

Making the railway system
work better for society.

Guía

Coordinación entre autoridades nacionales de seguridad: un enfoque común de la supervisión

| | <i>Redactado por:</i> | <i>Validado por:</i> | <i>Aprobado por:</i> |
|-----------------|-----------------------|----------------------|----------------------|
| <i>Nombre</i> | M. SCHITTEKATTE | M. SCHITTEKATTE | C. CARR |
| <i>Posición</i> | Jefe de proyecto | Gestor de proyectos | Jefe de unidad |
| <i>Fecha</i> | 29/06/2018 | 29/06/2018 | 29/06/2018 |
| <i>Firma</i> | | | |

Historia del documento

| <i>Ver.</i> | <i>Fecha</i> | <i>Comentarios</i> |
|-------------|--------------|---------------------------------|
| 1.0 | 29/06/2018 | Versión final para publicación. |

Este es un documento orientativo de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea sin fuerza jurídica obligatoria. Se entiende sin perjuicio de los procesos de adopción de decisiones previstos en la legislación aplicable de la Unión Europea (UE). Además, la interpretación vinculante de la legislación de la UE es competencia exclusiva del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

La NSA ES ha proporcionado su asistencia desinteresada para la revisión de la traducción de esta guía.
Donde aparentemente existan diferencias entre la versión traducida y la versión en inglés, la versión en inglés tiene precedencia.

1 Introducción

Tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad, las autoridades nacionales de seguridad (NSA) deben llevar a cabo un nivel de supervisión de las actividades de la empresa ferroviaria o del administrador de infraestructuras a fin de cerciorarse de que lo declarado en su solicitud de certificado de seguridad único o autorización de seguridad refleja la realidad y sigue siendo conforme con las obligaciones legales.

De conformidad con el artículo 17, apartados 7 y 9, de la Directiva (UE) 2016/798, las autoridades nacionales de seguridad encargadas de la supervisión de una empresa ferroviaria que opere en más de un Estado miembro o de un administrador de infraestructuras con infraestructuras transfronterizas deben cooperar entre ellas para evitar la duplicación de supervisión y coordinar su enfoque de supervisión para asegurarse de que comparten cualquier información clave sobre la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras. Debe prestarse especial atención a los problemas conocidos y el rendimiento de la organización en materia de seguridad, así como a los resultados utilizados para establecer los objetivos de las actividades de supervisión en las áreas de mayor riesgo para la operación en su conjunto.

El Reglamento (UE) 2018/761 por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre supervisión ofrece más detalles sobre el alcance de esta cooperación. En particular, el artículo 8 requiere a las autoridades nacionales de seguridad que coordinen sus enfoques de supervisión para garantizar que el sistema de gestión de la seguridad es efectivo y que tales actividades de coordinación incluyen disposiciones sobre qué información deben compartir las autoridades nacionales de seguridad involucradas para velar por la adopción de un enfoque común de la supervisión de la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras correspondiente.

1.1 Objetivo de la guía

Este documento ofrece directrices para ayudar a las autoridades nacionales de seguridad en la coordinación de sus actividades cuando supervisen empresas ferroviarias que operen en más de un Estado miembro o a los administradores de infraestructuras con infraestructuras transfronterizas, de conformidad con el artículo 17, apartados 7 y 9, de la Directiva (UE) 2016/798, y el artículo 8 del Reglamento (UE) 2018/761.

Nota: para el objetivo de la coordinación de la supervisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrovarril una NSA puede desempeñar un papel directo como autoridad competente o puede desempeñar un papel de coordinador comunicándose, cuando sea necesario, con cualquier autoridad competente en el transporte de mercancías peligrosas. Cuando se organice la coordinación, las NSAs deberán tener esto en cuenta.

1.2 ¿A quién va dirigida esta guía?

Esta guía se ha concebido para ayudar a las autoridades nacionales de seguridad en el desarrollo y la aplicación de su enfoque de supervisión coordinado o conjunto.

1.3 Ámbito de aplicación

Este documento proporciona ejemplos del tipo de información que pueden intercambiar las autoridades nacionales de seguridad, basándose en el marco para la supervisión coordinada y conjunta establecido en el Anexo II del Reglamento (UE) 2018/761.

La NSA ES ha proporcionado su asistencia desinteresada para la revisión de la traducción de esta guía.
Donde aparentemente existan diferencias entre la versión traducida y la versión en inglés, la versión en inglés tiene precedencia.

También ofrece ejemplos de criterios que podrían utilizar las autoridades nacionales de seguridad para determinar cuál de ellas debería asumir el liderazgo en la coordinación de la supervisión de empresas ferroviarias que operen en más de un Estado miembro o administradores de infraestructuras con infraestructuras transfronterizas.

El presente documento no abarca el intercambio de información recopilada durante la supervisión con otras autoridades nacionales de seguridad y, cuando corresponda, con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en adelante denominada también «la Agencia») (véase la *Guía de supervisión*).

1.4 Estructura de las directrices

Este documento forma parte del compendio de directrices de la Agencia para ayudar a las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, autoridades nacionales de seguridad y la Agencia a cumplir con sus funciones y desarrollar las tareas que les correspondan de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798.



Figura 1: Compendio de directrices de la Agencia

La estructura de este documento se basa principalmente en el contenido del anexo II del Reglamento (UE) 2018/761 [*métodos comunes de seguridad sobre supervisión*].

La NSA ES ha proporcionado su asistencia desinteresada para la revisión de la traducción de esta guía.
 Donde aparentemente existan diferencias entre la versión traducida y la versión en inglés, la versión en inglés tiene precedencia.

Contenido

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Introducción | 2 |
| 1.1 | Objetivo de la guía..... | 2 |
| 1.2 | ¿A quién va dirigida esta guía? | 2 |
| 1.3 | Ámbito de aplicación | 2 |
| 1.4 | Estructura de las directrices | 3 |
| 2 | Disposiciones para la supervisión coordinada o conjunta | 5 |
| 2.1 | General | 5 |
| 2.2 | Directrices..... | 5 |
| 2.3 | Intercambio de información..... | 9 |
| 2.3.1 | Disposiciones prácticas e información general | 9 |
| 2.3.2 | Otra información | 10 |
| 2.4 | Criterios para seleccionar una autoridad nacional de seguridad que asuma el liderazgo..... | 11 |

La NSA ES ha proporcionado su asistencia desinteresada para la revisión de la traducción de esta guía.
 Donde aparentemente existan diferencias entre la versión traducida y la versión en inglés, la versión en inglés tiene precedencia.

2 Disposiciones para la supervisión coordinada o conjunta

2.1 General

Las autoridades nacionales de seguridad deben vigilar el rendimiento en materia de seguridad de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que supervisan y adoptan las medidas pertinentes para garantizar la conformidad de los sistemas de gestión de la seguridad de estas empresas ferroviarias y administradores de seguridad con el marco normativo. Para lograr este objetivo, tal como se señala en el artículo 17 de la Directiva (UE) 2016/798 y el artículo 8, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/761 por el que se establecen los métodos comunes de seguridad sobre supervisión, las autoridades nacionales de seguridad deben coordinarse entre ellas compartiendo información pertinente. Esta coordinación debería comprender a aquellas empresas ferroviarias que desarrollen operaciones en otro Estado miembro en virtud de las disposiciones europeas específicas en esta materia, así como las empresas ferroviarias que tengan asociaciones o acuerdos contractuales con empresas ferroviarias de otro Estado miembro para prestar servicios de conformidad con el sistema de gestión de la seguridad de dicha empresa ferroviaria, aunque el personal o el tren pertenezcan a la empresa ferroviaria del primer Estado miembro. La coordinación debe formar parte de las disposiciones específicas establecidas entre las autoridades nacionales de seguridad.

Este intercambio de información debe contemplarse en un contexto más amplio que las actividades de supervisión de las autoridades nacionales de seguridad. El proceso general de certificación consiste en una evaluación de la seguridad, la certificación de seguridad, la supervisión posterior a la expedición y la reevaluación seguida por la recertificación (o renovación). Estas distintas actividades están interrelacionadas. La evaluación de la seguridad sirve de base para las actividades de supervisión que, a su vez, fundamentan la reevaluación y posterior recertificación (o renovación). Dado que la Agencia es la encargada de expedir certificados de seguridad únicos de conformidad con el artículo 10, apartado 5, de la Directiva (UE) 2016/798, las disposiciones de coordinación también deberían hacerse extensivas a la Agencia según corresponda (p. ej., cuando la Agencia actúa como órgano de certificación de la seguridad responsable de la emisión del certificado de seguridad único).

2.2 Directrices

La siguiente tabla ofrece más explicaciones sobre el artículo pertinente que se enumera en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/761 [métodos comunes de seguridad sobre supervisión].

| Artículo | Descripción | Comentario |
|----------|---|--|
| 1 | Acordar cuáles de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras operan de forma tal que haga necesaria una supervisión coordinada o conjunta. | En lo que respecta a las empresas ferroviarias, ERADIS permite realizar búsquedas de aquellas empresas ferroviarias cuyo ámbito de operación abarque uno o varios Estados miembros. Pero tenga en cuenta que si una empresa ferroviaria opera en otro Estado miembro en virtud de un acuerdo contractual o de asociación con otra empresa ferroviaria, ERADIS no mostrará esta información. |
| 2 | Acordar una lengua o lenguas comunes y el nivel de confidencialidad de la información | Las disposiciones deberían tener en cuenta cualquier reglamento nacional y de la UE vigente |

La NSA ES ha proporcionado su asistencia desinteresada para la revisión de la traducción de esta guía.
Donde aparentemente existan diferencias entre la versión traducida y la versión en inglés, la versión en inglés tiene precedencia.

| Artículo | Descripción | Comentario |
|----------|--|---|
| | que se vaya a utilizar a los fines de sus acuerdos de coordinación. | en relación con la confidencialidad y la protección de datos. |
| 3 | <p>Acordar qué información se va a intercambiar y un calendario para dicho intercambio:</p> <p>(a) intercambiar información relevante sobre las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras identificados en el punto 1 y compartir los resultados de sus actividades de evaluación;</p> | <p>La información abarca:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las operaciones en otros Estados miembro, independientemente de cómo las gestione la empresa (p. ej., filiales en otros Estados miembros, servicios ferroviarios operados bajo el certificado de seguridad de otra empresa ferroviaria asociada). - Los riesgos que predominan en el sistema ferroviario de los distintos Estados miembros y que se utilicen en cada Estado miembro para llevar a cabo su supervisión basada en riesgos. - Los principales cambios (operativos, técnicos, organizativos) gestionados por la empresa ferroviaria. - Las preguntas o preocupaciones si se sospecha de deficiencias o disconformidades con lo dispuesto en el sistema de gestión de la seguridad. - El resultado y las debilidades detectadas durante la evaluación del sistema de gestión de la seguridad (p. ej., un registro de los problemas detectados). <p>Se alienta a las autoridades nacionales de seguridad a actuar con discreción sobre la forma en que definirán y llevarán a la práctica el intercambio de información, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intercambios periódicos de correos electrónicos; - Reuniones periódicas. - Base de datos segura, servicio de alojamiento de archivos (almacenamiento en la nube). |
| 3 | (b) facilitar copias de las autorizaciones de seguridad cuando corresponda; | - |
| 3 | (c) compartir los resultados de las actividades de supervisión correspondientes, incluidas las decisiones y medidas de ejecución, si procede; | <p>Se puede compartir con las autoridades nacionales de seguridad implicadas un informe final de las auditorías e inspecciones al sistema de gestión o un resumen de los hallazgos, conclusiones y recomendaciones (si las hay).</p> <p>Un plan de acción acordado con la empresa puede dar lugar a un seguimiento coordinado con otras autoridades nacionales de seguridad.</p> |
| 3 | (d) compartir información sobre el nivel en materia de seguridad de las | El informe anual de la empresa podría ayudar a las autoridades nacionales de seguridad en el |

La NSA ES ha proporcionado su asistencia desinteresada para la revisión de la traducción de esta guía.
 Donde aparentemente existan diferencias entre la versión traducida y la versión en inglés, la versión en inglés tiene precedencia.

| Artículo | Descripción | Comentario |
|----------|--|---|
| | empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras identificados en el punto 1 en cada Estado miembro. | desarrollo de su plan de supervisión. Se espera que este informe describa la eficacia con que la empresa cumplió, supervisó y mejoró su rendimiento en materia de seguridad y, posteriormente, cómo ha aplicado el plan de acción resultante de las debilidades detectadas previamente durante la evaluación del sistema de gestión de la seguridad y/o las actividades de supervisión. |
| 4 | <p>Compartir criterios de la toma de decisiones:</p> <p>(a) compartir información sobre el modo en que cada autoridad nacional de seguridad selecciona sus actividades para cada empresa ferroviaria y administrador de infraestructuras afectados como parte del plan de supervisión;</p> <p>(b) establecer un diálogo entre las autoridades nacionales de seguridad competentes sobre la respuesta propuesta para resolver lagunas importantes en materia de cumplimiento.</p> | <p>Las distintas autoridades nacionales de seguridad podrían tener bases jurídicas diferentes para responder a los incumplimientos, así como distintas opiniones sobre la gravedad de una disconformidad específica. Probablemente no sea posible adoptar una forma plenamente armonizada para abordar las deficiencias de conformidad por el momento. Las autoridades nacionales de seguridad implicadas deberían mantener siempre un diálogo sobre la respuesta más adecuada. Como mínimo, debe producirse un intercambio de información entre las autoridades nacionales de seguridad implicadas sobre las medidas adoptadas cuando se detecte un incumplimiento en un Estado miembro para que otras autoridades nacionales de seguridad tengan la oportunidad de comprobar si existe una disconformidad similar en su Estado miembro [véase también el punto 3, letra a)].</p> |
| 5 | <p>Gestionar la coordinación:</p> <p>(a) compartir las estrategias y planes de supervisión existentes;</p> <p>(b) establecer puntos de interés comunes y/o cuestiones comunes;</p> <p>(c) planificar de forma eficiente iniciativas individuales, coordinadas o conjuntas, sin causar ningún inconveniente innecesario a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras y evitando duplicaciones en el ámbito de dichas iniciativas.</p> | <p>El intercambio de estrategias de supervisión permite a las autoridades nacionales de seguridad entender de qué forma llevan a cabo la determinación de objetivos relacionados con la supervisión las NSAs (p. ej., la herramienta de establecimiento de prioridades basadas en el riesgo cuantitativo para evaluar los riesgos asociados a una empresa ferroviaria y la posterior necesidad de realizar actividades de supervisión, planificación basada en una serie de visitas durante un periodo determinado para cerciorarse de que la empresa ferroviaria se supervisa al menos una vez al año) y cuáles son los mayores riesgos que deben gestionarse en esa empresa en concreto. El intercambio de planes de supervisión debería aportar una perspectiva sobre el tipo de actividades de supervisión, el plan temporal y los ámbitos que generan preocupación a cada autoridad nacional de seguridad.</p> <p>Por ejemplo, las autoridades nacionales de seguridad podrían detectar deficiencias en el</p> |

La NSA ES ha proporcionado su asistencia desinteresada para la revisión de la traducción de esta guía.
 Donde aparentemente existan diferencias entre la versión traducida y la versión en inglés, la versión en inglés tiene precedencia.

| Artículo | Descripción | Comentario |
|----------|---|---|
| | | <p>sistema de gestión de competencias de las empresas ferroviarias para el cual la Agencia ha emitido un certificado de seguridad único. Como consecuencia, podría considerarse necesario analizar el plan de supervisión de la autoridad nacional de seguridad que se ocupa de coordinar la supervisión del sistema de gestión de la seguridad, comprobar si se realizaron actividades de supervisión específicas recientemente y, a continuación, coordinarse con otras autoridades nacionales de seguridad para debatir sobre lo que se ha hecho y qué actividades adicionales deben planificarse y por parte de quién.</p> |
| 6 | <p>Acordar qué autoridad(es) nacional(es) de seguridad deben encargarse del seguimiento de las acciones destinadas a abordar cuestiones residuales que se hayan aplazado para la supervisión, cuando corresponda.</p> | <p>Tras la evaluación, puede solicitarse a la empresa que establezca un plan de acción para abordar las cuestiones pendientes tras la expedición de un certificado de seguridad único (o autorización de seguridad). En caso de que la Agencia actúe como órgano de certificación de la seguridad, se pide a las autoridades nacionales de seguridad que informen (a petición de la Agencia) sobre el seguimiento del plan de acción por parte de la empresa cuando se presente una solicitud de renovación. Basándose en este informe, la Agencia puede revisar su registro de problemas detectados y cerrar, cuando sea conveniente, los que considere.</p> |
| 7 | <p>Acordar hacia qué áreas se van a orientar las actividades de forma coordinada o conjunta:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) identificar los principales riesgos para las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras pertinentes que habrán de ser abordados de forma coordinada o conjunta por parte de las autoridades nacionales de seguridad; (b) acordar qué autoridad nacional de seguridad dirigirá las actividades y sobre qué cuestiones, si procede, sobre la base de criterios bien establecidos; (c) acordar qué tipos de actividades de supervisión conjunta emprender, si procede; (d) acordar de qué forma debe informarse a las empresas ferroviarias y a los administradores | <p>Un enfoque coordinado o conjunto no se limita al desarrollo de enfoques coordinados para afrontar las disconformidades. Se alienta, además, a una mayor proactividad por parte de las autoridades nacionales de seguridad.</p> <p>Las autoridades nacionales de seguridad pueden decidir emprender, voluntariamente, actividades conjuntas y, en ese caso, definir qué actividades conjuntas llevar a cabo y de qué cuestiones ocuparse (así como qué autoridad nacional de seguridad debe asumir el liderazgo en cada cuestión). También podrían organizar una comunicación conjunta con la empresa ferroviaria (cerciorándose de que todas las partes de la empresa ferroviaria que operen en los Estados miembros en cuestión reciben la información al mismo tiempo). El resultado de estas actividades conjuntas podría adoptar la forma de un plan de supervisión conjunto acordado para la empresa ferroviaria correspondiente.</p> |

La NSA ES ha proporcionado su asistencia desinteresada para la revisión de la traducción de esta guía.
 Donde aparentemente existan diferencias entre la versión traducida y la versión en inglés, la versión en inglés tiene precedencia.

| Artículo | Descripción | Comentario |
|----------|--|--|
| | de infraestructuras sobre los mecanismos y acuerdos a que están llegando las NSAs. | Cualquier enfoque común que se establezca en relación con la supervisión debe ser transparente. |
| 8 | Compartir las buenas prácticas: (a) elaborar acuerdos para revisar y coordinar periódicamente las actividades de supervisión para las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras pertinentes; (b) elaborar acuerdos para evaluar la eficacia de la coordinación y la cooperación entre autoridades nacionales de seguridad, incluida la Agencia cuando resulte necesario. | Las disposiciones de cooperación y coordinación de las autoridades nacionales de seguridad en las actividades de supervisión podrían diferir en función de la ubicación de las autoridades nacionales de seguridad implicadas. Los Estados miembro vecinos podrían establecer disposiciones específicas para ayudarles a cumplir sus planes. |

2.3 Intercambio de información

Las autoridades nacionales de seguridad que supervisen empresas ferroviarias que operen en más de un Estado miembro o administradores de infraestructuras con infraestructuras transfronterizas pueden compartir la información del siguiente listado no exhaustivo:

2.3.1 Disposiciones prácticas e información general

- Modelos de acuerdos entre organizaciones pertinentes;
- Punto(s) de contacto en cada organización;
- Acuerdos de comunicación (p. ej., establecer reuniones de coordinación), así como el calendario para el intercambio de información y la política lingüística aplicable a la coordinación y cooperación;
- Disposiciones prácticas (p. ej., un plan) para intercambiar información en el contexto de una actividad de supervisión coordinada o conjunta específica, incluyendo:
 - › Punto(s) de contacto (si hay un contacto específico para cada actividad);
 - › Objetivo, tipo y alcance del intercambio (p. ej., una inspección conjunta sobre el calibrado de ruedas de un tipo concreto de vehículos en un taller de mantenimiento específico), así como cualquier acuerdo específico de comunicación (p. ej., un punto de contacto específico o detalles de comunicación como el correo electrónico o el teléfono);
 - › La acreditación de seguridad necesaria para acceder a instalaciones concretas (o depósito);
 - › Normas de seguridad de las instalaciones, incluyendo el equipo de protección personal exigido;
- Lista de empresas ferroviarias (y administradores de infraestructuras, según corresponda) cuyo ámbito de operación comprenda más de un Estado miembro. Esto incluye el inicio y el fin de la validez del certificado de seguridad (o autorización de seguridad), el área de operación correspondiente y el tipo y alcance del servicio prestado, la identificación de los contratistas y socios pertinentes con sus correspondientes certificados de seguridad (o autorizaciones), cuando proceda;
- Lista de entidades encargadas del mantenimiento asociadas con las empresas ferroviarias anteriores (y administradores de infraestructuras), sus contratistas y socios. Esto incluye el inicio y el fin de la validez de los certificados, cuando corresponda;
- Información sobre la estrategia y el/los plan(es) de supervisión, incluyendo cualquier información de referencia pertinente relacionada con el marco jurídico nacional, terminología, técnicas de supervisión,

La NSA ES ha proporcionado su asistencia desinteresada para la revisión de la traducción de esta guía.

Donde aparentemente existan diferencias entre la versión traducida y la versión en inglés, la versión en inglés tiene precedencia.

criterios de toma de decisiones, las buenas/mejores prácticas extraídas de la experiencia, actividades de supervisión de las entidades encargadas del mantenimiento, cuando corresponda, etc.;

- *Información sobre base(s) de datos o registro(s) pertinentes (p. ej., las autoridades nacionales de seguridad podrían facilitar a otras autoridades nacionales de seguridad las credenciales para recuperar información de una base de datos/registro donde se almacenen los resultados de la supervisión);*
- *El método para afrontar una deficiencia de conformidad cuando las autoridades nacionales de seguridad que cooperan tengan una base jurídica diferente o diferentes opiniones sobre la gravedad de una disconformidad específica;*
- *Registros de la evaluación de la efectividad de los acuerdos de coordinación y cooperación entre autoridades nacionales de seguridad, así como cualquier medida adoptada para mejorarlas y buenas prácticas.*

2.3.2 Otra información

- *La información que debe intercambiarse entre las actividades de evaluación y supervisión (véase la Guía de supervisión);*
- *Cambios importantes en la organización y/o el sistema de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias pertinentes (y administradores de infraestructuras), así como los cambios significativos (operativos, técnicos, organizativos) gestionados por las empresas ferroviarias (y administradores de infraestructuras) y los cambios sustanciales que exijan la actualización del certificado o la autorización de seguridad, si no están disponibles todavía en el/los informe(s) anual(es) de seguridad de la empresa (cuando se informe sobre la aplicación de los métodos comunes de seguridad pertinentes);*
- *Cuestiones específicas identificadas con las empresas ferroviarias (y administradores de infraestructuras) que sean relevantes (p. ej., una empresa no está adoptando las medidas de control de riesgos necesarias) y deberían ser compartidas con otras autoridades nacionales de seguridad;*
- *Resultados de los análisis de las alertas del sistema de información sobre seguridad (nivel nacional y/o de la UE);*
- *Procedimientos internos de las autoridades nacionales de seguridad, manual o instrucciones, según proceda (p. ej., en caso de que esté prevista una supervisión conjunta);*
- *Informes de supervisión (o partes relevantes de estos) y otros documentos justificativos, cuando corresponda;*
- *Otra información relacionada con la supervisión de las entidades encargadas del mantenimiento, cuando corresponda, así como decisiones adoptadas con respecto a ellas.*

Alguna de la información anterior relacionada con la capacidad de la empresa para cumplir con sus objetivos de negocio relacionados con seguridad mediante la aplicación efectiva (mantenimiento y mejora continua) del sistema de gestión de la seguridad puede obtenerse del informe anual de seguridad de la empresa, p. ej., en los informes sobre la aplicación de los métodos comunes de seguridad pertinentes. Sin embargo, se supone que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras proporcionan su informe anual de seguridad a las autoridades nacionales de seguridad que llevan a cabo actividades de supervisión en su área de operación correspondiente.

En cualquier caso, como parte de las disposiciones de coordinación, se aconseja a las autoridades nacionales de seguridad que compartan entre ellas los informes anuales de seguridad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras cuando proceda. Aunque estos informes no sean específicos de su área de operación, pueden contener información relevante. No obstante, se recomienda que las empresas remitan anualmente a las autoridades nacionales de seguridad correspondientes un informe de seguridad nacional único que abarque el área de operación (si este no se limita a un Estado miembro).

2.4 Criterios para seleccionar una autoridad nacional de seguridad que asuma el liderazgo

Antes de expedir un certificado de seguridad único a empresas ferroviarias que operen en más de un Estado miembro o una autorización de seguridad a administradores de infraestructuras con infraestructuras transfronterizas, las autoridades nacionales de seguridad pertinentes deben decidir sin dilación cuál de ellas asumirá el liderazgo a la hora de coordinar la supervisión de la correcta aplicación y la efectividad del sistema de gestión de la seguridad, a fin de evitar duplicidades en la supervisión. Esto debe realizarse antes de que se inicie la supervisión y tras recibir la información del Organismo de certificación de seguridad sobre los problemas residuales trasladados a la supervisión. De conformidad con el artículo 8 de los métodos comunes de seguridad sobre supervisión, las autoridades nacionales de seguridad deben establecer criterios como parte de sus acuerdos de coordinación [véase el punto 7, letra b) anterior].

Este papel de liderazgo no implica que la responsabilidad de llevar a cabo la supervisión de estas empresas ferroviarias o administradores de infraestructura se otorgue a la autoridad nacional de seguridad seleccionada. Cada autoridad nacional de seguridad sigue siendo responsable de las actividades de supervisión en su Estado miembro. Sin embargo, la duplicación de las inspecciones y auditorías debe evitarse y, para ello, es necesario que las autoridades nacionales de seguridad se coordinen entre ellas. Siempre constituye una buena práctica invitar a las autoridades nacionales de seguridad a participar en las actividades de supervisión como observadoras y compartir los resultados de sus actividades de supervisión [véase el punto 3, letra c) anterior].

Las autoridades nacionales de seguridad del Estado miembro en que esté registrada la empresa ferroviaria (o administrador de infraestructuras) podrían parecer una buena opción por defecto porque, en primer lugar, la autoridad nacional de seguridad domina la lengua del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria (o administrador de infraestructuras), lo que facilita la comprensión de dicho sistema y el control de su aplicación y su efectividad y, en segundo lugar, tiene una relación estrecha con la empresa ferroviaria (o administrador de infraestructuras) debido a la proximidad geográfica con la sede, esto es, donde se gestionan las operaciones.

Sin embargo, en algunos casos, la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras podría tener su documentación en otra lengua (p. ej., en inglés), en particular si desarrolla operaciones limitadas en el Estado miembro en cuestión, pero tiene operaciones transfronterizas significativas. Además, algunas autoridades nacionales de seguridad podrían imponer tasas por sus actividades de supervisión, lo cual también puede repercutir en la decisión.

Por lo tanto, podría resultar interesante tener en cuenta otros criterios además del lugar en que esté domiciliada la empresa (es decir, donde esté ubicada su sede), como por ejemplo:

- *el volumen de las operaciones en cada Estado miembro (kilómetros de tren);*
- *la dimensión de la organización (número de trabajadores) en cada Estado miembro;*

Puede otorgarse prioridad a los criterios anteriores en función de las consideraciones nacionales.