

## РЪКОВОДСТВО

### Координация между националните органи по безопасността — общ подход към осъществяването на надзор

	<i>Изготвено от</i>	<i>Валидирано от</i>	<i>Одобрено от</i>
<i>Име</i>	M. SCHITTEKATTE	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Длъжност</i>	Служител по проект	Ръководител на проект	Ръководител на звено
<i>Дата</i>	10 юни 2018 г.	10 юни 2018 г.	10 юни 2018 г.
<i>Подпис</i>			

#### История на документа

<i>Версия</i>	<i>Дата</i>	<i>Коментари</i>
1.0	10 юни 2018 г.	Окончателна версия за публикуване.

*Настоящият документ е незадължително ръководство на Европейската железопътна агенция. Той не засяга процесите на вземане на решения, предвидени в приложимото законодателство на*

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

*ЕС. Освен това обвързващото тълкуване на законодателството на ЕС е изключително правомощие на Съда на Европейския съюз.*

## 1 Въведение

След издаването на единен сертификат за безопасност или разрешение за безопасност националните органи по безопасността (НОБ) трябва да извършат надзор с определен обхват върху дейността на железопътното предприятие или управителя на инфраструктура, за да се уверят, че посочените в заявлението за единен сертификат за безопасност или разрешение за безопасност данни отразяват действителното положение и продължават да отговарят на нормативните изисквания.

В съответствие с член 17, параграфи 7 и 9 от Директива (ЕС) 2016/798 НОБ, които участват в извършването на надзор върху дадено железопътно предприятие, което развива дейност в повече от една държава членка, или върху управител на инфраструктура, управляващ трансгранична инфраструктура, следва да си сътрудничат, за да избягват дублирането на надзорни дейности, и да координират подхода си към надзора, за да гарантират обмена на цялата важна информация за железопътното предприятие или управителя на инфраструктура. Особено внимание следва да се отделя на проблеми, които са предварително известни, и на ефективността на управлението на безопасността в организацията, както и на резултатите, използвани за насочване на надзорните дейности към областите, в които е налице най-голям риск, засягащ цялата железопътна операция.

В Регламент (ЕС) 2018/761 за въвеждане на общ метод за безопасност за осъществяване на надзор съдържанието на това сътрудничество е разгледано по-подробно. По-специално разпоредбата на член 8 от Регламента задължава НОБ да координират своите подходи към надзора, за да гарантират, че системата за управление на безопасността е ефективна и че тези координационни дейности включват договорености относно това каква информация следва да се обменя между участващите НОБ, за да се обезпечи общ подход към надзора на съответното железопътно предприятие или управител на инфраструктура.

### 1.1 Цел на ръководството

Настоящият документ съдържа насоки в помощ на усилията на НОБ да координират своите дейности по надзор на железопътни предприятия, които развиват дейност в повече от една държава членка, или управители на инфраструктура, които управляват трансгранична инфраструктура, в съответствие с член 17, параграфи 7 и 9 от Директива (ЕС) 2016/798 и член 8 от Регламент (ЕС) 2018/761

Забележка: За целите на координацията по надзора върху превоза на опасни товари чрез железопътен транспорт, Националният Орган по Безопасност (НОБ) може да има пряка роля като компетентен орган или да изпълнява координираща роля, свързвайки се при необходимост с всеки друг компетентен орган по превоза на опасни товари. При организиране на координацията Националните Органи по Безопасност ще трябва да вземат това предвид.

### 1.2 За кого е предназначено настоящото ръководство?

Настоящото ръководство е разработено, с цел да бъде използвано от НОБ във връзка с разработването и прилагането на техния координиран или съвместен подход към надзора.

### 1.3 Обхват

Настоящият документ съдържа примери за вида информация, която може да се обменя между НОБ на основание на рамката за координиран и съвместен надзор, предвидена в приложение II към Регламент (ЕС) 2018/761

Предоставени са и примери за критериите, които НОБ могат да прилагат, за да определят кой от тези органи следва да поеме водеща роля в координацията на надзора на железопътните предприятия, развиващи дейност в повече от една държава членка, или управителите на инфраструктура, които управляват трансгранична инфраструктура.

Обменът на информация, събрана в процеса на осъществяване на надзора, с други компетентни НОБ и, когато е приложимо, с Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (наричана по-нататък в текста „Агенцията“) не е включен в обхвата на настоящия документ (вж. *ръководството за надзор*).

### 1.4 Структура на ръководството

Настоящият документ е част от изготвения от Агенцията набор от ръководни документи в помощ на железопътните предприятия, управителите на инфраструктура, националните органи по безопасността и Агенцията във връзка с изпълнението на техните функции и задачи в съответствие с Директива (ЕС) 2016/798.



Фигура 1.: Набор от ръководни документи на Агенцията

Структурата на настоящия документ се основава като цяло на съдържанието на приложение II към Регламент (ЕС) 2018/761 *[ОМБ за осъществяване на надзор]*.

## Съдържание

1	Въведение .....	2
1.1	Цел на ръководството .....	2
1.2	За кого е предназначено настоящото ръководство? .....	2
1.3	Обхват .....	3
1.4	Структура на ръководството .....	3
2	Договорености за осъществяване на координиран или съвместен надзор .....	6
2.1	Общи положения .....	6
2.2	Насоки .....	6
2.3	Обмен на информация .....	11
2.3.1	Практически договорености и обща информация .....	11
2.3.2	Друга информация .....	12
2.4	Критерии за избор на водещ НОБ .....	13

## 2 Договорености за осъществяване на координиран или съвместен надзор

### 2.1 Общи положения

НОБ осъществяват надзор върху ефективността на управлението на безопасността в железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, които са предмет на осъществявания от тях надзор, и предприемат подходящи действия, за да осигурят съответствието с регулаторната рамка на системите за управление на безопасността на тези железопътни предприятия и управители на инфраструктура. За да постигнат тази цел, както е подчертано в член 17 от Директива (ЕС) 2016/798 и член 8, параграф 1 от Регламент (ЕС) .../... за въвеждане на общ метод за безопасност за осъществяване на надзор, НОБ трябва да координират усилията си, като осъществяват обмен на относима информация. Тази координация следва да обхваща железопътните предприятия, които развиват дейност в една държава членка съгласно специфичните европейски разпоредби в тази област, както и железопътните предприятия, които имат споразумения за партньорство или договори с железопътно предприятие в друга държава членка за предоставяне на услуги на основание на системата за управление на безопасността на това железопътно предприятие, дори когато персоналът или влакът са предоставени от железопътното предприятие от първата държава членка. Координацията да е елемент от специфичните договорености между НОБ.

Този обмен на информация следва да се разглежда в по-широк контекст в сравнение с надзорните дейности на НОБ. Цялостният процес на сертифициране се състои от оценка на безопасността, сертифициране за безопасност, осъществявания след сертифицирането надзор и повторната оценка, последвана от повторно сертифициране (или подновяване). Тези различни дейности са взаимно свързани. В рамките на оценката на безопасността се събира информация, която се използва при осъществяването на надзорните дейности, които на свой ред генерират информация, която се използва при провеждането на повторната оценка и последващото повторно сертифициране (или подновяване). Тъй като на Агенцията е възложено да издава единни сертификати за безопасност в съответствие с член 10, параграф 5 от Директива (ЕС) 2016/798, обхватът на договореностите за координация следва да бъде разширен, като в него бъде включена Агенцията, когато е уместно (т.е. когато Агенцията изпълнява функциите на орган, издаващ сертификати за безопасност, натоварен с издаването на единни сертификати за безопасност).

### 2.2 Насоки

В следната таблица е поместена допълнителна информация за отделните дейности, изброени в приложение II към Регламент (ЕС) .../... [ОМБ за осъществяване на надзор].

Дейности	Описание	Коментар
1	Съвместно определяне на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, по отношение на които, с оглед на начина на тяхното функциониране, е необходимо да се извършва координиран или съвместен надзор.	По отношение на железопътните предприятия системата <a href="#">ERADIS</a> позволява да се извършва търсене на тези железопътни предприятия, чиято дейност обхваща повече от една държава членка.  Обърнете внимание: когато дадено железопътно предприятие развива дейност в друга държава членка на основание на договор или споразумение за партньорство с друго железопътно предприятие,

Дейности	Описание	Коментар
		информация за тази дейност не е отразена в ERADIS.
2	Съвместно определяне на общ работен език (езици) и на нивото на поверителност на информацията за целите на договореностите за координация.	Договореностите следва да бъдат съобразени с всички действащи и приложими национални и европейски нормативни актове, съдържащи разпоредби относно поверителността и защитата на данните.
3	Съвместно определяне на обхвата на информацията, която ще бъде предмет на обмен, и на график за осъществяване на обмена:  обмен на относима информация за железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, идентифицирани в точка 1, и взаимно предоставяне на резултатите от техните оценки	Информацията обхваща:  операциите, осъществявани в други държави членки, независимо от начина, по който дружеството управлява тези операции (например чрез дъщерни дружества в други държави членки или железопътни превози, извършвани на основание на сертификат за безопасност, издаден на друго партньорско железопътно предприятие);  рисковете, които са разпространени в железопътната система на отделните държави членки и които се използват от всяка държава членка за планиране на надзор въз основа на риска;  значимите промени (от оперативен, технически, организационен характер), управлявани от железопътното предприятие;  отправените запитвания или загриженост, в случай че предприятието има съмнения за недостатъци или несъответствие с изискванията относно системата за управление на безопасността;  резултата от оценката на системата за управление на безопасността и евентуално установените слабости (например документация за проблемите).  НОБ се насърчават да определят и осъществяват самостоятелно и по своя преценка обмена на информация, като например:  редовна размяна на електронни писма;  Редовни заседания;  защитена база данни, услуга за съхранение на информация (облачна услуга).

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

<i>Дейности</i>	<i>Описание</i>	<i>Коментар</i>
3	при необходимост предоставяне на копия от разрешенията за безопасност;	
3	обмен на резултати от свързани надзорни дейности, включително решения и мерки за правоприлагане, когато е уместно;	<p>Заклучителният доклад за одитите и проверките на системата за управление или резюме на констатациите, заключенията и препоръките (ако има такива) може да бъде предоставен на заинтересованите НОБ.</p> <p>При наличие на съвместно приет с дружеството план за действие може да бъдат предприети координирани последващи действия с други НОБ.</p>
3	обмен на информация за ефективността на управлението на безопасността в железопътните предприятия и управителите на инфраструктура по точка 1 във всяка държава членка.	НОБ може да използва годишния доклад на дружеството във връзка с разработването на своя план за надзор. Този доклад следва да съдържа информация за ефективността на изпълнението, наблюдението и усъвършенстването на дейностите на дружеството за управление на безопасността, а впоследствие и за начина, по който дружеството е изпълнило плана за действие, изготвен по повод на установените слабости в рамките на предходната оценка на системата за управление и/или предходни надзорни дейности.
4	<p>Обмен на критерии за вземане на решения:</p> <p>обмен на информация относно това как всеки национален орган по безопасността насочва своите дейности във връзка с всяко железопътно предприятие и всеки управител на инфраструктура в рамките на плана за надзор;</p> <p>установяване на диалог между компетентните национални органи по безопасността относно предложените мерки във връзка със съществени случаи на несъответствие.</p>	Отделните НОБ може да работят въз основа на различни правни основания, когато предприемат мерки за преодоляване на несъответствия, а също така може да споделят различни становища относно критичното значение на даден случай на несъответствие. Вероятно към настоящия момент не е възможно да се изгради напълно хармонизиран механизъм за преодоляване на несъответствията. Във всички случаи следва да се осъществява диалог между компетентните НОБ във връзка с подходящите в даден случай мерки. Като минимум следва да се реализира обмен на информация между компетентните НОБ относно действията, предприети за преодоляване на несъответствие в една държава членка, така че останалите НОБ да имат възможност да проверяват дали е

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



<i>Дейности</i>	<i>Описание</i>	<i>Коментар</i>
		налице подобно несъответствие и в тяхната държава членка (вж. също точка 3, буква а)).
5	<p>Управление на координацията:</p> <p>обмен на съществуващи стратегии и планове за надзор;</p> <p>определяне на теми от взаимен интерес и/или общи проблеми;</p> <p>ефективно планиране на индивидуални, координирани или съвместни инициативи, без да се причинява ненужно неудобство на железопътните предприятия и управителите на инфраструктура и като се избягва дублиране на обхвата на тези инициативи.</p>	<p>Обменът на стратегии за надзор позволява на НОБ да се запознаят с прилаганите от отделните органи подходи за насочване на надзорните дейности (например инструмент за количествено определяне на приоритети въз основа на риска, който се използва за оценка на риска, свързан с железопътните предприятия, и на последващата необходимост от изпълнение на надзорни дейности и планиране въз основа на поредица посещения, осъществени в ограничен период от време с цел да се гарантира, че железопътното предприятие е предмет на надзор поне веднъж годишно) и да определят кои са най-значимите рискове, засягащи конкретното дружество, които трябва да бъдат управлявани. Обменът на планове за надзор следва да предостави на органите информация за видовете надзорни дейности, времевия график за изпълнението им и областите, пораждащи загриженост, към които всеки НОБ насочва своите дейности.</p> <p>Например НОБ е установил недостатъци в системата за управление на компетентността на железопътно предприятие, за която Агенцията е издала единен сертификат за безопасност. Вследствие от това този орган може да прецени, че е необходимо да се запознае с плана за надзор на НОБ, който отговаря за координирането на надзора на системата за управление на безопасността, да провери дали през последните месеци е реализирана специфична надзорна дейност и след това да проведе координационна среща с останалите НОБ, на която да обсъди какви действия са предприети и какви допълнителни дейности следва да бъдат планирани и от кого.</p>
6	Съвместно определяне на национален орган (или органи) по безопасността, който да предприеме при необходимост последващи действия във връзка с дейности, чието	Въз основа на резултатите от оценката, на дружеството може да бъде връчено предписание за изготвяне на план за действие за отстраняване на нерешените след издаването на единния сертификат за безопасност (или разрешението за

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

<i>Дейности</i>	<i>Описание</i>	<i>Коментар</i>
	<p>приключване е отложено с цел осъществяване на надзор.</p>	<p>безопасност) проблеми. В случаите, когато Агенцията изпълнява функциите на орган, издаващ сертификати за безопасност, НОБ се приканват да предоставят на Агенцията доклад с информация за предприетите последващи действия във връзка с изпълнението от дружеството на плана за действие към момента на подаване на заявление за подновяване. Въз основа на този доклад Агенцията може да актуализира своята документация за проблемите и, когато е уместно, да приключи записите за съответните проблеми.</p>
7	<p>Съвместно определяне на областите, в които органите да насочат своите координирани или съвместни усилия:</p> <p>определяне на основните рискове за съответните железопътни предприятия и управители на инфраструктура, във връзка с които ще бъдат предприети координирани или съвместни действия от националните органи по безопасността;</p> <p>определяне на националните органи по безопасността, които ще поемат водеща роля по отношение на дейностите, свързани с отделните проблеми, когато е уместно, въз основа на утвърдени критерии;</p> <p>определяне на видовете съвместни надзорни дейности, които ще бъдат предприети, когато е уместно;</p> <p>постигане на договореност относно начина, по който железопътните предприятия и управителите на инфраструктура ще бъдат уведомявани за сключваните от националните органи по безопасността договорености и споразумения.</p>	<p>Прилагането на координиран или съвместен подход не е ограничено само до дейностите по разработване на координирани подходи за действие в случаи на несъответствие. Наред с горното се насърчава по-голяма инициативност от страна на НОБ.</p> <p>НОБ могат да предприемат на доброволни начала съвместни дейности, като във връзка с този подход следва да се определи какви съвместни дейности ще бъдат реализирани и какви теми ще бъдат засегнати от тези дейности (включително кой НОБ ще поеме водеща роля в реализацията). НОБ могат да организират и съвместна комуникация с железопътното предприятие (като в такъв случай трябва да се гарантира, че комуникациите се адресират едновременно до всички звена на железопътното предприятие, които функционират на територията на съответната държава членка). В резултат от тези съвместни дейности може да бъде изготвен план за съвместен надзор на железопътното предприятие.</p> <p>Съвместно приетият общ подход към надзора трябва да е прозрачен.</p>
8	<p>Обмен на добра практика:</p> <p>разработване на договорености за редовен преглед и координиране на надзорните дейности</p>	<p>Допустимо е договореностите за сътрудничество и координация на надзорните дейности на НОБ да се различават в зависимост от мястото на дейност на участващите НОБ. Съседните държави членки</p>

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

Дейности	Описание	Коментар
	<p>за съответните железопътни предприятия и управители на инфраструктура;</p> <p>разработване на договорености за оценка на ефективността на координацията и сътрудничеството между националните органи по безопасността, включително Агенцията, когато е уместно.</p>	<p>могат да разработят специфични договорености в помощ на изпълнението на своите планове.</p>

## 2.3 Обмен на информация

Следният списък представлява неизчерпателен списък на информацията, която може да бъде споделена между националните органи по безопасността, упражняващи надзор върху железопътните предприятия, извършващи дейност в повече от една държава членка, или управителите на инфраструктура, управляващи трансгранична инфраструктура.

### 2.3.1 Практически договорености и обща информация

- Типови споразумения между компетентните организации;
- Точка (точки) за контакт във всяка организация;
- Механизми за комуникация (например организиране на координационни срещи), които включват графика за обмен на информация и езиковата политика във връзка с дейностите за координация и сътрудничество;
- Практически договорености (например план) за осъществяване на обмена на информация във връзка с конкретна координирана или съвместна надзорна дейност, включително:
  - › точка (точки) за контакт (когато е определен специфичен контакт за всяка дейност);
  - › цел, форма и обхват на обмена (например съвместна проверка на калибрирането на колелата на даден тип превозни средства в конкретна работилница за поддръжка), включително евентуални специални механизми за комуникация (например специфична точка за контакт или данни за контакт като адрес за електронна поща или телефонен номер);
  - › проучване за надеждност, необходимо за предоставяне на достъп до определен обект (или депо);
  - › правила за безопасност на конкретен обект, включително задължително използване на лични предпазни средства;
- Списък на железопътни предприятия (и управители на инфраструктура, когато е уместно), чиято област на дейност обхваща повече от една държава членка. Това включва началната и крайната дата на валидност на сертификата за безопасност (или разрешението за безопасност), съответната област на действие и вида и обхвата на предоставяните услуги, идентифицирането на подходящи изпълнители и партньори, разполагащи със съответни сертификати (или разрешения) за безопасност, според случая;
- Списък на структури, отговарящи за поддръжката, свързани с изброените по-горе железопътни предприятия (и управители на инфраструктура), техните изпълнители и

партньори. Това включва началната и крайната дата на валидност на сертификатите за безопасност, когато е приложимо;

- Информация за стратегията и плана (плановете) за надзор, включително контекстна информация, отнасяща се до националната нормативна уредба, терминология, техники за осъществяване на надзор, критерии за вземане на решения, добри/най-добри практики, определени в процеса на работа, надзорни дейности на структурите, отговарящи за поддръжката, когато е уместно, и др.;
- Информация за база (бази) данни или регистър (регистри), когато е уместно (например НОБ може да предостави на останалите НОБ пароли за достъп до информация в бази данни/регистри, в които се съхраняват данни за резултати от надзорни дейности);
- Методът за действие на случаи на различия по отношение на съответствието, когато сътрудническите си НОБ работят с различни правни основания или застъпват различни становища относно критичното значение на даден случай на несъответствие;
- Данни от оценката на ефективността на договореностите за координация и сътрудничество между НОБ, включително относно предприети мерки за повишаване на качеството на координацията и сътрудничеството и добри практики.

### 2.3.2 Друга информация

- Информация, подлежаща на обмен между структури, извършващи дейности по оценка и надзор (вж. ръководството за надзор);
- Значими изменения по отношение на организацията и/или системата за управление на безопасността на съответните железопътни предприятия (и управители на инфраструктура), включително значими изменения (от оперативен, технически и организационен характер), управлявани от железопътните предприятия (и управителите на инфраструктура), както и съществени изменения, които налагат актуализиране на сертификата за безопасност или разрешението за безопасност, ако информацията за тях не се съдържа в годишния доклад (доклади) за безопасността, предоставени от съответното дружество (в рамките на предоставянето на информация за прилагането на съответните общи методи за безопасност);
- Конкретните проблеми, установени съвместно с железопътните предприятия (и управителите на инфраструктура), които са от значение (например дадено дружество не предприема необходимите мерки за контрол на риска) и следва да бъдат споделени с останалите НОБ;
- Резултати от анализи въз основа на сигнали, генерирани от информационни системи в областта на безопасността (национално и/или европейско равнище);
- Вътрешни процедури на НОБ, ръководства или инструкции, когато е приложимо (например когато е планирано съвместно осъществяване на надзор);
- Доклади за надзора (или приложимите части от такива доклади) и други подкрепящи документи, когато е приложимо;
- Друга информация, свързана с надзора на структурите, отговарящи за поддръжката, когато е приложимо, включително решения, взети срещу такива структури.

Част от изброената по-горе информация, свързана с капацитета на дружеството да реализира своите бизнес цели в областта на безопасността посредством ефективно функциониране (поддръжка и текущо усъвършенстване) на неговата система за управление на безопасността, може да се намери в годишния доклад за безопасността на дружеството, например в раздела, съдържащ информация за прилагането на съответните общи методи за безопасност. По правило обаче железопътните предприятия и управителите на инфраструктура предоставят своите годишни доклади за

безопасността на компетентните НОБ, които изпълняват надзорни дейности в тяхната област на дейност.

Във всички случаи на НОБ се препоръчва в рамките на техните договорености за координация да обменят помежду си предоставените от железопътните предприятия и управителите на инфраструктура годишни доклади за безопасността, когато е уместно. Дори тези документи да не са конкретно свързани с областите на дейност на органите, те съдържат полезна информация. Препоръчва се обаче дружествата да предоставят на компетентните НОБ еднократен годишен доклад за безопасността, обхващащ цялата област на операциите на съответното дружество (ако тази област не е ограничена само на територията на една държава членка).

## 2.4 Критерии за избор на водещ НОБ

Преди издаването на единен сертификат за безопасност за железопътни предприятия, извършващи дейност в повече от една държава членка, или разрешение за безопасност за управители на инфраструктура с трансгранична инфраструктура, съответните национални органи за безопасност трябва незабавно да решат кои от тях да имат водеща роля за координиране на надзора на правилното прилагане и ефективността на системата за управление на безопасността, за да се избегне дублиране на надзора. Това следва да се извърши преди започване на надзора и след получаване на информация от сертифициращия орган по безопасността относно остатъчни проблеми, които трябва да бъдат предадени за надзор. В съответствие с член 8 от общите методи за безопасност относно надзора, националните органи по безопасността трябва да установят критерии като част от своите механизми за координация (вж. точка 7, буква б).

„Водеща роля“ не означава, че отговорността за провеждането на надзора върху тези железопътни предприятия или управители на инфраструктура се възлага изцяло на избрания НОБ. Всеки НОБ носи отговорност за изпълнение на надзорните дейности в своята държава членка. Въпреки това е необходимо да се избегне дублирането на проверки и одити и с оглед на тази цел е необходимо да се реализира координация между НОБ. Във всички случаи е добра практика компетентните НОБ да бъдат канени да участват в надзорни дейности в качеството на наблюдатели и да споделят информация за резултатите от изпълняваните от тях надзорни дейности (вж. точка 3, буква в) по-горе).

НОБ на държавата членка, където е регистрирано железопътното предприятие (или управителят на инфраструктура) изглежда подходящ избор, тъй като първо, този НОБ владее езика, на който функционира системата за управление на безопасността на железопътното предприятие (или управителя на инфраструктура), което улеснява разбирането на тази система и контрола на нейното функциониране и ефективност, и второ, този орган има установени отношения с железопътното предприятие (или управителя на инфраструктура) поради географската близост с неговото седалище, т.е. мястото, където се управлява неговата дейност.

Възможно е обаче железопътното предприятие или управителят на инфраструктура да поддържа своята документация на друг език (например английски), особено ако осъществява ограничени операции в съответната държава членка и същевременно осъществява значителни трансгранични операции. Наред с това някои НОБ събират такси за осъществяването от тях надзорни дейности, което обстоятелство също може да повлияе на решението.

С оглед на горното би било интересно да бъдат взети предвид и други критерии, различни от мястото на регистрация на дружеството (т.е. мястото, където се намира неговият адрес на управление), като например:

- *обемът на операциите във всяка държава членка (влак-километри) ;*
- *големината на организацията (числеността на персонала) във всяка държава членка;*
- *езикът на системата за управление на безопасността (включително езикът, на който се води експлоатационната документация);*
- *действащият режим за такси и възнаграждения във всяка държава членка;*
- *наличните ресурси, с които разполагат НОБ.*

Освен това горните критерии могат да бъдат приоритизирани с оглед на национални съображения.