

Vi ser till att järnvägssystemet
fungerar bättre för samhället.

Vägledning

Tillsynsprinciper

	<i>Utarbetad av</i>	<i>Validerad av</i>	<i>Fastställd av</i>
<i>Namn</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Position</i>	Projektansvarig	Projektledare	Enhetschef
<i>Datum</i>	29/06/2018	29/06/2018	29/06/2018
<i>Underskrift</i>			

Dokumenthistorik

<i>Version</i>	<i>Datum</i>	<i>Kommentarer</i>
1.0	29/06/2018	Sista version för publicering

Detta dokument är en icke juridiskt bindande vägledning från Europeiska järnvägsbyrån. Det påverkar inte de beslutsfattandeprocesser som föreskrivs i den tillämpliga EU-lagstiftningen. Vidare är det Europeiska unionens domstol som är ensamt behörig att göra en bindande tolkning av EU-lagstiftningen.

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

1. Inledning

1.1 Vägledningens syfte

Europas nationella säkerhetsmyndigheter varierar i storlek och komplexitet. I denna vägledning fastställs hur de nationella säkerhetsmyndigheterna kan utöva tillsyn huvudsakligen över sina infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, men också när så är lämpligt över enheter som ansvarar för underhåll, på ett konsekvent sätt som är proportionellt mot deras storlek. Vägledningen har som syfte att ge de nationella säkerhetsmyndigheterna och andra berörda parter en förklaring av tillsynens roll i det europeiska järnvägssystemet och dess betydelse för bedömning av säkerheten.

Observera att när inriktningen av tillsyn gäller transport av farligt gods på järnväg kan den nationella säkerhetsmyndigheten antingen ha rollen som direkt ansvarig myndighet, eller en samordningsroll i samarbete med annan ansvarig myndighet.

1.2 Vad är tillsyn?

Tillsyn innebär de åtgärder som den nationella säkerhetsmyndigheten vidtar för att övervaka att en organisations säkerhetsstyrningssystem är ändamålsenligt och att alla nödvändiga krav fortlöpande uppfylls efter att ett säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd beviljats.

Denna tillsyn omfattar en nationell säkerhetsmyndighets åtgärder för att säkerställa att en organisation som har beviljats ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd underhåller sitt säkerhetsstyrningssystem så att det hanterar risker ändamålsenligt under det gemensamma säkerhetsintygets eller säkerhetstillståndets giltighetstid, plus ett antal andra särskilda uppgifter som fastställs i kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/761 (nedan kallat *den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn*). För att kunna genomföra tillsyn bör den nationella säkerhetsmyndigheten ha ett kompetensstyrningssystem som säkerställer att kompetenta personer utses och att deras kompetens upprätthålls.

Genom den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn implementeras kraven i direktiv (EU) 2016/798 på nationella säkerhetsmyndigheters tillsyn över järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inom dessa nationella säkerhetsmyndigheters jurisdiktion efter att ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd har beviljats.

I artikel 17 i direktiv 2016/798 krävs att nationella säkerhetsmyndigheter övervakar att järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare fortlöpande uppfyller kravet i artikel 9 i samma direktiv på att de ska använda ett säkerhetsstyrningssystem. De nationella säkerhetsmyndigheterna måste för detta ändamål säkerställa att deras tillsynsverksamheter omfattar följande:

- *Övervakning av att järnvägsföretagen eller infrastrukturförvaltarna tillämpar säkerhetsstyrningssystemet ändamålsenligt i sin helhet eller i enskilda delar.*
- *Övervakning av att järnvägsföretagen eller infrastrukturförvaltarna korrekt tillämpar relevanta gemensamma säkerhetsmetoder genom sina säkerhetsstyrningssystem, även i de fall då järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren är en enhet som ansvarar för underhåll (ECM) för sina egna fordon och som sådan inte certifierad i enlighet med ECM-förordningen.*
- *Övervakning av att driftskompatibilitetskomponenter på myndigheternas territorium överensstämmer med de grundläggande kraven i artikel 8 i direktiv (EU) 2016/797, genom järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem.*

Utifrån resultaten av sin tillsyn kan de nationella säkerhetsmyndigheterna vidta proportionella beslut om åtgärder (t.ex. tillfälliga säkerhetsåtgärder) för att säkerställa att lagar efterlevs, identifiera eventuella möjligheter att förbättra den nationella lagstiftningen så den blir mer ändamålsenlig, och informera berörda parter om ändringar som görs i säkerhetsregelverket och om eventuella nyuppkomna eller ökade risker i sina medlemsstater.

Tillsynen utförs normalt på språket i den medlemsstat där tillsynen äger rum, såvida det inte finns ett avtal mellan den nationella säkerhetsmyndigheten för området för verksamheten ifråga och organisationen som genomgår tillsyn om att ett annat språk ska användas.

1.3 Vem är denna vägledning till för?

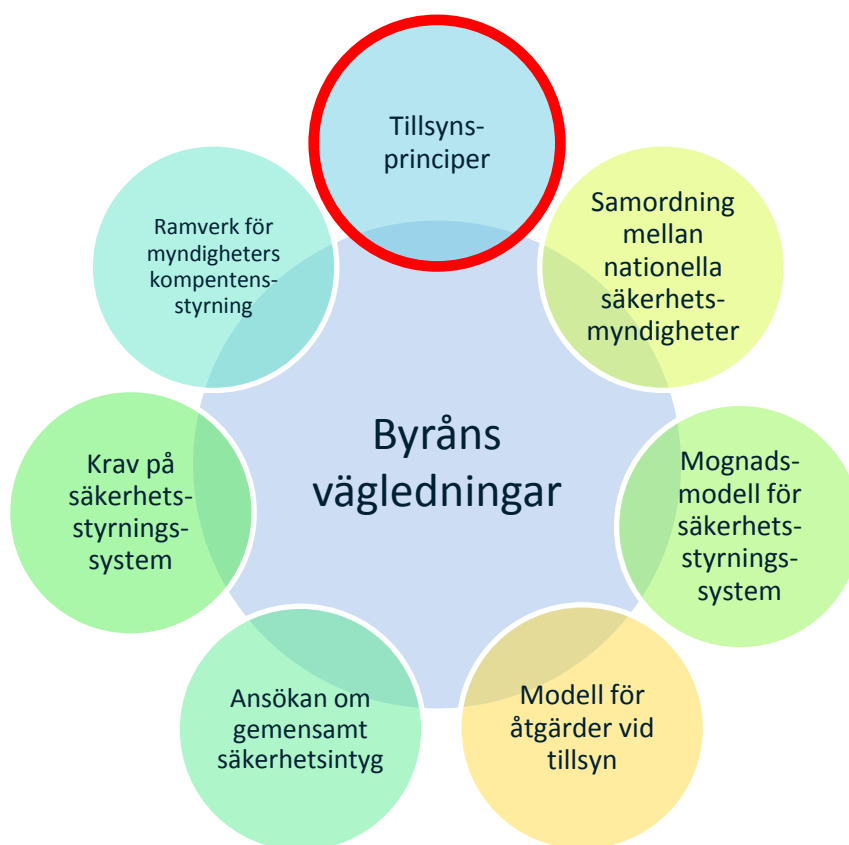
Denna vägledning är huvudsakligen till för nationella säkerhetsmyndigheter, som en hjälp att uppfylla kraven i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn efter att ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd beviljats. Vägledningen är också tillgänglig för dem som tillsyn utövas över, så att de kan se vad de kan förvänta sig i relationen till en nationell säkerhetsmyndighet, och därmed kan planera och organisera därefter.

1.4 Omfattning

Vägledningen ger detaljerad praktisk information för att underlätta förståelse av de krav i fråga om tillsyn som föreskrivs i EU:s rättsliga ramverk.

1.5 Vägledningsstruktur

Detta dokument ingår i byråns vägledningskompendium till stöd för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, nationella säkerhetsmyndigheter och byrån, så att de kan fullfölja sina roller och utföra sina uppgifter i enlighet med direktiv (EU) 2016/798.



Figur 1: Förteckning över byråns vägledningar

1.6 Vem får tillsyn?

Utifrån det juridiska sammanhang som beskrivs ovan kan man se att de nationella säkerhetsmyndigheterna måste utöva tillsyn över de enheter som har ett gemensamt säkerhetsintyg eller ett säkerhetstillstånd, det vill säga järnvägsföretaget respektive infrastrukturförvaltaren, för att kontrollera att dessa upprätthåller ett säkerhetsstyrningssystem som hanterar riskerna och att de därmed lever upp till åtagandet i sina ansökningar om ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd.

Innehåll

1.	INLEDNING	2
1.1	VÄGLEDNINGENS SYFTE	2
1.2	VAD ÄR TILLSYN?.....	2
1.3	VEM ÄR DENNA VÄGLEDNING TILL FÖR?	3
1.4	OMFATTNING	3
1.5	VÄGLEDNINGSSTRUKTUR.....	3
1.6	VEM FÅR TILLSYN?.....	4
2.	DEFINITIONER	6
3.	RISKBASERAD TILLSYN.....	7
4.	TILLSYNSSTRATEGI	10
4.1	BAKGRUND	10
4.2	MÅL	10
4.3	TILLSYNSPRINCIPER	10
4.4	TILLSYNSARRANGEMANG	12
4.5	RISKNIVÅER INOM MEDLEMSSTATEN	13
4.6	STRATEGISKA PRIORITERINGAR FÖR TILLSYN	13
4.7	TILLSYNSMETODER.....	13
4.8	TILLSYNSPLAN(ER)	17
4.9	BESLUT OM ÅTGÄRDER	17
5.	VIDAREFÖRMEDLING AV INFORMATION FRÅN TILLSYN OCH ÖVERRENSSTÄMMELSE MED BEDÖMNINGEN FÖR GEMENSAMMA SÄKERHETSINTYG OCH FORDONSGODKÄNNANDEN	18
6.	SAMORDNING MELLAN NATIONELLA SÄKERHETSMYNDIGHETER	21
7.	DEN MÄNSKLIGA FAKTORN OCH SÄKERHETSKULTUR.....	22
8.	SAMORDNING MED ANDRA BEHÖRIGA MYNDIGHETER ELLER ORGAN	22
8.1	GODKÄNNANDE- ELLER CERTIFIERINGSORGAN	22
8.2	FRÅGOR OM ARBETSMILÖ	22
8.3	REGLER FÖR LOKFÖRARES ARBETSTIDER, KÖRTIDER OCH VILOPERIODER	23
8.4	SAMARBETE MELLAN EN NATIONELL SÄKERHETSMYNDIGHET OCH ANDRA REGLERINGSORGAN	23
8.5	SAMARBETE MELLAN EN NATIONELL SÄKERHETSMYNDIGHET OCH EN LICENS MYNDIGHET	24
8.6	SAMARBETE MELLAN EN NATIONELL SÄKERHETSMYNDIGHET OCH ETT CERTIFIERINGSORGAN FÖR ENHETER SOM ANSVARAR FÖR UNDERHÅLL.....	24
9.	RAMVERK FÖR KOMPETENSSTYRNING.....	24
ANNEX	FÖRESLAGEN MALL FÖR EN TILLSYNSSTRATEGI	26

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

2. Definitioner

Följande definitioner används i denna vägledning:

Berörda parter

Berörda parter innebär alla som har en roll i eller påverkas av järnvägsverksamheter och har intresse av säkerhetsnivån, t.ex. branschorganisationer, passagerarorganisationer eller lokala myndigheter.

Onödig olägenhet

Detta innebär helt enkelt att när man planerar att genomföra tillsyn av ett järnvägsföretag, så samordnas arbetet på ett sådant sätt att järnvägsföretaget inte får två olika tillsynsomgångar som kräver att samma personer intervjuas vid samma tillfälle, eller att det inte får flera tillsynsbesök inom samma tidsrymd av olika personer från samma avdelning. Det handlar om att planera de nödvändiga insatserna på effektivast möjliga sätt, så att arbetet blir gjort inom en rimlig tidsram utan att det orsakar stora störningar för organisationen som genomgår tillsyn.

Säkerhetsstyrningssystemets processer och förfaranden

Säkerhetsstyrningssystemets processer och förfaranden syftar på processerna och förfarandena i säkerhetsstyrningssystemet som inrättats av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltare för att styra säkerheten, uppnå sina säkerhetsmål och samtidigt uppfylla sina juridiska skyldigheter och andra krav som är relevanta för säkerheten.

Större avvikelse

En större avvikelse är ett problem som konstateras av en nationell säkerhetsmyndighet där avsteget från det förväntade läget är sådant att avhjälpan måste vidtas efter beslut av den nationella säkerhetsmyndigheten eller, i fråga om sådant som hänvisas till certifieringsorgan för säkerhetsintyg, övervägande om återkallande av det gemensamma säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet.

Andra problemområden

Andra problemområden syftar på avsteg från det förväntade läget som upptäcks av en nationell säkerhetsmyndighet i samband med tillsyn, och som inte är tillräckligt allvarliga för att någon direkt åtgärd ska vidtas men tillräckligt allvarliga för att myndigheten ska dokumentera sina resultat och meddela organisationen som genomgår tillsyn om behovet av att förbättra läget.

Såväl större avvikelser som andra problemområden som konstateras av den nationella säkerhetsmyndigheten bör vidarebefordras till certifieringsorgan för säkerhetsintyg inom en lämplig tidsram efter att en ansökan om gemensamt säkerhetsintyg har gjorts, så att detta organ kan ta hänsyn till eventuella problem och avvikelser.

3. Riskbaserad tillsyn

Det är möjligt att identifiera vissa viktiga områden av betydelse för att den riskbaserade tillsynen ska fungera ändamålsenligt. Dessa är följande:

- *Den nationella säkerhetsmyndigheten måste ha en heltäckande uppfattning om riskerna inom det nationella järnvägssystemet och vilka av dessa som är de mest framträdande.*
- *Den nationella säkerhetsmyndigheten måste ha en god uppfattning om järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas (och anknutna aktörers) förmåga att hantera riskerna.*
- *Den nationella säkerhetsmyndigheten måste ha personal som är kompetent att göra bedömningar som hanterar båda punkterna ovan, och flexibel nog att anpassa sin strategi om de ser att risker ökar eller minskar (se byråns vägledning om ramverk för myndigheters kompetensstyrning).*
- *Nationella säkerhetsmyndigheter bör hämta information från så många olika källor som möjligt (både inom och utanför järnvägsbranschen) som hjälp för att fatta beslut i samband med den riskbaserade tillsynen.*
- *Nationella säkerhetsmyndigheter måste kunna motivera de beslut de tar i relation till vad de utövar tillsyn över och inte.*
- *Nationella säkerhetsmyndigheter måste kunna tillgodose andra incitament för tillsyn inom medlemsstaten, såsom politiska beslut eller samhällelig farhåga som kanske inte är riskbaserad.*
- *Tillsynen måste vara kopplad till bedömningen av gemensamma säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd på ett sådant sätt att de operatörer eller verksamheter inom järnvägsdrift som anses vara mer riskfyllda får mer tillsyn omedelbart efter tilldelningen av det gemensamma säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet.*
- *Den tillsyn som genomförs måste göra att den nationella säkerhetsmyndigheten kan försäkra sig om att järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem har förmåga att hantera de risker de möter.*

För sin implementering av principerna ovan bör de nationella säkerhetsmyndigheterna ha metoder (kvantitativa, halvkvantitativa eller kvalitativa) för att förstå den totala risken inom medlemsstaten. Detta är avgörande för att kunna utveckla tillsynsstrategin. Utan en tydlig uppfattning om de risker som uppträder är det omöjligt att ta proportionella och målinriktade beslut om vad man ska ha tillsyn över och hur man bäst gör det.

Bristande förståelse för riskerna inom systemet medför också sämre förutsättningar för att i samtal mellan staten och den nationella säkerhetsmyndigheten på ett rättvisande sätt reflektera över vilka säkerhetsförbättringar som kan uppnås inom de finansiella ramarna. Den nationella säkerhetsmyndighetens förmåga att ge medlemsstaten en tydlig och rättvisande bild av hur säkerhetsförbättringar bör riktas kan utgöra användbar information för medlemsstaten i fråga om att möjliggöra säkerhetsförbättringar. En förståelse för systemets totala säkerhetsrisker utgör i praktiken startpunkten för att kunna ta ekonomiska beslut ifråga om säkerhetsförbättringar för att minska dessa risker.

Det är här också värt att notera att nationella säkerhetsmyndigheters uppfattning om den totala risken inom medlemsstaten inte bör skilja sig alltför mycket från någon nationell infrastrukturförvaltare. Man kan till exempel förvänta sig att infrastrukturförvaltaren och den nationella säkerhetsmyndigheten har en liknande syn på den övergripande risknivån för plankorsningar i medlemsstaten. Om infrastrukturförvaltaren och den nationella säkerhetsmyndigheten har väldigt olika uppfattningar kan det tyda på brister i riskhanteringssystemet.

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Det skulle vara till hjälp om det på europeisk nivå fanns överensstämmelse i riktning mot en standardmetod för att uppnå samförstånd om de totala riskerna i en medlemsstat. På det här stadiet finns det emellertid, även bland de länder som använder liknande arbetssätt, uttalade skillnader som gör det svårt att göra en jämförelse på europeisk nivå. De aktuella arbetssätten varierar från att vara oerhört sofistikerade till mycket enkla. Detta kanske återspeglar hur långt en medlemsstats järnvägssystem har kommit i att använda det europeiska synsättet, men även järnvägssystemets storlek och olika kulturella vinklingar.

Att bedöma hur kapabla olika aktörer i järnvägssystemet är att hantera risker kräver att den nationella säkerhetsmyndigheten har förmåga att använda tillsynen för att avgöra hur ändamålsenliga säkerhetsstyrningssystemen är hos dessa aktörer. För de flesta nationella säkerhetsmyndigheter innebär detta i praktiken att anställa utbildad och kompetent personal som kan göra sådana bedömningar.

De nationella säkerhetsmyndigheterna måste för prioriteringen av sin tillsyn kunna använda information från så många källor som möjligt för att kunna dubbelkontrollera information och undvika att lita på uppgifter från en enda källa. De nationella säkerhetsmyndigheterna uppmuntras också att där så är lämpligt använda information om riskhantering från områden utanför järnvägsbranschen för att verifiera resultat och driva fram förbättrade processer för riskhantering.

Det finns uppgifter eller informationskällor har särskilt stor betydelse, t.ex. uppgifter om olyckor eller tillbud, företags loggar och resultat av riskmodeller inom medlemsstaten som kan användas, om sådana finns att tillgå. Men även annan information från klagomål eller frågor från allmänhetens uppfattning eller akademiska studier bör ses som användbar information som kan användas för att utveckla en strategi och plan för riskbaserad tillsyn.

I enlighet med artikel 7 i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn bör de nationella säkerhetsmyndigheterna ha en uppsättning kriterier för vem som ska ha tillsyn och varför. Dessa kriterier hänger samman med att uppnå strategin. Syftet är att säkerställa att ett konsekvent arbetssätt tillämpas i alla tillsynsaktiviteter och att klargöra för de olika aktörerna i systemet varför vissa delar av verksamheten bedöms och vilken bedömningsmetod som används.

Den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet "Drift och trafikledning", TSD Drift, kräver också att de nationella säkerhetsmyndigheterna i sitt löpande arbete med tillsyn av säkerhetsstyrningssystemen hos de organisationer de reglerar, som en del i sin strategi och plan för tillsyn övervakar att TSD:erna (därför att TSD Drift, tar upp den process och de regler som bidrar till en säker tågdrift) efterlevs på ett ändamålsenligt sätt. Till hjälp vid tillsyn på detta område av de nationella säkerhetsmyndigheterna finns vägledning som ges ut av byrån om hur de grundläggande driftsprinciper som fastställs i TSD Drift ska tillämpas och användas.

Nationella säkerhetsmyndigheter kan också utsättas för press från externa källor som inte är riskbaserade. Det kan röra sig om farhåga från allmänheten över någon aspekt av järnvägsdriften, som leder till ett politiskt beslut om att ta itu med problemet. Detta stämmer kanske eller kanske inte överens med tillsynsstrategin och tillsynsplanen, men det måste få plats i båda. Sådana frågor kan få en stor positiv inverkan på säkerheten. Exempelvis kan en medlemsstat besluta att ta bort alla plankorsningar på sitt territorium inom tio år, medan det riskbaserade arbetssättet kanske inte räknar med att alla korsningar ska tas bort utan uppgraderas med moderna skyddssystem. Om då korsningarna försvinner helt på tio år är det naturligtvis en betydande säkerhetsvinst för medlemsstaten. Å andra sidan kan en nationell säkerhetsmyndighet utsättas för press att behålla plankorsningarna ur ett nyttoperspektiv, medan de enligt ett riskbaserat arbetssätt skulle tas bort.

Det är mycket viktigt att riskbaserad tillsyn är kopplad till resultaten av bedömningen av ett gemensamt säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd. Bedömningen av ansökan handlar förvisso i de flesta fall om hur på papperet ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare tillämpar säkerhetsstyrningssystemet på sin verksamhet,. Om tillämpningen fungerar i praktiken eller inte är en tillsynsfråga. För befintliga järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare med en lång historia i branschen kan tillsynen läggas upp jämnt

fördelat under intygets giltighetstid. För nykomlingar i systemet kan det vara lämpligt med ökad tillsyn i början av intygets giltighetstid eller efter att verksamheten startats, eller att målrikta tillsynsaktiviteterna på vissa särskilda delar av säkerhetsstyrningssystemet för att se till att det som står på papperet verkligen omsätts i praktiken på ett sammanhängande sätt. För både nya och existerande aktörer är det grundläggande att tillsynens omfattning utgår utifrån målinriktning och risk. Eftersom resurserna för tillsyn hos de nationella säkerhetsmyndigheterna ofta är begränsade är det viktigt att beslut om vem som ska ha tillsyn och varför tas utifrån var tillsynen kommer att ha det högsta värdet. Det kan till exempel hända att en infrastrukturförvaltare är medveten om problem med rälsbrott, och har ett pågående program för att hantera det. Om den nationella säkerhetsmyndigheten ägnar mycket tid åt detta är det kanske inte det bästa sättet att använda resurserna. I stället kan den nationella säkerhetsmyndigheten välja att fokusera på ett område där man uppfattar att infrastrukturförvaltaren inte verkar hantera problemet.

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

4. Tillsynsstrategi

I artikel 3 i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn krävs det att de nationella säkerhetsmyndigheterna har en tillsynsstrategi som innehåller de delar som fastställs i bilaga I till den gemensamma säkerhetsmetoden. Ett förslag till mall för en tillsynsstrategi finns i denna väglednings Annex. Rubrikerna i mallen syftar till att möjliggöra ett enhetligt arbetssätt för att utveckla tillsynsstrategier i medlemsstaterna, så att de nationella säkerhetsmyndigheterna sinsemellan utvecklar ett förtroende för att säkerhetsnivåerna upprätthålls. En gemensam struktur för tillsynsstrategier hjälper också byrån i rollen att övervaka de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete.

4.1 Bakgrund

För att beskriva bakgrunden räcker det med en grundläggande beskrivning av storleken på järnvägsnätet inom medlemsstaten, inklusive antalet järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare. Detta avsnitt bör också innehålla tillsynsstrategins giltighetstid och sätten på hur och när den ska ses över.

4.2 Mål

Målet bör hänvisa till strategins syfte, till exempel ”att arbeta med branschen för att ständigt förbättra nivån på säkerhetsstyrningen”. Avsnittet bör också innehålla ett omnämmande av hur målet ska uppnås.

4.3 Tillsynsprinciper

Principerna är en upprepning av den nationella säkerhetsmyndighetens åtagande i fråga om de centrala värderingar som säkerställer att beslutsfattandet i samband med tillsyn är objektivt och rättvist. I bilaga I till den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn fastställs att den nationella säkerhetsmyndigheten, när den upprättar tillsynsstrategin och den plan/de planer som följer av den, ska inhämta och analysera uppgifter/information från många olika källor.

Dessa källor kan bland annat vara information från bedömningen av säkerhetsstyrningssystemen, resultat från tidigare tillsynsverksamhet, expertbedömningar gjorda av tillsynspersonal, relevant information från godkännanden av fordon, rapporter från nationella utredningsorgan, andra uppgifter om olyckor eller tillbud, de årliga säkerhetsrapporterna från järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare, rapporter från enheter som är ansvariga för underhåll, klagomål från privatpersoner och andra relevanta källor. I allt väsentligt bör de nationella säkerhetsmyndigheterna hämta relevant information från alla ställen där den kan finnas, för att kunna ta reda på var de främsta riskområdena finns i medlemsstatens järnvägssystem.

Den tillgängliga informationen måste bedömas och analyseras för att avgöra vilka problem som är mest betydande, och sedan måste en strategi utformas för att bemöta dessa problem, tillsammans med en plan vars syfte är att identifiera hur och under hur lång period strategin ska genomföras. Den nationella säkerhetsmyndigheten måste både komma fram till vilka resurser som krävs för att genomföra den föreslagna strategin och avsätta tillräckliga resurser för att genomföra den. Slutligen måste den nationella säkerhetsmyndigheten ta upp eventuella problem med strategin och planen när det gäller gränsöverskridande drift eller infrastruktur, och samordna efter lämplighet och behov med eventuella andra nationella säkerhetsmyndigheter.

De tillsynsprinciper som den nationella säkerhetsmyndigheten bör tillämpa är huvudsakligen härledda från bilaga I till den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn. Nationella säkerhetsmyndigheters tillsynsverksamhet bör följa ett arbetssätt som bygger på objektivitet och rättvisa. Tillsynsprinciperna är utformade för att hjälpa de nationella säkerhetsmyndigheterna att åstadkomma detta.

Nationella säkerhetsmyndigheter bör tillämpa principen om **proportionalitet** mellan åtgärd och risk. Åtgärder som vidtas av en nationell säkerhetsmyndighet för att uppnå efterlevnad när järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare inte uppfyllt sina juridiska skyldigheter, ska vara proportionella mot eventuella risker för säkerheten eller den potentiella allvarlighetsgraden vid någon avvikelse, däribland alla faktiska eller möjliga skador. Denna princip är avgörande för nationella säkerhetsmyndigheter, eftersom detta arbetssätt visar att de tillämpar lagen på ett rimligt och rättvist sätt. Det minskar den eventuella rädslan hos de reglerade organisationerna att misstag eller fel bemöts med en orimlig bestraffning från den nationella säkerhetsmyndigheten, vilket i sin tur kan leda till en kultur av hemlighetsmakeri och rädsla som inte gynnar en stabil riskkontroll.

De nationella säkerhetsmyndigheterna bör tillämpa principen om **konsekvens** i sina arbetssätt för att säkerställa att en säkerhetsmyndighet använder liknande metoder under liknande omständigheter för att uppnå liknande slutresultat. Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare vill behandlas på samma sätt av olika personal som utför tillsyn inom en och samma nationella säkerhetsmyndighet, och av olika nationella säkerhetsmyndigheter när det finns gränsöverskridande verksamhet. Det minskar osäkerhet och möjliggör bättre planering. Det främjar en god säkerhetskultur och minskar järnvägsorganisationernas rädsla för nationella säkerhetsmyndigheter.

Nationella säkerhetsmyndigheters tillsynsverksamhet bör huvudsakligen vara **inriktad** på de verksamheter som den nationella säkerhetsmyndigheten tror ger upphov till de allvarligaste riskerna och där farorna är minst välhanterade. För att göra detta ska den nationella säkerhetsmyndigheten ha metoder och verktyg för att bedöma nivån hos järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetstyrningssystem. I en situation där resurserna är begränsade och kraven på nationella säkerhetsmyndigheter är många, är det av avgörande betydelse att fokus ligger på de risker som är allvarligast. Mekanismen för att göra detta är den analys som den nationella säkerhetsmyndigheten gör av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens styrningsresultat.

De nationella säkerhetsmyndigheterna bör bestämma sina prioriteringar på så sätt att de använder sina **resurser** ändamålsenligt, men beslutet om hur detta görs bäst bör ligga hos varje enskild nationell säkerhetsmyndighet. Åtgärderna ska vara inriktade på dem som är ansvariga för risken och dem som har bäst förutsättningar för att kontrollera den. Nationella säkerhetsmyndigheter har begränsade resurser, så det är viktigt att dessa används klokt för att göra säkerhetsmyndigheterna maximalt effektiva i att säkerställa att de ansvariga hanterar riskerna på lämpligt sätt.

De nationella säkerhetsmyndigheterna bör tillämpa principen om **öppenhet** (transparens) för att hjälpa järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltare att förstå vad som förväntas av dem (däribland vad de bör eller inte bör göra) och vad de bör förvänta sig av den nationella säkerhetsmyndigheten. För järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare är det oerhört viktigt att de förstår hur en nationell säkerhetsmyndighet fattar beslut, så att de också förstår vad följderna sannolikt blir om de inte hanterar risker på lämpligt sätt.

De nationella säkerhetsmyndigheterna bör vara **ansvarsskyldiga** för sina beslut i enlighet med artikel 18.3 i direktiv (EU) 2016/798. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska därför ha interna rutiner som de kan ställas till ansvar efter. Dessutom ska de nationella säkerhetsmyndigheterna ha ett förfarande för att hantera klagomål. De nationella säkerhetsmyndigheterna måste ta beslut, och en del av dem påverkar järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som inte hanterar risker ändamålsenligt negativt. Det är viktigt att nationella säkerhetsmyndigheter har tydliga kriterier för att ta dessa beslut så att det är uppenbart hur man kom fram till dem. Vidare är det mycket viktigt att det finns en process för att överklaga besluten, när

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

ett reglerat organ upplever att den nationella säkerhetsmyndigheten har överskridit sina befogenheter eller inte har följt den vederbörliga ordningen.

De nationella säkerhetsmyndigheterna ska ta fram **arbetssätt för samarbete** med andra ansvariga myndigheter för att dela information och utveckla enhetliga tillvägagångssätt för frågor som påverkar järnvägssäkerheten. De nationella säkerhetsmyndigheterna måste ha processer för att utbyta relevant information med varandra och med andra ansvariga myndigheter. Detta är avgörande för att säkerställa att rätt åtgärd vidtas av rätt organ när det behövs.

Om en nationell säkerhetsmyndighet tillämpar dessa principer medför det att de som får tillsyn behandlas rättvist, och när så är lämpligt, med fasthet. Det är också värt att påpeka att dessa principer kompletterar varandra och samverkar för att en nationell säkerhetsmyndighet inför de organisationer den reglerar ska framstå som en kompetent och resonlig myndighet som fäller sunda omdömen på ett öppet och ärligt sätt. Dessa principer återkommer i mallen för tillsynsstrategi i bilagan till denna vägledning. Detta beror på att denna strategi är oerhört viktig för att sätta tonen för hur tillsyn ska genomföras. Genom att principerna återkommer i tillsynsstrategin slår en nationell säkerhetsmyndighet ännu mer vakt om dem och bevisar att de är öppna i sitt tillvägagångssätt.

Byrån har också skapat en *vägledning till en modell för åtgärder vid tillsyn*, som återspeglar principerna som beskrivs ovan och som kan användas av dem som utför tillsyn. I vägledningen kopplas principerna till en matris som är avsedd att ge vägledning till dem som utför tillsyn när det gäller hur deras beslut om åtgärder bör se ut utifrån en analys av riskgapet det vill säga gapet mellan en organisations förväntade läge om alla regler tillämpades korrekt och det faktiska läget. Ju större riskgap, desto kraftfullare åtgärd skulle då förväntas.

4.4 Tillsynsarrangemang

Tillsynsarrangemang bör i allmänhet omfatta den nationella säkerhetsmyndighetens ledningsstruktur och bemanning, däribland hur kopplingarna till bedömning av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd hanteras. Den nationella säkerhetsmyndigheten bör vara öppen i fråga om sin ledningsstruktur och om hur tillsynsärenden eskaleras vid behov från operativ tillsynsnivå till högre ledningsnivåer, däribland för beslut om åtgärd när så är lämpligt.

Den nationella säkerhetsmyndigheten bör också vara öppen med hur man kommer fram till sina beslut att reglera risker mer på ett område än på ett annat. Den nationella säkerhetsmyndigheten bör ange vilken bemanning den har och i allmänna termer hur den upprätthåller sin kompetens (se *Byråns vägledning till ramverk för myndigheters kompetensstyrning*) och på vilka grunder den resurssätter sin verksamhet. Den nationella säkerhetsmyndigheten bör också ange hur den tänker mäta säkerhetsstyrningssystemens resultat och utfall som en del av sin tillsynsverksamhet, till exempel genom att använda en mognadsmodell för säkerhetsstyrningssystem eller på andra sätt. Byrån har tagit fram en vägledning till en föreslagen mognadsmodell som kan användas både av myndigheter och andra intressenter för detta ändamål (se även *Byråns vägledning till mognadsmodell för säkerhetsstyrningssystem*).

Ett av huvudproblemen för nationella säkerhetsmyndigheter är hur nya aktörer på marknaden hanteras med tanke på att det inte finns någon historisk information om kvaliteten på deras säkerhetsstyrningssystem. Det har lett till att vissa nationella säkerhetsmyndigheter gett nya aktörer på järnvägsmarknaden ett säkerhetsintyg som omfattar en kortare period än fem år. Andra nationella säkerhetsmyndigheter har beslutat att utföra en mer omfattande revision av en ny aktör innan de utfärdar ett säkerhetsintyg, eller utföra en sådan revision omedelbart efteråt. Varje begränsad giltighetsperiod måste motiveras på sådana grunder utifrån att det är nödvändigt för att säkerställa en ändamålsenlig kontroll av risker som påverkar

järnvägsdriftens säkerhet. Nationella säkerhetsmyndigheter kan genomföra mer detaljerade undersökningar av nya aktörer efter beviljat tillstånd, för att säkerställa att deras säkerhetsarrangemang är lämpade för sitt syfte. De nationella säkerhetsmyndigheterna bör i sin tillsynsstrategi och sina planer tydligt fastställa vilka tillsynsarrangemangen är.

4.5 Risknivåer inom medlemsstaten

Nästa avsnitt om risknivåer inom medlemsstaten bör handla om hur man kommer fram till dessa, t.ex. användningen av risk- och/eller mognadsmodeller, och eventuella problem kring varför vissa risker omfattas i strategin och andra inte.

4.6 Strategiska prioriteringar för tillsyn

Följande avsnitt bör handla om hur strategiska prioriteringar genomförs, och dessa bör innefatta:

- *Hur tillsyn av säkerhetsstyrningssystem ska ske. Här bör den nationella säkerhetsmyndigheten ange de tillsynsmetoder (se avsnitt 4.7 nedan) som den förmodligen ska använda och varför den passar för vissa områden framför andra.*
- *Hur samordnad och/eller gemensam tillsyn med andra nationella säkerhetsmyndigheter, där så är lämpligt, kommer att genomföras (se avsnittet om samordnad tillsyn och samarbete nedan).*
- *Risker på högre nivå. På denna punkt förväntas den nationella säkerhetsmyndigheten ange vilka man tror är de största säkerhetsriskerna i järnvägssystemet och hur man har kommit till den slutsatsen.*
- *Risker på lägre nivå tillsynas enligt grundläggande principer. På denna punkt förväntas den nationella säkerhetsmyndigheten ange vad den anser är dess andrahandsrisker och visa varför man har kommit fram till den slutsatsen.*

4.7 Tillsynsmetoder

I artikel 4 i den gemensamma säkerhetsmetoden krävs att de nationella säkerhetsmyndigheterna antar ändamålsenliga metoder när de planerar sina tillsynsverksamheter. Tillsynsmetoder i vid mening omfattar både informationsinsamling (en sammankopplad aktivitet) i syfte att undersöka vilken säkerhetsnivå som säkerhetsstyrningssystemet resulterar i, och som ger direkt hänvisning till särskilda aktiviteter som att genomföra intervjuer.

Eftersom tillsyn av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i syfte att säkerställa att de följer EU-lagstiftning och nationell lagstiftning är en bred och

omfattande uppgift för den nationella säkerhetsmyndigheten, finns det många olika arbetssätt som kan användas för att samla information om graden av efterlevnad. Men alla dessa arbetssätt inbegriper inhämtning av information på olika sätt, följt av en analys av vad denna information säger om säkerhetsstyrningssystemet hos organisationen som genomgår tillsyn, och i hur hög grad organisationen följer lagen.

Det finns olika särskilda metoder som kan användas för att genomföra tillsyns på plats eller på distans. Dessa omfattar bl.a. följande:

- *Inspektion av fysiska tillgångar på platsen, såsom rullande material eller infrastruktur delar.*

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

- *Inspektion av säkerhetsstyrningsförfaranden och dokumentation för att säkerställa att de är lämpade för sitt syfte.*
- *Intervjuer med personal på alla nivåer hos ett järnvägsföretag eller en infrastrukturförvaltare för att undersöka deras uppfattning om hur förfaranden och regler sköts i praktiken och bedöma organisationens säkerhetskultur.*
- *Revisioner enligt en definierad standard för ledningssystem, t.ex. OHSAS 18001:2007.*
- *Revisioner enligt en modell som definieras av den nationella säkerhetsmyndigheten.*
- *Revisioner/inspektioner av en verksamhet eller process efter en händelse.*
- *Revisioner av kapacitet/mognad i säkerhetsstyrningssystemet.*
- *Dataanalys.*
- *Stickprov på delar av eller verksamheter.*
- *Observation av arbetsuppgifter (t.ex. medföljande i förarhytten för att observera förarbeteende).*
- *Medverkan av den nationella säkerhetsmyndigheten vid järnvägsföretags eller infrastrukturförvaltares viktiga ledningsmöten (t.ex. angående plankorsningar eller nya infrastrukturprojekt).*
- *Undersökningar i organisationer där det behövs kompletteringar av ifyllda självvärderingsformulär, t.ex. för att bedöma säkerhetskultur eller efterlevnad av lagstiftning eller checklistor.*
- *Andra relevanta a som bidrar till den nationella säkerhetsmyndighetens samlade kunskap om ett visst järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare, dess säkerhetsstyrning och säkerhetskultur.*

I detta dokument gäller följande definitioner:

- **Inspektion** innebär att en behörig och kompetent medarbetare hos en nationell säkerhetsmyndighet undersöker en särskild och begränsad aspekt av ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares verksamhet. Inspektionen bör göras i syfte att fastställa efterlevnad av EU-lagstiftning och nationell lagstiftning eller för att verifiera att det som sagts eller dokumenterats i handlingar som stöder säkerhetsstyrningssystemet verkligen sker i praktiken. Inspektion innebär i detta sammanhang både att verifiera att processen finns på plats och att undersöka hur väl den fungerar. Det innebär inte att genom att "klicka i rutor" verifiera att det finns vissa dokument eller utrustningar, eftersom detta enbart talar om för inspektören att någonting är närvarande, inte att det används i praktiken.
- **Revisioner** innebär de strukturerade aktiviteter där järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren undersöks efter en viss säkerhetsledningsstandard eller mot ett visst revisionsprotokoll.
- **Revision enligt mognadsmodellen för säkerhetsstyrningssystem** är en strukturerad metod där man genomför revision av säkerhetsstyrningssystemet hos den reviderade organisationen med hjälp av en modell för att bedöma ledningssystemets kapacitet/mognad, för att undersöka hur väl organisationen styr sin säkerhet (se även byråns vägledning till mognadsmodellen för säkerhetsstyrningssystem). Om en sådan modell används korrekt av kompetent tillsynspersonal kan det ge en bild av hur väl säkerhetsstyrningssystemet fungerar. Det är därför ett användbart verktyg för en nationell säkerhetsmyndighet när denna ska ge information till ett säkerhetscertifieringsorgan om hur ett visst säkerhetsstyrningssystem fungerar, när en ansökan om förnyelse behandlas.

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

De metoder som används, såsom intervjuer, dokumentgenomgång eller verifierande inspektion, kan genomföras med ett större eller mindre djup över ett mindre eller större urval processer, och blandas för att både ge en bild av organisationens säkerhetsnivå och identifiera bakomliggande fel.

Intervjuer med enskilda personer, undersökningar av dokument och verifierande inspektioner kan sedan användas för att forma ett omdöme om mognaden hos organisationen och säkerhetsstyrningssystemets förmåga att hantera de risker som uppstår. Den kompetenta person som utför revisionen använder sedan sitt eget omdöme, med hjälp av en modell för mognad hos säkerhetsstyrningssystem, för att bedöma hur bra organisationens säkerhetsstyrningssystem fungerar för att styra säkerheten.

Observation av arbetsuppgifter och deltagande på ledningsmöten är arbetssätt som ökar kunskapsbasen hos den nationella säkerhetsmyndigheten om ett visst järnvägsföretag eller infrastrukturförvaltare och dess säkerhetskultur.

Det föreslås för en nationell säkerhetsmyndighet att man i idealfallet använder en blandning av olika tillsynsmetoder. Varje nationell säkerhetsmyndighet bör eftersträva en god balans mellan att arbeta uppifrån och ner (revisioner av säkerhetsstyrningssystemet) och nerifrån och upp (inspektioner ute i fält av vad som pågår). Tillvägagångssätt vid tillsyn kan blanda befintliga inspektioner med revisioner av säkerhetsstyrningssystemet för att få ett prov på dess processer och förfaranden. Detta avhjälper en del av svagheterna i vissa metoder och skapar en mer genuin övergripande bild av hur föremålet för tillsynen presterar i praktiken.

De metoder som beskrivs ovan kan även användas av den nationella säkerhetsmyndigheten för att genomföra tvärgående undersökningar av gränssnitten mellan järnvägsföretag och/eller infrastrukturförvaltare i syfte att skaffa en övergripande bild på medlemsstatsnivå av hur olika problem hanteras i järnvägssystemet.

Tabellen på platsnedan visar hur allmän inspektion och revisioner av ledningssystem hänger ihop, i synnerhet metoderna för intervjuer, genomgång av dokumentation och observation. Dessa typer av metoder finns med i standarder som ISO 19011, "Vägledning för revision av ledningssystem", och de nationella säkerhetsmyndigheterna kan välja att bestämma om de ska följa kraven i standarden eller inte. I tabellen nedan beskrivs de typer av metoder som förknippas med de olika typerna av verksamheter.

Tabell 1 : Förhållandet mellan tillsyn på plats och på distans under revisioner av styrningssystem och inspektioner

	<i>Tillsyn på plats</i>	<i>Tillsyn på distans</i>
<i>Samverkan med personer</i>	<p>Utföra intervjuer.</p> <p>Fylla i checklistor och frågeformulär med deltagande av dem som genomgår revision.</p> <p>Genomföra dokumentgenomgång med deltagande av dem som genomgår revision.</p> <p>Stickprover</p>	<p>Med hjälp av verktyg för interaktiv kommunikation</p> <ul style="list-style-type: none"> • genomföra intervjuer, • fylla i checklistor och • frågeformulär, • genomföra dokumentgenomgång med deltagande av dem som genomgår revision.
<i>Begränsad/ingen samverkan med personer</i>	<p>Genomföra dokumentgenomgång (t.ex. analys av dokumentation och uppgifter).</p> <p>Observera utfört arbete.</p> <p>Utföra platsbesök.</p> <p>Fylla i checklistor.</p> <p>Stickprov (t.ex. delar av verksamhet/ produkter).</p>	<p>Genomföra dokumentgenomgång (t.ex. analys av dokumentation och uppgifter).</p> <p>Observera utfört arbete genom övervakningsmetoder, inom ramarna för sociala och juridiska krav.</p> <p>Analysera uppgifter.</p>

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

4.8 Tillsynsplan(er)

Tillsynsplanen/planerna bör leda till att tillsynsstrategin tillämpas i praktiken under strategins giltighetstid. Eftersom tillsynsplanen är härledd ur tillsynsstrategin bör den bygga på de risker som tillsynsstrategin identifierar som i behov av tillsyn. Tillsynsplanen bör också belysa kopplingen mellan bedömningsprocessen för säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd och tillsynsprocessen för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare under det gemensamma säkerhetsintygets eller säkerhetstillståndets giltighetstid, däribland i förekommande fall behovet av samordning med byrån i dess roll som certifieringsorgan för säkerhetsintyg och med andra nationella säkerhetsmyndigheter.

Tillsynsplanen bör innehålla information om processen för skapande och översynen av planen, och om kopplingarna till tillsynsstrategin inklusive hur planens resultat leder till ändringar i strategin. I tillsynsplanen bör det beskrivas i detalj vilka järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare som ska genomgå tillsyn under det år som planen gäller, samt skälen för tillsynen. De resurser som ska tilldelas till tillsyn bör specificeras i tillsynsplanen. Även de tillsynsmetoder som ska tillämpas under tillsynen bör anges. När tillsynsplanen omfattar frågor som rör den mänskliga faktorn, bör den nationella säkerhetsmyndigheten försöka se hur järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem hanterar dessa frågor.

4.9 Beslut om åtgärder

I artikel 7(1) i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn står det att den nationella säkerhetsmyndigheten måste ha kriterier för att hantera brister som man identifierar i ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem, och i bilaga 1 står det att en nationell säkerhetsmyndighet bör vidta beslut om åtgärder när så är lämpligt. Sådana åtgärder beror på vilka sanktioner en nationell säkerhetsmyndighet har möjlighet att tillämpa enligt nationella lagar. I den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn ses överträdelser som fall då järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem inte uppfyller huvudkravet att hantera risker. De sanktioner som en nationell säkerhetsmyndighet kan tillämpa bör bygga på huvudprinciperna för tillsyn (se avsnitt 4.3).

Den nationella säkerhetsmyndigheten måste visa att varje åtgärd den vidtar är proportionell och inriktad mot den uppfattade risken. Den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn (Artikel 5(2)(a)) skiljer mellan större avvikelser och andra problemområden. Nivån i de åtgärder som tillämpas av en nationell säkerhetsmyndighet bör avspegla nivån av bristande efterlevnad eller problem. Den organisation som beslut om åtgärder riktas mot måste kunna förstå varför en åtgärd tillämpas och hur man kan bättra sig.

Nationella säkerhetsmyndigheter kan använda valfri modell för åtgärder vid tillsyn som omfattar nyckelprinciper för tillsyn för att ge en strukturerad och transparent process för att vidta beslut om åtgärder inom ramen för nationell lagstiftning eller EU-lagstiftning. Till hjälp för de nationella säkerhetsmyndigheterna har byrån utvecklat en modell för åtgärder vid tillsyn i form av en vägledning som kan användas tillsammans med olika nationella bestämmelser (se byråns vägledning till modell för åtgärder vid tillsyn).

5. Vidareförmedling av information från tillsyn och överrensställelse med bedömningen för gemensamma säkerhetsintyg och fordonsgodkännanden

Tillsyn är en nationell säkerhetsmyndighets metod för att säkerställa att ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem fungerar enligt vad som angivits i den ursprungliga ansökan om ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Det framgår mycket tydligt av artikel 17.5 i direktiv (EU) 2016/798 och bilaga I i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn att om en nationell säkerhetsmyndighet under tillsyn märker att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg inte längre uppfyller villkoren för certifiering, så kan myndigheten antingen begränsa eller återkalla intyget eller begära att byrån gör det om det är den som är säkerhetscertifieringsorgan (en strukturerad metod för detta beskrivs i byråns vägledning till modell för åtgärder vid tillsyn).

Enligt artikel 17.7 i samma direktiv ska den nationella säkerhetsmyndigheten säkerställa att de strukturella delsystemen överensstämmer med de väsentliga kraven, och en infrastrukturförvaltares säkerhetstillstånd kan begränsas eller återkallas av den nationella säkerhetsmyndigheten, om de villkor som det utfärdades efter inte längre är uppfyllda.

I artikel 5 i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn förklaras behovet av att utbyta information som erhållits under tillsyn med den del av den nationella säkerhetsmyndigheten som ansvarar för säkerhetsintygsbedömning eller med byrån i syfte att förnya eller uppdatera ett gemensamt säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd. Samma artikel fortsätter med att den nationella säkerhetsmyndigheten bör vidareförmedla, till säkerhetscertifieringsorganet eller till annan nationell säkerhetsmyndighet vid gränsöverskridande infrastruktur, relevant information som åtminstone innehåller följande:

- a) *En beskrivning av allvarliga åsidosättanden, som kan påverka säkerhetsnivån eller ge upphov till allvarliga säkerhetsrisker, och alla andra problemområden som konstateras under tillsynsverksamheten. Denna information kan hämtas från rapporter från revisioner, inspektioner samt tillsyner av säkerhetsstyrningssystemets mognad och sammanfattas för syftet att användas i förnyad bedömning.*
- b) *Status för den handlingsplan eller de handlingsplaner som upprättats av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren för att komma till rätta med allvarliga åsidosättanden som åsyftas i punkt a ovan, samt relevanta åtgärder som har vidtagits av den nationella säkerhetsmyndigheten för att övervaka lösningen av dessa brister. Denna information kan hämtas från uppföljande revisioner, inspektioner samt tillsyner av säkerhetsstyrningssystemets mognad.*
- c) *En översikt av säkerhetsnivån hos järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren som är verksam i medlemsstaten. Denna information kan hämtas från en mognadsmodell för säkerhetsstyrningssystem (om sådan finns) eller även genom expertomdömen, där kapaciteten och resultaten från säkerhetsstyrningssystemets processer bedöms (dvs. hur bra de lyckas uppfylla sina rättsliga skyldigheter och ständigt förbättrar sig i hanteringen av risker).*
- d) *Status för den handlingsplan eller de handlingsplaner som upprättats av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren för att åtgärda kvarstående anmärkningar från föregående bedömning.*

Den nationella säkerhetsmyndigheten förser certifieringsorganet för säkerhetsintyg med information som är relevant för att förstå hur bra säkerhetsstyrningssystemet fungerar i praktiken och om det finns några svaga punkter. På så sätt kan certifieringsorganet för säkerhetsintyg bättre rikta in sin bedömning.

För att uppfylla dessa krav måste den nationella säkerhetsmyndigheten överväga vilken information om den reglerade organisationen som är relevant under de fyra rubrikerna ovan. För punkt a står det klart att informationen bör omfatta frågor som den nationella säkerhetsmyndigheten identifierar som viktiga för hanteringen av risker (genom säkerhetsstyrningssystemet) och från punkt b och punkt d de åtgärder och

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

tidsplaner som överenskommit mellan parterna för att hantera de berörda bristerna, antingen frivilligt av organisationen själv eller genom åtgärd som vidtagits av den nationella säkerhetsmyndigheten för att kräva att organisationen löser situationen. I punkt c krävs att den nationella säkerhetsmyndigheten förser certifieringsorganet för säkerhetsintyg eller, vid gränsöverskridande infrastruktur, den nationella säkerhetsmyndigheten, med en beskrivning av organisationens säkerhetsnivå. Detta kan exempelvis åstadkommas genom en rapport över den tillsyn som genomförts på den berörda organisationen, eller genom att resultatet från tillsyn enligt mognadsmodell för säkerhetsstyrningssystem delges, vilket ger en översikt av säkerhetsstyrningssystemets relativa resultat.

Förutom förteckningen ovan kan även följande ge en fingervisning om vad för slags information som också kan vara användbar för ett certifieringsorgan för säkerhetsintygs förståelse av hur ett säkerhetsstyrningssystem fungerar:

- a) *Historik över de olika tillsyner som genomförts sedan det föregående beviljade gemensamma säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet, och uppföljning av de rekommendationer som gjorts av den nationella säkerhetsmyndigheten till följd av dess tillsynsverksamhet. Denna information kan hämtas från den nationella säkerhetsmyndighetens tillsynsplan(er) och uppföljningar av den nationella säkerhetsmyndighetens rekommendationer för det aktuella järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren.*
- b) *Beskrivning av den nationella säkerhetsmyndighetens kommande tillsynsaktiviteter som planeras för det relevanta järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren. Denna information kan hämtas från den nationella säkerhetsmyndighetens preliminära tillsynsplaner.*
- c) *Alla resultat av insamling och analys av olyckor/tillbud och klagomål relaterade till nivån på säkerhetsstyrningssystemet som lämnats in till den nationella säkerhetsmyndigheten, , inklusive en kort sammanfattning av varje händelse och de åtgärder som den nationella säkerhetsmyndigheten har vidtagit för tillsyn av att bristerna har åtgärdats. Denna information kan samlas in och analyseras från järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens årliga säkerhetsrapport, rapportering av tillbud/olyckor från järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren till den nationella säkerhetsmyndigheten, och även från databaser eller register som [ERAIL](#) för utredningar av olyckor och tillbud på järnväg.*
- d) *Information om allvarliga säkerhetsrisker som framkommit under intern revision och andra övervakningsaktiviteter hos järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren, status för handlingsplanen för att avhjälpa bristerna och eventuella åtgärder som vidtagits av den nationella säkerhetsmyndigheten för att kontrollera dess slutförande och verkan sedan det föregående beviljade gemensamma säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet. Denna information kan samlas in och analyseras från järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens årliga säkerhetsrapport (dvs. rapport om tillämpningen av den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn).*
- e) *Information som rapporterats av relevant nationellt utredningsorgan om aktuella utredningar av alla händelser som gäller järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens verksamheter, och fortfarande öppna rekommendationer från tidigare utredningar som inte omhändertagits av järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren. Denna information kan samlas in och analyseras från järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens årliga säkerhetsrapport, men även från databaser eller register som [ERAIL](#) för utredningar av olyckor och tillbud på järnväg. I enlighet med artikel 8.3 i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn bör den nationella säkerhetsmyndigheten också samarbeta med det nationella utredningsorganet. Det bör förväntas att relevant information utbyts mellan den nationella säkerhetsmyndigheten och det nationella utredningsorganet inom detta samarbete.*

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

- f) *Beskrivning av varje beslutad åtgärd från den nationella säkerhetsmyndigheten, efter vad som fastställs i nationell lagstiftning, som gäller nivån på säkerhetsstyrningssystemet och som har vidtagits mot järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren sedan det föregående beviljade gemensamma säkerhetsintyget eller säkerhetstillståndet. Denna information syftar på åtgärder från den nationella säkerhetsmyndigheten för att verkställa dess beslut, t.ex. föreläggande om förbättring, förbud, påföljder, tillfälliga säkerhetsåtgärder (med innebörden i artikel 17 i direktiv (EU) 2016/798).*
- g) *All övrig information som den nationella säkerhetsmyndigheten anser viktig i bedömningssyfte. Ytterligare information kan samlas in och analyseras från järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens årliga säkerhetsrapport och från den nationella säkerhetsmyndigheten årsrapport.*

Informationen ovan förväntas i allmänhet att tillhandahållas till certifieringsorganet för säkerhetsintyg av den nationella säkerhetsmyndigheten vid tidpunkten för en ansökan om att förnya ett gemensamt säkerhetsintyg. Om den nationella säkerhetsmyndigheten under sin tillsyn beslutar att vidta åtgärd som t.ex. att lämna till åtal av en järnvägsorganisation, och den anser att certifieringsorganet för säkerhetsintyg bör överväga att återkalla det gemensamma säkerhetsintyget, så ska den delge ärendet direkt till certifieringsorganet och inte vänta in ansökningen om förnyat gemensamt säkerhetsintyg.

Därmed förutsätts samordning mellan dem som utför tillsyn och dem som utför bedömning. Det är viktigt att säkerställa att relevant information utbyts mellan dem som genomför tillsyn och dem som genomför säkerhetsbedömning, så att frågor som gäller ett järnvägsföretags eller en infrastrukturförvaltares säkerhetsstyrningssystem hanteras på korrekt sätt av den lämpliga parten. Nationella säkerhetsmyndigheter bör i sina tillsynsstrategier och tillsynsplaner ha arbetssätt införda för att hantera detta.

I artikel 11.3 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/763 [*praktiska arrangemang för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg till järnvägsföretag*] föreskrivs att certifieringsorganet för säkerhetsintyg efter bedömning ska komma överens med den nationella säkerhetsmyndigheten om vilka kvarstående märkningar som återstår från bedömningen och som kan hänskjutas till senare bedömning under tillsyn.

För fordonsgodkännande är det viktigt att det även finns en mekanism för att de som utfärdar fordonsgodkännanden ska kunna vidareförmedla relevant information från fordonsgodkännandet till dem som utför tillsyn, i synnerhet när det gäller begränsningar av villkoren för användning av fordon. På samma sätt bör de nationella säkerhetsmyndigheterna också ha en mekanism så att de som utför tillsyn ska kunna skicka tillbaka information till dem som godkände ett visst fordon, när det finns farhåga för om ett fordon fortfarande uppfyller villkoren från när fordonet beviljades typgodkännande eller godkännande för utsläppande på marknaden. Det bör uppmärksammas att det kan hända att det under driften av ett fordon påträffas defekter som kan påverka alla fordon i den typen eller serien. Beroende på defekten så kan i så fall en säkerhetsvarning utfärdas med säkerhetsinformationssystemet (SIS Safety Information System) Den nationella säkerhetsmyndigheten bör också vidta åtgärder för att kontrollera järnvägsföretagets eller infrastrukturförvaltarens hantering av risken, samt om de har underrättat enheten som ansvarar för underhåll(om det finns någon sådan).

6. Samordning mellan nationella säkerhetsmyndigheter

I artikel 8 i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn krävs att nationella säkerhetsmyndigheter samordnar sina tillsynsverksamheter med andra nationella säkerhetsmyndigheter, när det förekommer gränsöverskridande verksamheter. Denna samordning är nödvändig för att undvika att de nationella säkerhetsmyndigheterna dubbelarbetar och att organisationerna blir belastade med flera olika kontakter med tillsynspersonal i olika länder. Den är också till för att säkerställa att de olika nationella säkerhetsmyndigheter som har tillsyn över gränsöverskridande verksamheter utbyter relevant information så att de kan arbeta effektivt.

Vid samordning av tillsynsverksamheter är det nödvändigt att de nationella säkerhetsmyndigheterna bestämmer sinsemellan vilken säkerhetsmyndighet som ska ha den ledande rollen. I detta sammanhang är den "ledande rollen" den nationella säkerhetsmyndigheten som agerar som övergripande samordnare av tillsynsverksamheterna och huvudsaklig kontaktpunkt för det inblandade järnvägsföretaget eller infrastrukturförvaltaren. Den nationella säkerhetsmyndigheten som har den "ledande rollen" kan vara myndigheten från den medlemsstat där den största verksamheten äger rum eller där organisationen som får tillsyn är registrerad.

De nationella säkerhetsmyndigheterna bör komma överens om vilka huvudområden som ska undersökas under tillsynen under det gemensamma säkerhetsintygets eller säkerhetstillståndets giltighetstid, och ta fram en plan för att åstadkomma det som de gemensamt kommit överens om. De nationella säkerhetsmyndigheterna bör också komma överens om en tvistlösningsprocess för att lösa meningsskiljaktigheter mellan de säkerhetsmyndigheter som utför tillsynsverksamheten.

I bilaga II till den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn ges en ram för samordnad och gemensam tillsyn, som kan användas av nationella säkerhetsmyndigheter som en guide till hur processen sköts. Viktiga punkter är att tillsynen bör samordnas på ett sådant sätt att den inte orsakar onödig olägenhet för järnvägsföretaget, till exempel genom att man ser till att nyckelfunktioner på järnvägsföretaget inte tas i anspråk av flera nationella säkerhetsmyndigheter samtidigt, eller att samma plats har flera besök på kort tid för att samla information.

När de nationella säkerhetsmyndigheterna arbetar under legala krav som inte räknar med eller tillåter "gemensam tillsyn", bör detta återspeglas i avtalen mellan dem. I sådana fall blir det nödvändigt för den nationella säkerhetsmyndigheten som har den "ledande rollen" (eller samordnande rollen) att tillsammans med de andra berörda säkerhetsmyndigheterna ta fram en gemensam plan för att genomföra de tillsynsaktiviteter som behövs inom varje medlemsstat.

När det finns ett partnerskapsavtal (eller kontrakt) mellan järnvägsföretag som tillåter att ett tåg från en medlemsstat blir till ett tåg från en annan i det ögonblick som det korsar gränsen (trots att personalen och tåget är från järnvägsföretaget i den första medlemsstaten), så bör de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna ha en inbördes samordning för att se till att riskerna på de områden som ligger i gränslandet mellan järnvägsföretagen, såsom utbildning i relevanta nationella eller internationella regler och underhåll av de berörda tågen, hanteras på rätt sätt. Om en nationell säkerhetsmyndighet under dessa omständigheter upptäcker problem med arrangemangen hos ett järnvägsföretag, bör de etablera kontakt med relevant angränsande nationell säkerhetsmyndighet angående vilken åtgärd som kommer att vidtas för att hantera ärendet.

Mer information finns i *Byråns vägledning till samordning mellan nationella säkerhetsmyndigheter*.

7. Den mänskliga faktorn och säkerhetskultur

För de båda syftena säkerhetsbedömning och tillsyn bör nationella säkerhetsmyndigheters personal kunna identifiera den mänskliga faktorn och säkerhetskultursstrategin samt hur organisationen som genomgår tillsyn införlivar sådana frågor i sitt säkerhetsstyrningssystem (se bilaga I och bilaga II till den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn). Som en följd av detta bör den nationella säkerhetsmyndigheten bygga upp en kunskapsbas om hur frågor om den mänskliga faktorn och säkerhetskultur beaktas: en bas kan användas som informationskälla till tillsynsstrategin och tillsynsplanen/planerna (se även *Byråns vägledning till Krav för säkerhetsstyrningssystem* och *Byråns vägledning till mognadsmodell för säkerhetsstyrningssystem*).

8. Samordning med andra behöriga myndigheter eller organ

Det förväntas att en nationell säkerhetsmyndighet som agerar i egenskap av säkerhetsreglerare i en medlemsstat ibland måste ingå förbindelser och samarbeta med andra ansvariga myndigheter eller organ i arbetet med att fullfölja sina funktioner.

I artikel 8.3 i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn står det att den nationella säkerhetsmyndigheten måste utveckla arrangemang för samordning med relevanta andra organ, såsom det nationella utredningsorganet, certifieringsorgan för enheter som ansvarar för underhåll, eller andra ansvariga myndigheter, så att relevant information utbyts och allvarliga säkerhetsrisker hanteras på rätt sätt. Syftet med detta villkor är att se till att de som har en viss behörighet och de som kan behöva vidta särskilda åtgärder blir vederbörligen informerade och kan reagera därefter.

Till exempel kan man behöva samarbeta med myndigheter som ansvarar för reglering av farligt gods, myndigheter som reglerar miljö och arbetsmiljö, polismyndigheter, certifieringsorgan för enheter som ansvarar för underhåll, järnvägsregleringsorgan, godkännande- eller certifieringsorgan och licensmyndigheter.

Nedan följer illustrerande exempel på sådant samarbete. Nationella säkerhetsmyndigheter bör säkerställa när så är lämpligt, att deras strategi och planer stämmer överens med varandra på lämpligt sätt.

8.1 Godkännande- eller certifieringsorgan

Nationella säkerhetsmyndigheter förväntas samarbeta efter vad som är lämpligt med andra godkännande (t.ex. organ som ansvarar för godkännande av fordon) eller certifierande organ, t.ex. organ som ansvarar för att utfärda tillstånd för utbildningsanordnare för lokförare). Ur tillsynsperspektiv bör en nationell säkerhetsmyndighet som genomför tillsyn acceptera intyg eller tillstånd som uppvisas som bevis för överensstämmelse med EU-regelverk eller andra regelverk, i den mån de omfattar det ärende som tillsynen berör. Om den nationella säkerhetsmyndigheten under sin tillsynsverksamhets gång blir medveten om att det finns ett allvarligt säkerhetsproblem som omfattar en fråga där ett tillstånd eller intyg finns, så bör myndigheten vidta en tillfällig korrigerande åtgärd (till exempel besluta om förbud att använda fordon) efter vad som är lämpligt, och delge ärendet till relevant organ som är ansvarigt för att utfärda intyget eller tillståndet.

8.2 Frågor om arbetsmiljö

Vissa nationella säkerhetsmyndigheter är ansvariga för frågor om arbetsmiljö inom regleringssystemet i sin medlemsstat, medan andra inte är det. När frågor om arbetsmiljö uppkommer under tillsyn i det första fallet,

bör dessa hanteras av dem som genomför tillsynen. I det andra fallet bör personal på den nationella säkerhetsmyndigheten som genomför tillsynen, när de blir medvetna om problem med arbetsmiljön, upplysa organisationen som genomgår tillsyn om att de har sett något oroväckande, och därefter delge ärendet till den aktuella ansvariga myndigheten för uppföljning. Den nationella säkerhetsmyndigheten bör också efter vad som är lämpligt samordna och ha kontakt med den regleringsmyndighet som ansvarar för arbetsmiljö, för att säkerställa att deras respektive strategier och planer stämmer överens.

8.3 Regler för lokförarens arbetstider, körtider och viloperioder

I artikel 17.4 i direktiv (EU) 2016/798 krävs att en ansvarig myndighet ansvarar för att säkerställa att reglerna för lokförarens arbets- och körtider samt viloperioder efterlevs. När denna ansvariga myndighet inte är den nationella säkerhetsmyndigheten, bör den myndigheten samarbeta med den nationella säkerhetsmyndigheten så att den senare kan genomföra sin tillsynsverksamhet. Av detta följer att om den nationella säkerhetsmyndigheten inte är den ansvariga myndigheten för efterlevnad av sådana regler, men genom sin tillsynsverksamhet blir medveten om problem med dem i en viss organisation, så bör den så snart som möjligt informera den ansvariga myndigheten om sina resultat.

8.4 Samarbete mellan en nationell säkerhetsmyndighet och andra regleringsorgan

I artikel 56.3 i direktiv 2012/34/EU står följande:

Regleringsorganet ska också nära samarbeta med den nationella säkerhetsmyndigheten, i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen och med tillståndsmyndigheten, i den mening som avses i det här direktivet.

Medlemsstaterna ska se till att dessa myndigheter gemensamt tar fram en ram för informationsdelning och samarbete för att motverka skadliga effekter på konkurrensen eller säkerheten inom järnvägssektorn. Denna ram ska innehålla en mekanism för regleringsorganet att ge de nationella säkerhets- och tillståndsmyndigheterna rekommendationer i frågor som kan komma att påverka konkurrensen på järnvägsmarknaden och den nationella säkerhetsmyndigheten att ge regleringsorganet och tillståndsmyndigheten rekommendationer i frågor som kan komma att påverka säkerheten. Utan att det påverkar respektive myndighets oberoende på sina respektive behörighetsområden, ska den berörda myndigheten ta alla sådana rekommendationer i beaktande innan den antar sina beslut. Om den berörda myndigheten beslutar avvika från dessa rekommendationer ska den ange skäl för detta i sina beslut.

I praktiken kan detta innebära:

- a) *I en situation där ett järnvägsföretag ombeds av regleringsorganet att "öppna" tjänster för konkurrens och vägrar med "säkerhet" som orsak, bör regleringsorganet be den nationella säkerhetsmyndigheten i egenskap av "säkerhetsreglerare" om dess uppfattning beträffande om detta är ett godkänt skäl till att inte öppna tjänsterna. Regleringsorganet bör sedan ta hänsyn till den nationella säkerhetsmyndighetens ståndpunkt när man beslutar vilken åtgärd som ska vidtas.*
- b) *I en situation där en infrastrukturförvaltare avser att ansöka hos den nationella säkerhetsmyndigheten om tillstånd att ta i bruk ett markbaserat delsystem på ETCS-nivå 1, där några av de valfria funktionerna införs (t.ex. Loop Infill, Radio Infill), vilket kräver att fordon förses med relevant utrustning för att kunna köra på den linjen, så bör den nationella säkerhetsmyndigheten be regleringsorganet att bekräfta att detta inte diskriminerar järnvägsföretag och att den relevanta*

informationen har gjorts tillgänglig för alla intresserade parter så att de fått nödvändig tid på sig att anpassa sin vagnpark.

8.5 Samarbete mellan en nationell säkerhetsmyndighet och en licensmyndighet

(med ordet "tillstånd" i rättsakten menas "licens")

I direktiv 2012/34/EU står följande:

Artikel 24.3: *Utan hinder av punkt 1, när ett tillstånd tillfälligt dragits in eller återkallats på grund av bristande efterlevnad av kravet på ekonomisk förmåga, får tillståndsmyndigheten bevilja ett tillfälligt tillstånd medan järnvägsföretaget omorganiserar, förutsatt att säkerheten inte äventyras. Ett tillfälligt tillstånd får emellertid inte vara giltigt längre än sex månader från den dag det beviljades.*

Artikel 24.5: *I händelse av en förändring som påverkar ett järnvägsföretags rättsliga ställning, särskilt i händelse av en sammanslagning eller ett övertagande, får tillståndsmyndigheten besluta att en ny ansökan om tillstånd ska ges in. Järnvägsföretaget i fråga får fortsätta med verksamheten såvida inte tillståndsmyndigheten beslutar att säkerheten är i fara. I sådana fall ska skälen för ett sådant beslut anges.*

För att tillståndsmyndigheten ska kunna ta sitt beslut om licens måste den i praktiken samråda med den nationella säkerhetsmyndigheten som säkerhetsreglerare. Frågan som licensmyndigheten behöver svara på är om det är sannolikt att säkerheten äventyras om den ber ett järnvägsföretag att arbeta med en tillfällig licens (se artikel 24.3). En andra fråga som måste övervägas är om en ansökan om licens måste skickas in igen för godkännande (se artikel 24.5). När licensmyndigheten kommer fram till sina beslut ska den ta hänsyn till den nationella säkerhetsmyndighetens uppfattningar som säkerhetsreglerare.

8.6 Samarbete mellan en nationell säkerhetsmyndighet och ett certifieringsorgan för enheter som ansvarar för underhåll

Nationella säkerhetsmyndigheter och certifieringsorgan för enheter som ansvarar för underhåll (ECM) bör samarbeta för att undvika dubblering av aktiviteter. Detta innebär att när en nationell säkerhetsmyndighet under sin tillsyn träffar på ett fordon (godsvagn) som är dåligt underhållet, och därmed tvivlar på att den aktuella enheten som ansvarar för underhåll följer de krav som fordonet certifierades efter, bör myndigheten vidareförmedla denna information till relevant certifieringsorgan för ECM, enligt artikel 9 i ECM-förordningen. Om certifieringsorganet för ECM nekar att certifiera en befintlig ECM, bör de på samma sätt vidareförmedla denna information till de relevanta nationella säkerhetsmyndigheterna. Med hjälp av sådan information kan de nationella säkerhetsmyndigheterna anpassa sin tillsynsstrategi och tillsynsplan därefter.

9. Ramverk för kompetensstyrning

I enlighet med artikel 6 i den gemensamma säkerhetsmetoden för tillsyn ska nationella säkerhetsmyndigheter säkerställa att personal som arbetar med tillsyn har nödvändig kompetens. Den nationella säkerhetsmyndigheten bör välja ut, utbilda och upprätthålla kompetensen hos denna personal genom ett kompetensstyrningssystem. Det är upp till varje nationell säkerhetsmyndighet att bygga upp sitt eget kompetensstyrningssystem i enlighet med artikel 6 i CSM förordningen. För att stötta den nationella säkerhetsmyndigheten med denna uppgift, har byrån tagit fram en vägledning för kompetensstyrningssystem, och denna vägledning ger råd om vad som kan utgöra ett lämpligt kompetensstyrningssystem och vilka frågor den nationella säkerhetsmyndigheten behöver beakta vid

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

utformandet av ett sådant. (se *Byråns vägledning Ramverk för myndigheters kompetensstyrning*). I denna vägledning förklaras dock inte exakt hur kompetensstyrningssystemet ser ut, då detta blir en fråga för varje enskild nationell säkerhetsmyndighet.

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

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

Annex Föreslagen mall för en tillsynsstrategi

Innehållsförteckning**1. Bakgrund****2. Mål****3. Principer**

- a. **Proportionella** mot de risker som järnvägsföretagen hanterar, och inte deras lönsamhet, tillgång till resurser eller hur lång tid det är kvar tills eventuellt kontrakt de innehar löper ut
- b. **Konsekventa** i tillvägagångssättet genom alla aktiviteter hos (den nationella säkerhetsmyndighetens namn)
- c. **Målinriktade** på hur ändamålsenligt ett företags säkerhetsstyrningssystem är, med kontroll av att personerna i varje företag använder sitt styrningssystem för att uppnå säkra resultat
- d. **Transparenta** och öppna med den strategi, de metoder och det tillvägagångssätt som antagits av (den nationella säkerhetsmyndighetens namn), samtidigt som man respekterar företags behov av att hålla vissa frågor konfidentiella mellan sig och medlemsstaten
- e. **Rättvisa** och **pålitliga** enligt lagen för aktiviteterna, i synnerhet beslut om åtgärder, som ska vara i linje med reglerna hos (den nationella säkerhetsmyndighetens namn)
- f. **Samarbete**: den nationella säkerhetsmyndigheten ska samarbeta med andra ansvariga myndigheter för att säkerställa att ömsesidigt angelägna säkerhetsfrågor omhändertas
- g. **Baserade på information från** många källor, såsom bedömningen av säkerhetsintyg och resultaten från eventuella utredningar av det nationella utredningsorganet.

4. Arrangemang för tillsyn**a. Styrning****b. Resurssättning****5. Risknivåer inom medlemsstaten****6. Strategiska prioriteringar för tillsyn****a. Säkerhetsstyrningssystem****b. Samarbete med andra nationella säkerhetsmyndigheter****c. Förstahandsprioriteringar för tillsyn****d. Andrahandsprioriteringar för tillsyn****7. Tillsynsmetoder****8. Hur tillsynsplaner arbetas fram****9. Beslut om åtgärder**

The NSA SE has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.
