

Ghid

Coordonarea între autoritățile naționale de siguranță – O abordare comună privind supravegherea

	<i>Redactat de</i>	<i>Validat de</i>	<i>Aprobat de</i>
<i>Numele</i>	M. SCHITTEKATTE	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Poziția</i>	Responsabil de proiect	Manager de proiect	Șef de unitate
<i>Data</i>	28.06.2018	28.06.2018	28.06.2018
<i>Semnătura</i>			

Istoric versiuni

<i>Versiunea</i>	<i>Data</i>	<i>Observații</i>
1.0	28.06.2018	Versiune pentru publicarea finală

Prezentul document este o orientare fără forță juridică obligatorie a Agenției Europene a Căilor Ferate. Aceasta nu aduce atingere proceselor decizionale prevăzute de legislația UE aplicabilă. Mai mult, Curtea de Justiție a Uniunii Europene este singura competentă să ofere o interpretare obligatorie a dreptului UE.

1 Introducere

Ulterior acordării unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, autoritățile naționale de siguranță (ANS-uri) trebuie să efectueze supravegherea activităților întreprinderii feroviare sau administratorului infrastructurii la un nivel corespunzător pentru a se asigura că ceea ce s-a menționat în cererea depusă de aceștia în vederea obținerii unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță reflectă realitatea și respectă în continuare obligațiile legale.

În conformitate cu articolul 17 alineatele (7) și (9) din Directiva (UE) 2016/798, ANS-urile implicate în supravegherea unei întreprinderi feroviare care operează în mai multe state membre sau a unui administrator de infrastructură cu infrastructură transfrontalieră trebuie să coopereze între ele pentru a evita orice suprapunere a supravegherii și pentru a-și coordona abordarea în ceea ce privește supravegherea pentru a se asigura că toate informațiile fundamentale privind întreprinderea feroviară sau administratorul de infrastructură sunt împărtășite. Trebuie acordată o atenție deosebită problemelor cunoscute și performanței în materie de siguranță a organizației, iar rezultatele trebuie utilizate pentru a direcționa activitățile de supraveghere în zonele cu cel mai mare risc pentru întreaga operațiune.

Regulamentul (UE) 2018/761 de stabilire a unor metode comune de siguranță în materie de supraveghere oferă mai multe detalii cu privire la ceea ce presupune această cooperare. În special, articolul 8 solicită ANS-urilor să își coordoneze abordările în materie de supraveghere pentru a se asigura că sistemul de management al siguranței este eficace și că astfel de activități de coordonare presupun acorduri referitoare la informațiile pe care trebuie să le împărtășească ANS-urile implicate pentru a asigura o abordare comună a supravegherii întreprinderii feroviare sau administratorului de infrastructură relevant.

1.1 Scopul ghidului

Prezentul document oferă orientări pentru a sprijini ANS-urile în coordonarea activităților lor în cadrul supravegherii întreprinderilor feroviare care operează în mai multe state membre sau a administratorilor de infrastructură cu infrastructuri transfrontaliere, în conformitate cu articolul 17 alineatele (7) și (9) din Directiva (UE) 2016/798 și cu articolul 8 din Regulamentul (UE) 2018/761

Notă; în scopul coordonării supravegherii transportului de mărfuri periculoase pe căi ferate, o ANS poate avea un rol direct de autoritate competentă sau poate avea un rol de coordonare care asigură legătura, după caz, cu orice alta autoritate competentă în materie de transport de mărfuri periculoase. La organizarea coordonării, ANS-urile vor trebui să țină seama de acest lucru.

1.2 Cui i se adresează acest ghid?

Prezentul ghid se adresează ANS-urilor în ceea ce privește elaborarea și punerea în aplicare de către acestea a abordării coordonate sau comune a supravegherii.

1.3 Domeniu de aplicare

Prezentul document oferă exemple privind tipul de informații care pot face obiectul unor schimburi între ANS-uri, pe baza cadrului de supraveghere coordonată și comună stabilit în anexa II la Regulamentul (UE) 2018/761

De asemenea, acesta oferă exemple de criterii care pot fi utilizate de ANS-uri pentru a determina ANS care ar trebui să aibă un rol de conducere în coordonarea supravegherii întreprinderilor feroviare care operează în mai multe state membre sau a administratorilor de infrastructură cu infrastructuri transfrontaliere.

Împărtășirea informațiilor colectate în timpul supravegherii desfășurate împreună cu alte ANS-uri relevante și, atunci când este cazul, cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (denumită în continuare, de asemenea, „agenția”) nu este abordată în prezentul document (vezi *Ghidul de supraveghere*).

1.4 Structura orientărilor

Prezentul document face parte din compendiul de orientări al agenției care sprijină întreprinderile feroviare, administratorii de infrastructură, autoritățile naționale de siguranță și agenția în îndeplinirea rolului și a sarcinilor lor în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798.

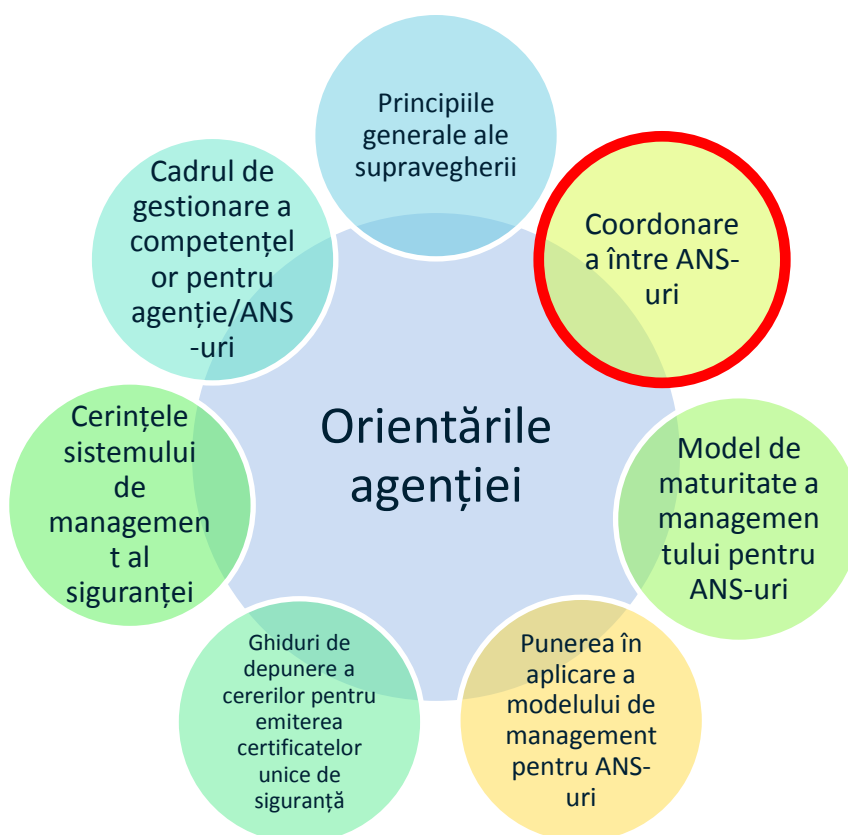


Figura 1: Compendiul de orientări al agenției

Structura prezentului document se bazează în principal pe conținutul anexei II la Regulamentul (UE) 2018/761 [*MCS în materie de supraveghere*].

Cuprins

1	Introducere	3
1.1	Scopul ghidului	3
1.2	Cui i se adresează acest ghid?	3
1.3	Domeniu de aplicare.....	3
1.4	Structura orientărilor.....	4
2	Mecanisme de supraveghere coordonată sau comună	6
2.1	Generalități.....	6
2.2	Linii directoare.....	6
2.3	Schimbul de informații	10
2.3.1	Aranjamente practice și informații generale.....	10
2.3.2	Alte informații.....	11
2.4	Criterii pentru selecția unei ANS responsabile.....	11

2 Mecanisme de supraveghere coordonată sau comună

2.1 Generalități

ANS-urile trebuie să controleze performanțele în materie de siguranță ale întreprinderilor feroviare și ale administratorilor de infrastructură pe care îi supraveghează și să ia măsurile corespunzătoare pentru a asigura conformitatea cu cadrul de reglementare a sistemelor de management al siguranței ale întreprinderilor feroviare și ale administratorilor de infrastructură. Pentru a realiza acest obiectiv, astfel cum se evidențiază la articolul 17 din Directiva (UE) 2016/798 și la articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (UE) .../ ... de stabilire a unor metode comune de siguranță în materie de supraveghere, ANS-urile trebuie să se coordoneze reciproc prin schimbul de informații relevante. Această coordonare ar trebui să vizeze întreprinderile feroviare care desfășoară operațiuni în alt stat membru în temeiul dispozițiilor europene specifice în materie și, de asemenea, întreprinderile feroviare care au încheiat acorduri de parteneriat sau contractuale cu întreprinderile feroviare din alt stat membru pentru a presta servicii în conformitate cu sistemul de management al siguranței al respectivei întreprinderi feroviare, cu toate că personalul sau trenul provin de la întreprinderea feroviară din primul stat membru. Coordonarea ar trebui să fie inclusă în mecanismele specifice dintre ANS-uri.

Acest schimb de informații trebuie luat în considerare într-un context mai amplu decât cel al activităților de supraveghere ale ANS-urilor. Procesul global de certificare constă în evaluarea siguranței, certificarea siguranței, supravegherea post-atribuire, reevaluarea urmată de recertificare (sau reînnoire). Aceste activități diferite sunt interconectate între ele. Evaluarea siguranței influențează activitățile de supraveghere care, la rândul lor, influențează reevaluarea și recertificarea (sau reînnoirea) ulterioară. Întrucât agenției îi este încredințată eliberarea certificatelor unice de siguranță în conformitate cu articolul 10 alineatul (5) din Directiva (UE) 2016/798, mecanismele de coordonare ar trebui, de asemenea, să fie extinse, după caz, la agenție(și anume, atunci când agenția acționează în calitate de organism de certificare a siguranței responsabil de emiterea certificatului unic de siguranță).

2.2 Linii directoare

Următorul tabel furnizează explicații suplimentare cu privire la articolul relevant din anexa II la Regulamentul (UE) .../ ... [MCS privind supravegherea].

Articol	Descriere	Observație
1	Convine asupra întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură care operează astfel încât să necesite supravegherea coordonată sau comună.	Pentru întreprinderile feroviare, ERADIS permite efectuarea de căutări privind întreprinderile feroviare cu o zonă de funcționare în mai multe state membre. Notă explicativă: în cazul în care o întreprindere feroviară funcționează într-un alt stat membru în temeiul unui acord contractual sau de parteneriat cu o altă întreprindere feroviară, ERADIS nu va menționa acest lucru.
2	Convine asupra limbii (limbilor) comune și asupra nivelului de confidențialitate al informațiilor care urmează să fie utilizate în scopul mecanismelor lor de coordonare.	Mecanismele trebuie să ia în considerare toate reglementările naționale și UE în vigoare relevante în ceea ce privește confidențialitatea și protecția datelor.

<i>Articol</i>	<i>Descriere</i>	<i>Observație</i>
3	<p>Convine asupra informațiilor care fac obiectul schimbului și asupra planului pentru efectuarea schimbului:</p> <p style="padding-left: 40px;">schimbă informații relevante privind întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură identificați la punctul 1 și partajează rezultatele activităților lor de evaluare</p>	<p>Informațiile includ:</p> <p>Operațiunile desfășurate în alte state membre, indiferent de modul în care acestea sunt administrate de către societate (de exemplu, filialele în alte state membre, serviciile de transport feroviar operate în temeiul certificatului de siguranță al unei alte întreprinderi feroviare partenere).</p> <p>Riscurile care sunt prevalente în cadrul sistemului feroviar din diferitele state membre și care sunt utilizate în fiecare stat membru pentru efectuarea propriei supravegheri bazate pe riscuri.</p> <p>Modificările majore (operaționale, tehnice, organizaționale) gestionate de ÎF.</p> <p>Cercetările sau preocupările în cazul în care suspectează deficiențe sau neconformități în raport cu mecanismele sistemului de management al siguranței.</p> <p>Rezultatul și punctele slabe observate în timpul evaluării sistemului de management al siguranței (de exemplu, registrul de probleme).</p> <p>ANS-urile sunt încurajate să își exercite puterea de apreciere cu privire la modul în care vor defini și vor aplica schimbul de informații, de exemplu:</p> <p>Schimb periodic de e-mailuri;</p> <p>Întâlniri organizate sistematic;</p> <p>Baze de date securizate, servicii de găzduire a fișierelor (stocare în cloud).</p>
3	furnizează copii ale autorizațiilor de siguranță, atunci când este cazul;	
3	împărtășește rezultatele activităților de supraveghere conexe, inclusiv deciziile și acțiunile de aplicare, după caz;	<p>Raportul final al auditurilor și inspecțiilor sistemului de management sau un rezumat al constatărilor, concluziilor și recomandărilor (dacă acestea există) poate fi comunicat ANS-urilor în cauză.</p> <p>Un plan de acțiune convenit cu societatea poate avea ca rezultat supravegherea coordonată cu alte ANS-uri.</p>
3	împărtășește informații privind performanța în materie de siguranță a întreprinderilor feroviare și a administratorilor de infrastructură	Raportul anual al societății poate sprijini ANS în elaborarea planului de supraveghere. Se așteaptă ca raportul să descrie eficiența cu care societatea a realizat, a monitorizat și a îmbunătățit performanța sa în materie de siguranță și, ulterior, modul în care

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

Articol	Descriere	Observație
	<p>identificați la punctul 1 pentru fiecare stat membru.</p>	<p>aceasta a pus în aplicare planul de acțiune care rezultă din deficiențele observate în cursul activităților de evaluare și/sau supraveghere a sistemului de management al siguranței.</p>
<p>4</p>	<p>Împărtășește criteriile de luare a deciziilor:</p> <p> împărtășește informații privind modul în care fiecare autoritate națională de siguranță își direcționează activitățile cu privire la fiecare întreprindere feroviară și administrator de infrastructură în cauză, ca parte a planului de supraveghere;</p> <p> pune bazele unui dialog între autoritățile naționale de siguranță relevante cu privire la răspunsul propus în vederea remedierii lacunelor majore de conformitate.</p>	<p>Diferite ANS-uri pot avea un temei juridic diferit pentru răspunsul lor la lacunele de conformitate și poate avea, de asemenea, opinii diferite cu privire la gravitatea unei anumite neconformități. Un mod complet armonizat de abordare a lacunelor de conformitate nu se poate realiza deocamdată. Un dialog cu privire la răspunsul adecvat trebuie să aibă loc întotdeauna între ANS-urile relevante. Ca o cerință minimă, ar trebui să existe un schimb de informații între ANS-urile relevante cu privire la acțiunile întreprinse pentru a face față unei lacune de conformitate într-un stat membru, astfel încât celelalte ANS-uri să aibă ocazia de a verifica dacă o neconformitate similară există în cadrul statului lor membru [vezi și punctul 3 litera (a)].</p>
<p>5</p>	<p>Gestionează coordonarea:</p> <p> împărtășește strategiile și planurile de supraveghere existente;</p> <p> stabilește punctele de interes comune și/sau aspectele comune;</p> <p> planifică inițiative individuale, coordonate sau comune în mod eficient, fără a provoca inconveniente inutile întreprinderilor feroviare și administratorilor de infrastructură și evitând suprapunerile în domeniul de aplicare a acestor inițiative.</p>	<p>Schimbul de strategii de supraveghere permite ANS-urilor să înțeleagă modul în care orientarea supravegherii este determinată de către ANS-urile relevante (de exemplu, un instrument cantitativ de stabilire a priorităților bazate pe riscuri pentru evaluarea riscului asociat unei ÎF și necesitatea ulterioară de activități de supraveghere, planificare bazată pe un număr de vizite într-o anumită perioadă de timp pentru a se asigura că ÎF este supravegheată cel puțin o dată pe an) și care sunt cele mai mari riscuri care trebuie gestionate pentru respectiva societate anume. Schimbul de planuri de supraveghere ar trebui să ofere o perspectivă asupra tipului de activități de supraveghere, asupra calendarului de acțiune și asupra domeniilor de interes vizate de fiecare ANS.</p> <p>De exemplu, ANS ar putea identifica deficiențele din sistemul de gestionare a competențelor al întreprinderii feroviare pentru care agenția a emis un certificat unic de siguranță. În consecință, aceasta poate considera că este necesar să cerceteze planul de supraveghere al ANS responsabilă de coordonarea supravegherii sistemului de management al siguranței pentru a verifica dacă a avut loc recent o activitate de supraveghere specifică și ulterior, să se coordoneze cu cealaltă ANS pentru a discuta ce anume s-a</p>

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

Articol	Descriere	Observație
		realizat și activitățile suplimentare care trebuie planificate și de către cine.
6	<p>Convine asupra autorității (sau autorităților) naționale de siguranță care ar trebui să urmărească acțiunile pentru care finalizarea este amânată pentru supraveghere, atunci când este cazul.</p>	<p>Ulterior evaluării, societatea poate fi obligată să stabilească un plan de acțiune pentru a aborda problemele nesoluționate după acordarea certificatului unic de siguranță (sau a autorizației de siguranță). În cazul în care agenția acționează în calitate de organism de certificare a siguranței, ANS-urile au obligația să raporteze agenției cu privire la urmărirea planului de acțiune de către societate în momentul în care este depusă o cerere de reînnoire. Pe baza acestui raport, agenția își poate revizui registrul de probleme și poate închide problemele aferente, după caz.</p>
7	<p>Convine asupra domeniilor care trebuie vizate într-o manieră coordonată sau comună:</p> <p>identifică riscurile principale pentru întreprinderile feroviare relevante și administratorii de infrastructură, pe care autoritățile naționale de siguranță trebuie să le abordeze într-o manieră coordonată sau comună;</p> <p>convine asupra autorității naționale de siguranță care va întreprinde activități în vederea soluționării problemelor, atunci când este cazul, pe baza unor criterii bine stabilite;</p> <p>stabilește tipuri de activități de supraveghere comună care trebuie să fie întreprinse, după caz;</p> <p>convine asupra modului în care întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură ar trebui să fie informați cu privire la mecanismele și acordurile pe care le încheie autoritățile naționale de siguranță.</p>	<p>O abordare coordonată sau comună nu este limitată la elaborarea unor abordări coordonate în tratarea neconformităților. ANS-urile sunt încurajate, de asemenea, să fie mai proactive.</p> <p>ANS-urile pot decide să întreprindă în mod voluntar activități comune și, în acest caz, să definească activitățile comune care trebuie întreprinse și subiectele pe care acestea trebuie să le trateze (inclusiv care ANS va gestiona o anumită chestiune). De asemenea, acestea pot organiza comunicări comune cu întreprinderea feroviară (asigurându-se că se adresează în același timp tuturor părților întreprinderii feroviare care funcționează în statele membre relevante). Rezultatul acestor activități comune ar putea fi un plan comun de supraveghere, aprobat pentru întreprinderea feroviară relevantă.</p> <p>Fiecare abordare comună a supravegherii aprobată trebuie să fie transparentă.</p>
8	<p>Împărtășește bune practici:</p> <p>elaborează mecanisme în vederea revizuirii și a coordonării periodice a activităților de supraveghere pentru întreprinderile feroviare relevante și administratorii de infrastructură;</p>	<p>Mecanismele de cooperare și coordonare a activității ANS-urilor în cadrul activităților de supraveghere pot fi diferite în funcție de locația ANS-urilor în cauză. Statele membre învecinate pot elabora mecanisme specifice pentru a contribui la realizarea planurilor lor.</p>

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

Articol	Descriere	Observație
	elaborează mecanisme pentru evaluarea eficacității coordonării și a cooperării dintre autoritățile naționale de siguranță incluzând agenția, atunci când este cazul.	

2.3 Schimbul de informații

Următoarele elemente nu sunt o listă exhaustivă a informațiilor care pot fi partajate între ANS-urile care supraveghează întreprinderi feroviare care își desfășoară activitatea în mai mult de un stat membru sau administratorii de infrastructură care exploatează infrastructuri transfrontaliere.

2.3.1 Aranjamente practice și informații generale

- *Modele de acorduri între organizațiile relevante;*
- *Punct(e) de contact pentru fiecare organizație;*
- *Mecanisme de comunicare (de exemplu, stabilirea unor reuniuni de coordonare), inclusiv calendarul pentru schimbul de informații și politica lingvistică pentru coordonare și cooperare;*
- *Aranjamente practice (de exemplu, un plan) pentru schimbul de informații pentru o anumită activitate de supraveghere coordonată sau comună, inclusiv:*
 - › *Punct(e) de contact (dacă există un punct de contact specific pentru fiecare activitate);*
 - › *Scopul, tipul și domeniul de aplicare al schimbului (de exemplu, o inspecție comună privind calibrarea roților unui anumit tip de vehicule într-un atelier de întreținere specific), inclusiv toate modalitățile specifice de comunicare (de exemplu, un punct de contact specific sau informații necesare comunicării, cum ar fi adresa de e-mail sau numărul de telefon);*
 - › *Autorizarea de securitate necesară pentru accesul la un anumit sit (sau depozit);*
 - › *Normele de siguranță specifice sitului, inclusiv echipamentul individual de protecție necesar;*
- *Lista întreprinderilor feroviare (și a administratorilor de infrastructură, după caz) care au o zonă de funcționare în mai multe state membre. Aceasta include data de început și data de sfârșit a valabilității certificatului de siguranță (sau a autorizației de siguranță), zona de funcționare corespunzătoare și tipul și dimensiunea serviciilor furnizate, identificarea contractorilor și a partenerilor relevanți cu certificatele (sau autorizațiile) de siguranță asociate, după caz;*
- *Lista entităților responsabile cu întreținerea asociate cu întreprinderile feroviare menționate mai sus (și cu administratorii de infrastructură), contractorii și partenerii acestora. Aceasta include data de început și data de sfârșit a valabilității certificatelor de siguranță, după caz;*
- *Informații privind strategia și planul de supraveghere, inclusiv orice date fundamentale relevante referitoare la cadrul juridic național, terminologie, tehnici de supraveghere, criteriile de luare a deciziilor, bunele/cele mai bune practici dobândite din experiență, activități de supraveghere a entităților responsabile cu întreținerea, acolo unde este cazul;*
- *Informații privind baza (bazele) de date sau registrul (registrele), acolo unde este cazul (de exemplu, ANS poate furniza acreditări altor ANS-uri pentru a prelua informații dintr-o bază de date/registru unde sunt stocate rezultatele supravegherii);*
- *Metoda de abordare a unei lacune privind conformitatea în cazul în care ANS-urile care cooperează au un temei juridic diferit sau opinii diferite cu privire la starea critică a unei anumite neconformități;*
- *Înregistrări privind evaluarea eficacității mecanismelor de coordonare și cooperare între ANS-uri, inclusiv orice măsuri luate în vederea îmbunătățirii acestora și bune practici.*

2.3.2 Alte informații

- *Informațiile care trebuie transferate între activitățile de evaluare și de supraveghere (vezi Ghidul de supraveghere);*
- *Modificările importante în cadrul organizației și/sau al sistemului de management al siguranței al întreprinderilor feroviare relevante (și al administratorilor de infrastructură), inclusiv schimbările semnificative (operaționale, tehnice, organizaționale) gestionate de întreprinderile feroviare (și administratorii de infrastructură) și modificările substanțiale care impun actualizarea certificatului de siguranță sau a autorizației de siguranță, dacă acestea nu sunt deja disponibile în raportul (rapoartele) anual(e) privind siguranța ale societății în cauză (atunci când raportează cu privire la aplicarea metodelor comune de siguranță relevante);*
- *Problemele specifice identificate împreună cu întreprinderile feroviare (și cu administratorii de infrastructură) care sunt relevante (de exemplu, o societate nu ia măsurile de control al riscului necesare) și care ar trebui să fie împărtășite cu alte ANS-uri;*
- *Rezultatele analizelor provenite din alertele sistemului de informații privind siguranța (la nivel național și/sau la nivelul UE);*
- *Procedurile, manualul sau instrucțiunile interne ale ANS, după caz (de exemplu, în cazul în care este planificată supravegherea comună);*
- *Rapoartele de supraveghere (sau părțile relevante ale acestora) și alte documente justificative, după caz;*
- *Alte informații privind supravegherea entităților responsabile cu întreținerea, după caz, inclusiv orice decizii luate împotriva acestora.*

Unele dintre informațiile de mai sus referitoare la capacitatea societății de a-și atinge obiectivele de activitate privind siguranța prin punerea în aplicare eficace (întreținere și îmbunătățire continuă) a sistemului lor de management al siguranței pot fi extrase din raportul anual de siguranță al societății, de exemplu din raportarea privind aplicarea metodelor comune de siguranță relevante. Cu toate acestea, se presupune că întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură prezintă raportul anual de siguranță ANS(-urilor) relevante care efectuează activități de supraveghere pentru zona lor de funcționare în cauză.

În orice caz, în cadrul mecanismelor lor de coordonare, se recomandă ANS-urilor să comunice între ele rapoartele anuale de siguranță ale întreprinderilor feroviare și ale administratorilor de infrastructură, atunci când este cazul. Inclusiv atunci când rapoartele nu sunt specifice zonei de funcționare a acestora, acestea pot conține totuși informații relevante. Cu toate acestea, se recomandă ca societățile să furnizeze ANS-urilor relevante partea din raportul anual de securitate care se referă la zona de funcționare (dacă aceasta din urmă nu se limitează la un singur stat membru).

2.4 Criterii pentru selecția unei ANS responsabile

Înainte de a elibera un certificat unic de siguranță pentru întreprinderile feroviare care își desfășoară activitatea în mai mult de un stat membru sau a unei autorizații de siguranță pentru administratorii de infrastructură cu infrastructură transfrontalieră, ANS relevante trebuie să decidă cu promptitudine, care dintre acestea trebuie să aibă un rol principal de coordonare a supravegherii aplicării corecte și a eficacității sistemului de management al siguranței pentru a evita dublarea supravegherii. Aceasta ar trebui să aibă loc înainte de începerea supravegherii și după primirea informațiilor din partea organismului de certificare a siguranței în ceea ce privește punctele restante care urmează să fie transmise spresupraveghere. În conformitate cu articolul 8 din metodele comune de siguranță privind supravegherea, criteriile trebuie stabilite de ANS ca parte a mecanismelor lor de coordonare (a se vedea punctul 7 litera (b)).

Rolul de conducere nu înseamnă că responsabilitatea pentru efectuarea supravegherii respectivelor întreprinderi feroviare sau a administratorilor de infrastructură este predată către ANS selectate. Fiecare ANS

este în continuare responsabilă pentru activitățile de supraveghere din statul membru respectiv. Cu toate acestea, duplicarea inspecțiilor și a auditurilor trebuie evitată, iar pentru aceasta este necesară o coordonare între ANS-uri. Invitarea ANS-urilor relevante să participe la activitățile de supraveghere cu rol de observator și să își împărtășească rezultatele activităților de supraveghere [vezi punctul 3 litera (c) de mai sus] este întotdeauna o bună practică.

ANS din statul membru în care este înregistrată întreprinderea feroviară (sau administratorul de infrastructură) poate, în mod implicit, să fie o opțiune bună, întrucât, în primul rând, ANS în cauză stăpânește limba sistemului de management al siguranței al întreprinderii feroviare (sau al administratorului de infrastructură), ceea ce facilitează înțelegerea sistemului de management al siguranței și controlul aplicării și al eficacității acestuia și, în al doilea rând, aceasta are relații consolidate cu întreprinderea feroviară (sau cu administratorul de infrastructură) datorită proximității geografice cu sediul central, și anume locul din care sunt gestionate operațiunile.

Cu toate acestea, în anumite cazuri, documentația întreprinderii feroviare sau a administratorului de infrastructură poate fi în altă limbă (de exemplu, în limba engleză), în special dacă aceasta/acesta are operațiuni limitate în statul membru în cauză, dar are operațiuni transfrontaliere semnificative. În plus, unele ANS-uri pot percepe o taxă pentru activitățile lor de supraveghere, ceea ce ar putea, de asemenea, să influențeze decizia.

Prin urmare, ar putea fi interesant să se ia în considerare și alte criterii decât cel al locului în care este înregistrată societatea (și anume, locația sediului acesteia), cum ar fi:

- *volumul activității desfășurate în fiecare stat membru (pe tren-kilometru);*
- *dimensiunea organizației (personalul) în fiecare stat membru;*

Criteriile de mai sus pot fi prioritizate, de asemenea, în funcție de considerentele naționale.