med deltagelse af de auditerede.</p> <p>Stikprøver</p>	<p>Via interaktive kommunikationsmidler:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• gennemførelse af samtaler</li> <li>• udfyldelse af tjeklister</li> <li>• spørgeskemaer</li> <li>• gennemgang af dokumenter med deltagelse af de auditerede.</li> </ul>
<i>Begrænset/ingen interaktion med mennesker</i>	<p>Gennemgang af dokumenter (f.eks. registreringer, dataanalyse).</p> <p>Observation af udført arbejde.</p> <p>Besøg på stedet.</p> <p>Udfyldelse af tjeklister.</p> <p>Stikprøver (f.eks. produkter).</p>	<p>Gennemgang af dokumenter (f.eks. registreringer, Dataanalyse).</p> <p>Observering af arbejde udført med overvågningsmidler, i betragtning af sociale og juridiske krav.</p> <p>Analyse af data</p>

## 4.8 Tilsynsplan(er)

Tilsynsplan(er) bør beskrive den praktiske anvendelse af tilsynsstrategien i hele strategiens varighed. Da tilsynsplanen er udledt af tilsynsstrategien, bør den baseres på de risici, for hvilke det fremgår af tilsynsstrategien, at de kræver tilsyn. Tilsynsplanen bør også fremhæve, hvordan forbindelserne mellem sikkerhedscertificerings- og godkendelsesvurderingsprocessen og tilsynsproces for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i sikkerhedscertifikatets eller godkendelsens løbetid vil fungere, herunder om nødvendigt behovet for at koordinere med agenturet, når det er sikkerhedscertificeringsorgan, og med andre nationale sikkerhedsmyndigheder. Tilsynsplanen bør indeholde oplysninger om processen for dens udarbejdelse og gennemgang og forbindelsen til tilsynsstrategien, herunder hvordan resultaterne af planen resulterer i ændringer til strategien. Tilsynsplanen bør omfatte, hvilke jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere som der skal føres tilsyn med i det år, som planen vedrører, samt begrundelsen for tilsynet. De ressourcer, som skal tildeles tilsyn, skal angives i tilsynsplanen. De tilsynsteknikker, som skal anvendes under tilsynet, bør også angives. Såfremt tilsynsplanen omhandler problemer vedrørende

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



menneskelige faktorer, bør den nationale sikkerhedsmyndighed se på jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes sikkerhedsledelsessystemer for at se, hvordan sagerne håndteres.

## 4.9 Håndhævelse

I artikel 7, stk. 1, i den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn præciseres det, at den nationale sikkerhedsmyndighed skal have kriterier for håndtering af manglende overholdelse, der er identificeret i jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem, og i bilag 1 anføres det, at en national sikkerhedsmyndighed bør træffe håndhævelsesforanstaltninger, hvor det er relevant. Denne handling vil afhænge af, hvilke sanktioner den nationale lovgivning giver en national sikkerhedsmyndighed. I forbindelse med den fælles sikkerhedsmetode til tilsyn, vil manglende overholdelse være tilfælde, hvor jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem ikke opfylder det centrale krav om at kontrollere risici. De sanktioner, som en national sikkerhedsmyndighed kan anvende, bør baseres på de vigtigste tilsynsprincipper (se afsnit 4.3). Den nationale sikkerhedsmyndighed skal påvise, at enhver foranstaltning, den træffer, er forholdsmæssig og målrettet mod den aktuelle risiko. Den fælles sikkerhedsmetode til tilsyn (artikel 5, stk. 2, litra a), opdeler problemstillinger, som NSA'en bør adressere i tilfælde af betydelige mangler og andre problemområder, der giver anledning til bekymring. Sanktionsniveauet, som en NSA måtte ønske at pålægge, bør afspejle graden af manglende overholdelse eller bekymring. Den organisation, sanktionen gøres gældende mod, skal være i stand til at forstå, hvorfor der anvendes en sanktion, og hvordan den kan forbedre sig. De nationale sikkerhedsmyndigheder kan anvende enhver håndhævelsesforvaltningsmodel, der dækker hovedprincipperne for tilsyn, til at give en struktureret og gennemsigtig proces til håndhævelse af national lovgivning eller EU-lovgivning. For at bistå de nationale sikkerhedsmyndigheder har agenturet udviklet en håndhævelsesforvaltningsmodel, der kan anvendes i forbindelse med forskellige nationale bestemmelser. (*Vejledning, Model for Håndhævelsesforvaltning*).

## 5. Henvisning af tilsynsoplysninger og intern afhængighed med vurderingen af EU-sikkerhedscertifikat og køretøjsgodkendelsen

Det er klart, at tilsyn er det middel, hvormed en national sikkerhedsmyndighed sikrer, at en jernbanevirksomheds eller infrastrukturforvalters sikkerhedsledelsessystem fungerer i overensstemmelse med ordningerne i den oprindelige ansøgning for et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse. I artikel 17, stk. 5, i direktiv (EU) 2016/798 og bilag I i den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn præciseres det, at hvis en national tilsynsmyndighed under tilsynet finder, at indehaveren af et EU-sikkerhedscertifikat ikke længere opfylder betingelserne for certificering, kan den enten begrænse eller tilbagekalde certifikatet eller anmode agenturet om at gøre dette, hvor den er sikkerhedscertificeringsorganet (en struktureret metode til at arbejde gennem dette er fastsat i agenturets vejledning om en ledelsesmodel for håndhævelse). I henhold til samme direktivs artikel 17, stk. 7, skal den nationale sikkerhedsmyndighed sikre, at de strukturelt definerede delsystemer opfylder de væsentlige krav, og at en infrastrukturforvalters sikkerhedsgodkendelse kan begrænses eller tilbagekaldes af den eller af et sikkerhedscertificeringsorgan, hvis betingelserne for dets udstedelse ikke længere er opfyldt.

I artikel 5 i den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn forklares behovet for at udveksle oplysninger, som er indsamlet i forbindelse med tilsynet, med den del af den nationale sikkerhedsmyndighed, som er ansvarlig for sikkerhedscertifikatvurderingen, eller med agenturet med henblik på at forny eller opdatere et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse. I samme artikel anføres det, at den nationale sikkerhedsmyndighed skal videregive relevante oplysninger til sikkerhedscertificeringsorganet eller den nationale sikkerhedsmyndighed for grænseoverskridende infrastruktur, herunder som minimum:

- a) *En beskrivelse af større overtrædelser, som kan påvirke sikkerhedsindsatsen eller skabe alvorlige sikkerhedsrisici, samt ethvert andet område af bekymring, som identificeres under tilsynsaktiviteterne. Disse oplysninger kan hentes fra audit, Sikkerheds tilsyn med Modenhedsmodel for ledelse og inspektionsrapporter og sammenfattes med henblik på fornyet vurdering:*
- b) *Status for handlingsplanen (eller -planerne) som fastslået af jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren i forhold til at løse de større overtrædelser, der henvises til i litra a), og relevante foranstaltninger, der er truffet af den nationale sikkerhedsmyndighed for at føre tilsyn med løsningen af disse problemer. Disse oplysninger kan hentes fra opfølgende audit, Sikkerheds tilsyn med Modenhedsmodel for ledelse og inspektioner.*
- c) *En oversigt over den sikkerhedsmæssige indsats hos de enkelte jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere, der opererer i den pågældende medlemsstat. Disse oplysninger kan indhentes fra en kapacitets-/ledelsesmodenhedsmodel (i givet fald) eller endda gennem ekspertvurderinger ved evaluering af processerne i forbindelse med sikkerhedsledelsessystemets resultater og kapacitet (dvs. hvor godt det fungerer med henblik på at opfylde retlige forpligtelser og løbende forbedre risikostyringen*
- d) *Status for handlingsplanen eller -planerne som fastslået af jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren med henblik på at løse tilbageværende problemer fra tidligere vurderinger.*

Den nationale sikkerhedsmyndighed giver sikkerhedscertificeringsorganet oplysninger, som er relevante for at forstå, hvor godt sikkerhedsledelsessystemet fungerer i praksis, og om der er nogen svage punkter. Dette vil give sikkerhedscertificeringsorganet mulighed for bedre at målrette sin vurderingsaktivitet.

For at opfylde disse krav vil den nationale sikkerhedsmyndighed skulle overveje, hvilke oplysninger om den organisation, der reguleres, som er relevante under de fire overskrifter ovenfor. Med hensyn til litra a) er det klart, at oplysningerne bør omfatte spørgsmål, som den nationale sikkerhedsmyndighed har vurderet er vigtige med hensyn til at styre risici (gennem sikkerhedsledelsessystemet) og fra litra b) og d) de foranstaltninger og tidsplaner, som er aftalt mellem parterne med hensyn til at løse de relevante problemer enten frivilligt af hele organisationen eller gennem foranstaltninger truffet af den nationale

---

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

sikkerhedsmyndighed med krav om, at organisationen skal rette op på situationen. I henhold til litra c) skal den nationale sikkerhedsmyndighed give sikkerhedscertificeringsorganet eller den nationale myndighed for grænseoverskridende infrastruktur en skitsering af organisationens sikkerhedsmæssige indsats. Dette kan f.eks. opnås via en rapport om tilsyn udarbejdet af den relevante organisation eller ved at give organisationen resultaterne fra en modenhedsmodel for ledelsen, som vil give et overblik over sikkerhedsledelsessystemets relative resultater.

Ud over listen ovenfor kan følgende også give et fingerpeg om, hvilken slags oplysninger der også kan være nyttige for, at et sikkerhedscertificeringsorgan kan forstå, hvordan et sikkerhedsledelsessystem virker:

- a) *Historik over de forskellige tilsynsaktiviteter siden det tidligere udstedte EU-sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelsen og opfølgning på den nationale sikkerhedsmyndigheds anbefalinger som følge af dens tilsynsaktiviteter. Disse oplysninger kan hentes fra den nationale sikkerhedsmyndigheds tilsynsplan(er) og opfølgningstabellen over den nationale sikkerhedsmyndigheds anbefalinger for den relevante jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter.*
- b) *Oversigt over den nationale tilsynsmyndigheds fremtidige tilsynsaktiviteter for den pågældende jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter. Disse oplysninger kan hentes fra den nationale tilsynsmyndigheds potentielle tilsynsplan(er).*
- c) *Alle resultater af indsamling og analyse af ulykker/hændelser og klager til den nationale tilsynsmyndighed, der vedrører sikkerhedsledelsessystemets resultater, herunder et kort sammendrag af hver hændelse og enhver foranstaltning, der er truffet af den nationale tilsynsmyndighed for at føre tilsyn med løsningen af de rejste spørgsmål. Disse oplysninger kan indsamles og analyseres fra jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens årlige sikkerhedsrapport, rapporter om hændelser/ulykker fra jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren til den nationale tilsynsmyndighed og også fra databaser eller registre som [ERAIL](#) for undersøgelse af jernbaneulykker og uheld.*
- d) *Oplysninger om alvorlige sikkerhedsrisici opstået under intern audit og andre overvågningsaktiviteter i jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren, status for handlingsplanen med hensyn til at løse spørgsmålene og enhver foranstaltning truffet af den nationale tilsynsmyndighed for at styre dens udfærdigelse og effektivitet siden det tidligere udstedte EU-sikkerhedscertifikat eller den tidligere udstedte sikkerhedsgodkendelse. Disse oplysninger kan indsamles og analyseres ud fra jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens årlige sikkerhedsrapport (dvs. rapport om anvendelsen af den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn).*
- e) *Oplysninger indberettet af det relevante nationale undersøgelsesorgan om aktuelle undersøgelser af begivenheder, der vedrører aktiviteter i jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren, og som stadig er for åbne anbefalinger fra tidligere undersøgelser, der ikke er omfattet af jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren. Disse oplysninger kan indsamles og analyseres fra jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens årlige sikkerhedsrapport, men også fra databaser eller registre som [ERAIL](#) for undersøgelse af jernbaneulykker og uheld. I overensstemmelse med artikel 8, stk. 3, i den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn bør den nationale sikkerhedsmyndighed også samordne med det nationale undersøgelsesorgan. Det bør forventes, at relevante oplysninger deles mellem den nationale sikkerhedsmyndighed og det nationale undersøgelsesorgan under denne samordning.*
- f) *Skitsering af alle den nationale tilsynsmyndigheds håndhævelsesforanstaltninger som fastsat i den nationale lovgivning, der vedrører sikkerhedsledelsessystemets resultater, som er truffet over for jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren siden det tidligere udstedte EU-sikkerhedscertifikat eller den tidligere udstedte sikkerhedsgodkendelse. Disse oplysninger vedrører den nationale tilsynsmyndigheds foranstaltninger, som er truffet for at håndhæve dens afgørelser,*

*f.eks. forbedringer/forbud, sanktioner, midlertidige sikkerhedsforanstaltninger (i betydningen i artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798).*

- g) Alle yderligere oplysninger, som den nationale tilsynsmyndighed finder vigtige med henblik på vurdering. Yderligere oplysninger kan indsamles og analyseres ud fra jernbanevirksomhedens eller infrastrukturforvalterens årlige sikkerhedsrapport og den nationale tilsynsmyndigheds årsrapport.*

Den generelle forventning er, at den nationale tilsynsmyndighed giver sikkerhedscertificeringsorganet ovenstående oplysninger på det tidspunkt, hvor der ansøges om en fornyelse af EU-sikkerhedscertifikatet. Hvis den nationale tilsynsmyndighed i forbindelse med sit tilsyn beslutter at træffe håndhævelsesforanstaltninger, herunder at retsforfølge en jernbaneorganisation, og den mener, at sikkerhedscertificeringsorganet bør overveje at tilbagekalde EU-sikkerhedscertifikatet, bør den indbringe sagen direkte for sikkerhedscertificeringsorganet og ikke vente til ansøgningen om fornyelse af EU-sikkerhedscertifikatet.

Dette indebærer derfor visse samordningsaktiviteter mellem dem, der fører tilsyn, og dem, der udfører certificering. Det er tydeligvis vigtigt at sørge for, at relevante oplysninger udveksles mellem dem, der fører tilsyn, og dem, der udfører sikkerhedsvurdering, således at spørgsmål vedrørende sikkerhedsledelsessystemet i en jernbanevirksomhed eller en infrastrukturforvalter behandles korrekt af den relevante part. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør i forbindelse med deres tilsynsstrategier og -planer have indført ordninger for at forvalte dette.

I artikel 11, stk. 3, i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/763 *[om praktiske ordninger for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater]* gøres det klart, at sikkerhedscertificeringsorganet efter vurderingen aftaler med den nationale tilsynsmyndighed, hvilke resterende bekymringer der udestår i forhold til vurderingen, som kan udskydes til senere vurdering under tilsynet.

Med hensyn til godkendelse af køretøjer er det vigtigt, at der også er en mekanisme for dem, der godkender køretøjsgodkendelser, til at videregive relevante oplysninger fra køretøjsgodkendelsen til dem, der fører tilsyn, især i forbindelse med restriktioner om betingelserne for anvendelse af køretøjer. Tilsvarende bør nationale tilsynsmyndigheder have en mekanisme for dem, der fører tilsyn, til at videregive oplysninger tilbage til dem, der har godkendt et bestemt køretøj, hvor der er bekymring om, hvorvidt køretøjet stadig opfylder de betingelser, hvorunder typetilladelsen for køretøjet eller tilladelsen til at markedsføre køretøjet blev givet. Hvis det er tilfældet, kan der så blive tale om en sikkerhedsindberetning, afhængigt af den fejlen, gennem sikkerhedsinformationssystemet (SIS). NSA'en bør også kontrollere, hvordan jernbanevirksomheden/infrastrukturforvalteren har kontrolleret risikoen og varsle enheden med ansvar for vedligeholdelse.

## 6. Samordning blandt nationale sikkerhedsmyndigheder

I henhold til artikel 8 i den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn skal de nationale sikkerhedsmyndigheder samordne deres tilsynsaktiviteter med andre nationale sikkerhedsmyndigheders tilsynsaktiviteter, hvor der er grænseoverskridende operationer. Denne samordning er nødvendig for at undgå dobbeltarbejde i de nationale sikkerhedsmyndigheder og for ikke at bebyrde de organisationer, der føres tilsyn med, med flere kontaktpersoner fra forskellige landes sikkerhedsregulatorer. Den skal også sikre, at de forskellige nationale sikkerhedsmyndigheder, der fører tilsyn med grænseoverskridende operationer, deler relevante oplysninger, som sætter dem i stand til at føre effektivt tilsyn. I forbindelse med samordning af tilsynsaktiviteter vil det være nødvendigt for de nationale sikkerhedsmyndigheder at beslutte indbyrdes, hvem der skal være den "ledende" nationale sikkerhedsmyndighed. I denne forbindelse er den "ledende" nationale sikkerhedsmyndighed den myndighed, der fungerer som overordnet koordinator for tilsynsaktiviteterne og hovedkontaktpunktet for den relevante jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalter. Den "ledende" nationale sikkerhedsmyndighed kan være den nationale sikkerhedsmyndighed fra den medlemsstat, som har det største aktivitetsniveau, eller hvor den organisation, der føres tilsyn med, er registreret. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør aftale de vigtigste områder, som skal undersøges i forbindelse med tilsynet i løbet af EU-sikkerhedscertifikatets eller sikkerhedsgodkendelsens levetid og udarbejde en plan for at levere det, de i fællesskab har aftalt. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør også aftale en tvistbilæggelsesproces til at bilægge eventuelle uoverensstemmelser mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder, der udfører tilsynsaktiviteterne.

Bilag II i den fælles sikkerhedsmetode for tilsyn indeholder rammerne for samordnet og fælles tilsyn, som de nationale sikkerhedsmyndigheder kan anvende som vejledning for at styre denne proces. Hovedpunkterne er, at tilsynet bør samordnes på en sådan måde, at jernbanevirksomheden ikke lider unødige gene, f.eks. ved at sikre, at nøglemedarbejdere i jernbanevirksomheden ikke er påkrævet af forskellige nationale sikkerhedsmyndigheder på samme tid, eller at det samme sted ikke udsættes for flere informationsindsamlingsbesøg på kort tid. Hvor de nationale sikkerhedsmyndigheder opererer under juridiske bestemmelser, som ikke tager højde for "fælles tilsyn", bør dette afspejles i aftalerne mellem dem. I dette tilfælde vil det være nødvendigt for den "ledende" (eller koordinerende) nationale sikkerhedsmyndighed at udarbejde en fælles plan for at gennemføre de nødvendige tilsynsaktiviteter i de enkelte medlemsstater.

Hvor der er indgået en partnerskabsaftale (eller kontrakt) mellem jernbaneselskaberne, der giver mulighed for, at et tog fra én medlemsstat kan blive et tog fra en anden medlemsstat, når det krydser grænsen (selv om medarbejderne og toget er fra jernbaneselskabet i den første medlemsstat), bør de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder samordne indbyrdes for at sikre, at risiciene i forbindelse med sager i grænsefladen mellem jernbaneselskaberne såsom uddannelse i relevante nationale eller internationale regler og vedligeholdelse af togene, styres korrekt. Hvis en national sikkerhedsmyndighed opdager problemer med ordningerne med et jernbaneselskab under disse omstændigheder, bør den kontakte den nationale sikkerhedsmyndighed i nabomedlemsstaten for at finde ud af, hvilke foranstaltninger de agter at træffe for at håndtere sagen.

Yderligere oplysninger kan findes i *agenturets vejledning om samordning mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder*.

## 7. Menneskelige faktorer og sikkerhedskultur

Både med henblik på sikkerhedsvurdering og tilsyn bør den nationale tilsynsmyndigheds medarbejdere være i stand til at identificere de menneskelige faktorer og sikkerhedskulturstrategien, og hvordan den organisation, der føres tilsyn med, inkorporerer sådanne spørgsmål i sit sikkerhedsledelsessystem (se bilag I og bilag II i den fælles sikkerhedsmetode om sikkerhedsledelsessystemet). I forlængelse heraf bør den nationale sikkerhedsmyndighed opbygge en viden om, hvordan problemstillinger vedrørende menneskelige faktorer og sikkerhedskultur tages til efterretning, og anvende denne viden som information i tilsynsstrategien og tilsynsplanen/overvågningsplanerne (se også *agenturets vejledning om Krav til sikkerhedsledelsessystemer, hvad angår sikkerhedscertificering eller sikkerhedsgodkendelse og agenturets vejledning om Modenhedsmodel for ledelse*).

## 8. Samarbejde med andre kompetente myndigheder eller organer

Det forventes, at en national sikkerhedsmyndighed, der handler i sin egenskab af sikkerhedsregulator i en medlemsstat, vil have lejlighed til at holde kontakt og samarbejde med andre kompetente myndigheder eller organer i forbindelse med opfyldelsen af deres funktioner.

I artikel 8, stk. 3, i den fælles sikkerhedsmetode til tilsyn hedder det, at den nationale sikkerhedsmyndighed skal udvikle samarbejdsordninger med andre relevante organer såsom NIB, certificeringsorganet for ECM'er eller andre kompetente myndigheder, således at relevante oplysninger udveksles, og alvorlige sikkerhedsrisici håndteres korrekt. Formålet med denne bestemmelse er at sikre, at de, der har autoritet, og som kan være nødt til at træffe særlige foranstaltninger, bliver ordentligt informeret og kan reagere i overensstemmelse hermed.

Det kan f.eks. være nødvendigt at samarbejde med de myndigheder, der har til opgave at regulere farligt gods, arbejdstilsyn, politiet (strafferetlig håndhævelse), miljøtilsynsmyndigheder, ECM-certificeringsorganer, tilsynsorganer, godkendelsesorganer eller godkendelsesmyndigheder.

Følgende er eksempler på et sådant samarbejde. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør sikre, at deres strategi og planer om nødvendigt tilpasses efter omstændighederne.

### 8.1 Godkendelses- eller certificeringsorganer

De nationale sikkerhedsmyndigheder forventes at samarbejde med andre godkendelses- (f.eks. organer med ansvar for godkendelse af køretøjer) eller certificeringsorganer (f.eks. organer med ansvar for certificering af uddannelsescentre for lokomotivførere) efter behov. Fra et tilsynsmæssigt perspektiv bør en national sikkerhedsmyndighed, der fører tilsyn, acceptere certifikater eller godkendelser, der forelægges som dokumentation for overholdelse af EU's eller andre regler, i det omfang de dækker det forhold, der føres tilsyn med. Hvis den nationale sikkerhedsmyndighed i løbet af tilsynsaktiviteten bliver klar over, at der er et alvorligt sikkerhedsproblem, der omfatter et forhold, som der er forelagt en godkendelse eller et certifikat for, bør den træffe midlertidige afhjælpende foranstaltninger (f.eks. suspension af brug af køretøjet) efter behov og henvise sagen til det relevante organ med ansvar for udstedelse af certifikatet eller godkendelsen.

### 8.2 Spørgsmål vedrørende sikkerhed på arbejdspladsen

Nogle nationale sikkerhedsmyndigheder er ansvarlige for sikkerhedsspørgsmål på arbejdspladsen inden for deres medlemsstats reguleringssystemer, mens andre nationale sikkerhedsmyndigheder ikke er. Hvis der i det første tilfælde opstår sikkerhedsproblemer på arbejdspladsen under tilsynet, skal de behandles af dem, der fører tilsyn. Hvor den nationale sikkerhedsmyndigheds medarbejdere, der fører tilsyn, i det andet tilfælde bliver opmærksomme på sikkerhedsproblemer på arbejdspladsen, bør de gøre den organisation, der føres



tilsyn med, opmærksom på, at de har set noget af bekymring, og derefter henvise sagen til den relevante kompetente myndighed med henblik på opfølgning. Den nationale sikkerhedsmyndighed bør også, hvor der er behov for det, samordne med og kontakte den ansvarlige tilsynsmyndighed for arbejdsstyrkens sikkerhed for at sikre, at deres respektive strategier og planer er ensrettet.

### 8.3 Arbejds-, køre- og hviletidsregler for lokomotivførere

I henhold til artikel 17, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/798 er en kompetent myndighed ansvarlig for at sikre, at gældende arbejds-, køre- og hviletider for lokomotivførere overholdes. Når denne kompetente myndighed ikke er den nationale sikkerhedsmyndighed, bør den pågældende myndighed samarbejde med den nationale sikkerhedsmyndighed om at tillade den nationale sikkerhedsmyndighed at udføre sin tilsynsaktivitet. Det følger heraf, at hvis den nationale sikkerhedsmyndighed ikke er den kompetente myndighed for overholdelse af disse regler, men gennem sine tilsynsaktiviteter bliver bekendt med spørgsmål, der vedrører dem i en bestemt organisation, bør den hurtigst muligt underrette den kompetente myndighed om sine resultater.

### 8.4 Samarbejde mellem en national sikkerhedsmyndighed og andre tilsynsorganer

I artikel 56, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU anføres følgende:

*Tilsynsorganet samarbejder desuden tæt med den nationale sikkerhedsmyndighed i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet, og med den licensudstedende myndighed i henhold til nærværende direktiv.*

*Medlemsstaterne sikrer, at disse myndigheder i fællesskab udvikler en ramme for informationsudveksling og samarbejde rettet mod at forhindre en skadelig indvirkning på konkurrencen eller sikkerheden på jernbanemarkedet. Denne ramme skal omfatte en mekanisme, hvormed tilsynsorganet kan forsyne den nationale sikkerhedsmyndighed og den licensudstedende myndighed med anbefalinger vedrørende emner, der kan påvirke konkurrencen på jernbanemarkedet, og hvormed den nationale sikkerhedsmyndighed kan forsyne tilsynsorganet og den licensudstedende myndighed med anbefalinger vedrørende emner, der kan påvirke sikkerheden. Med forbehold af de enkelte myndigheders uafhængighed på deres respektive kompetenceområder undersøger den relevante myndighed alle sådanne anbefalinger, inden den træffer sine beslutninger. Hvis den relevante myndighed beslutter ikke at følge disse anbefalinger, skal den angive en begrundelse i sin afgørelse.*

I praksis kan dette betyde følgende:

- a) *I en situation, hvor en aktiv jernbanevirksomhed bliver anmodet af tilsynsorganet om at "åbne" tjenesterne for konkurrence, og den afviser dette med begrundelse i "sikkerhed", bør tilsynsorganet spørge den nationale sikkerhedsmyndighed som sikkerhedsregulator om dens holdning til, hvorvidt dette er en berettiget grund til ikke at åbne tjenesterne. Tilsynsorganet bør derefter tage højde for den nationale sikkerhedsmyndigheds holdning, når det skal træffe beslutning om de videre foranstaltninger.*
- b) *I en situation, hvor en infrastrukturforvalter har til hensigt at ansøge den nationale sikkerhedsmyndighed om tilladelse til at idriftsætte et ETCS-delsystem i niveau 1, der gennemfører nogle af de valgfri funktioner (f.eks. loop infill, radio infill), der kræver, at køretøjerne skal være udstyret med relevant udstyr for at kunne køre på denne linje, bør den nationale sikkerhedsmyndighed anmode det regulerende organ om at bekræfte, at dette ikke diskriminerer jernbanevirksomheder, og at de relevante oplysninger er gjort tilgængelige for alle interesserede parter, og at de har fået den nødvendige tid til at tilpasse deres rullende materiel i overensstemmelse hermed.*

## 8.5 Samarbejde mellem en national sikkerhedsmyndighed og en licensudstedende myndighed

I direktiv 2012/34/EU anføres følgende:

**Artikel 24, stk. 3:** Uanset stk. 1 kan den licensudstedende myndighed, når en licens suspenderes eller tilbagekaldes på grund af manglende opfyldelse af kravene om finansiel kapacitet, **udstede en midlertidig licens**, indtil jernbanevirksomheden er omorganiseret, **forudsat at dette ikke indebærer en sikkerhedsrisiko**. Den midlertidige licens gælder dog højst i seks måneder fra udstedelsesdatoen.

**Artikel 24, stk. 5:** Hvis der sker ændringer, der berører en jernbanevirksomheds retlige status, navnlig i tilfælde af fusion eller overtagelse, kan den licensudstedende myndighed bestemme, at licensen skal forelægges til fornyet godkendelse. Den pågældende jernbanevirksomhed kan fortsætte driften, medmindre den licensudstedende myndighed finder, at dette indebærer en sikkerhedsrisiko. I så fald, skal grundene hertil angives.

I praksis skal den licensudstedende myndighed for at kunne træffe beslutningen om licens rådføre sig med den nationale sikkerhedsmyndighed som sikkerhedsregulator. Den licensudstedende myndighed bliver nødt til at besvare spørgsmålet, om sikkerheden vil blive bragt i fare. Hvis den anmoder en jernbanevirksomhed om at operere under en midlertidig licens (se artikel 24, stk. 3). Et andet spørgsmål, som skal besvares, er om en licensansøgning skal forelægges til fornyet godkendelse (se artikel 24, stk. 5). Når den licensudstedende myndighed skal træffe sine afgørelser, skal den tage højde for den nationale sikkerhedsmyndigheds holdninger som sikkerhedsregulator.

## 8.6 Samarbejde mellem en national sikkerhedsmyndighed og et certificeringsorgan for enheder med ansvar for vedligeholdelse

De nationale sikkerhedsmyndigheder og certificeringsorganer for enheder med ansvar for vedligeholdelse bør samarbejde for at undgå dobbeltarbejde i forbindelse med aktiviteter. Det betyder, at når en national sikkerhedsmyndighed i forbindelse med sit tilsyn støder på et køretøj (godsvogn), som er dårligt vedligeholdt og således tvivler på den enhed med ansvar for vedligeholdelses evne til at opfylde de krav, den blev certificeret i henhold til, bør den videregive disse oplysninger til det relevante certificeringsorgan for enheder med ansvar for vedligeholdelse som anført i artikel 9 i forordningen om enheder med ansvar for vedligeholdelse. Hvis certificeringsorganet for enheder med ansvar for vedligeholdelse ligeledes afviser at certificere en eksisterende enhed med ansvar for vedligeholdelse, bør det videregive disse oplysninger til de relevante nationale sikkerhedsmyndigheder. Sådanne oplysninger vil hjælpe de nationale sikkerhedsmyndigheder med at tilpasse deres tilsynsstrategi og planlægge i overensstemmelse hermed.

## 9. Rammer for kompetencestyring

I overensstemmelse med artikel 6 i CSM om tilsyn skal NSA'en sikre, at personale, der er involveret i tilsynet, har de nødvendige kompetencer. NSA'en skal vælge, uddanne og vedligeholde personalets kompetence gennem et kompetencestyringssystem. Det er op til hver enkelt NSA at oprette og opbygge deres eget kompetencestyringssystem i overensstemmelse med artikel 6. For at hjælpe NSA'en med at håndtere dette problem har agenturet oprettet en vejledning om kompetencestyringssystem, og guiden giver råd om, hvad der udgør et passende kompetencestyringssystem, og hvilke problemer NSA'en skal overveje ved udviklingen (se agenturets vejledning om rammerne for kompetencestyring) .. Vejledningen specificerer ikke nøjagtigt, hvordan kompetencestyringssystemet ser ud, da dette vil være op til hver enkelt NSA at definere.



Bilag Foreslået skabelon til en tilsynsstrategi

## Indholdsfortegnelse

### 1. Baggrund

### 2. Formål

### 3. Principper

- a. **Forholdsmæssig** i henseende til de risici, jernbanevirksomheder styrer, og ikke deres rentabilitet, tilgængelighed af ressourcer, eller hvor lang tid de kontrakter, de har indgået, har tilbage.
- b. **Konsekvent** i strategien på tværs af forskellige aktiviteter i (navnet på den nationale sikkerhedsmyndighed).
- c. **Målrettet** effektiviteten af sikkerhedsledelsessystemet i virksomheder med kontrol af, at menneskerne i hver enkelt virksomhed bruger deres ledelsessystem til at opnå sikre resultater.
- d. **Gennemsigtig** og åben om politik, praksis og strategien i (navnet på den nationale sikkerhedsmyndighed) under hensyntagen til virksomhedernes behov for at holde visse sager fortrolige mellem sig selv og den pågældende medlemsstat.
- e. **Fair** og **ansvarlige** i henhold til lovgivningen for aktiviteter, især håndhævelse, som vil være i overensstemmelse med håndhævelsespolitikkerne i (navnet på den nationale sikkerhedsmyndighed).
- f. **Samarbejde: Den nationale sikkerhedsmyndighed vil samarbejde med andre kompetente myndigheder for at sikre, at spørgsmål af gensidig interesse om sikkerhed behandles**
- g. **Præget af** efterretninger fra mange kilder, såsom vurdering af sikkerhedscertifikater, og resultaterne af eventuelle undersøgelser foretaget af det nationale undersøgelsesorgan.

### 4. Tilsynsordninger

- a. **Ledelse**
- b. **Personalesammensætning**

### 5. Risikoniveauer i medlemsstaten

### 6. Strategiske tilsynsprioriteter

- a. **Sikkerhedsledelsessystemer**
- b. **Samarbejde med andre nationale sikkerhedsmyndigheder**
- c. **Vigtigste tilsynsprioriteter**
- d. **Næstvigtigste tilsynsprioriteter**

### 7. Tilsynsteknikker

## 8. Sammensætning af tilsynsplaner

## 9. Håndhævelse