

Veiledning

Koordinering mellom nasjonale sikkerhetsmyndigheter

	<i>Utarbeidet av</i>	<i>Validert av</i>	<i>Godkjent av</i>
<i>Navn</i>	M. SCHITTEKATTE	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Stilling</i>	Prosjektleder	Prosjektleder	Enhetsleder
<i>Dato</i>	29/06/2018	29/06/2018	29/06/2018
<i>Underskrift</i>			

Dokumenthistorikk

<i>Versjon</i>	<i>Dato</i>	<i>Kommentarer</i>
1.0	29/06/2018	Endelig versjon for publisering.

Dette dokumentet er en ikke-juridisk bindende veiledning fra Den europeiske unions jernbanebyrå. Det berører ikke beslutningsprosessene som er fastsatt i gjeldende EU-lovgivning. Videre er en bindende tolkning av EU-lovgivningen den eneste kompetansen til Den europeiske unions domstol.

The NSA NO 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 Innledning

Etter å ha innvilget et enkelt sikkerhets sertifikat eller en sikkerhetsgodkjenning, må nasjonale sikkerhetsmyndigheter (NSA-er) utføre tilsyn med jernbanevirksomhetens eller infrastrukturforvalterens aktiviteter for å sikre at det som ble sagt i søknaden deres for et enkelt sikkerhets sertifikat eller sikkerhetsgodkjenning gjenspeiler virkeligheten og at de fortsatt overholder juridiske forpliktelser.

I henhold til artikkel 17(7) og (9) i direktiv (EU) 2016/798, skal NSA-er som er involvert i tilsyn av en jernbanevirksomhet som driver i mer enn én medlemsstat, eller en infrastrukturforvalter med grenseoverskridende infrastruktur, samarbeide med hverandre for å unngå duplisering av tilsyn og koordinere sin tilnærming til tilsynet for å sikre at all viktig informasjon om jernbanevirksomheten eller infrastrukturforvalteren deles. Spesiell oppmerksomhet bør rettes mot kjente problemer og organisasjonens sikkerhetsytelse, og resultatene brukes til å målrette tilsynsaktiviteter mot de områdene som innebærer størst risiko for hele driften.

Forordning (EU) 2018/761 etablering av felles sikkerhetsmetoder for tilsyn gir mer detaljert informasjon om hva dette samarbeidet innebærer. Spesielt krever artikkel 8 at NSA-er koordinerer tilnærmingene sine til tilsyn for å sikre at sikkerhetsstyringssystemet er effektivt, og at slike koordineringsaktiviteter innebærer ordninger om hvilken informasjon som skal deles mellom de NSA-ene som er involvert for å sikre en felles tilnærming til tilsynet med den relevante jernbanevirksomheten eller infrastrukturforvalteren.

1.1 Formålet med veiledningen

Dette dokumentet gir veiledning for å bistå NSA-er med å koordinere aktivitetene sine når de fører tilsyn med jernbanevirksomheter som driver i mer enn én medlemsstat, eller infrastrukturforvaltere med grenseoverskridende infrastrukturer, i samsvar med artikkel 17(7) og 17(9) i direktiv (EU) 2016/798 og artikkel 8 i forordning (EU) 2018/761.

Merknad; med henblikk på koordinering av tilsyn av transport av farlig gods med jernbane kan nasjonal sikkerhetsmyndighet kunne ha en direkte rolle som myndighet, eller den kan ha en koorderingsrolle i så stor grad som nødvendig med en annen myndighet innen transport av farlig gods. Ved behov for koordinering må den nasjonale sikkerhetsmyndigheten ta hensyn til dette.

1.2 Hvem er denne veiledningen for?

Denne veiledningen er rettet mot NSA-er for når de utarbeider og implementerer en koordinert eller felles tilnærming til tilsyn.

1.3 Omfang

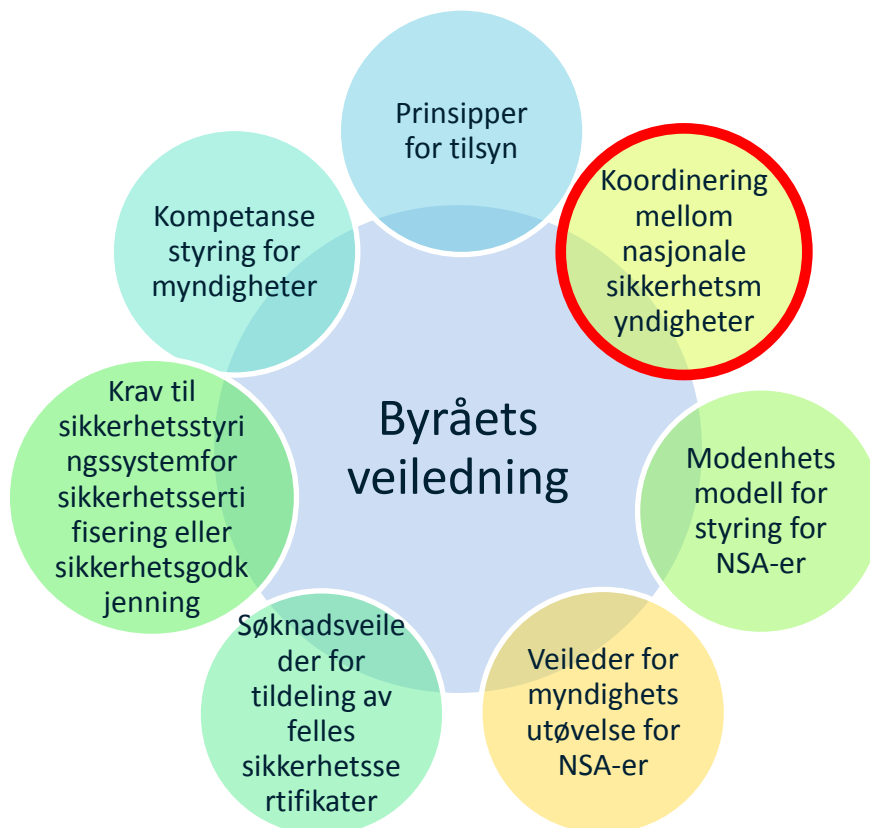
Dette dokumentet gir eksempler på hvilken type informasjon som kan utveksles mellom NSA-ene, basert på rammeverket for koordinert og felles tilsyn som beskrevet i vedlegg II til forordning (EU) 2018/761.

Det gir også eksempler på kriterier som kan brukes av NSA-ene for å fastslå hvilken NSA som skal ha en ledende rolle for å koordinere tilsynet med jernbanevirksomheter som driver i mer enn én medlemsstat, eller infrastrukturforvaltere med grenseoverskridende infrastrukturer.

Deling av informasjon som samles inn under tilsyn, med andre relevante NSA-er og, hvor det er hensiktsmessig, Den europeiske unions jernbanebyrå (heretter også kalt «Byrået») dekkes ikke av dette dokumentet (se *Tilsynsveiledning*).

1.4 Veiledningens struktur

Dette dokumentet er en del av Byråets kompendium av veiledninger som støtter jernbanevirksomheter, infrastrukturforvaltere, nasjonale sikkerhetsmyndigheter og Byrået ved utføring av deres roller og oppgaver i samsvar med direktiv (EU) 2016/798.



Figur 1: Kompendium av Byråets veiledninger

Strukturen til dette dokumentet er hovedsakelig basert på innholdet i vedlegg II til forordning (EU) 2018/761 [*CSM om tilsyn*].

Innhold

1	Innledning	2
1.1	Formålet med veiledningen.....	2
1.2	Hvem er denne veiledningen for?	2
1.3	Omfang	2
1.4	Veiledningens struktur	3
2	Ordninger for koordinert eller felles tilsyn.....	5
2.1	Generelt.....	5
2.2	Retningslinjer	5
2.3	Deling av informasjon.....	9
2.3.1	Praktiske ordninger og generell informasjon	9
2.3.2	Annen informasjon	9
2.4	Kriterier for valg av en ledende NSA	10

2 Ordninger for koordinert eller felles tilsyn

2.1 Generelt

NSA-ene må overvåke sikkerhetsytelsen til de jernbanevirksomhetene og infrastrukturforvalterne som de fører tilsyn med, og iverksette hensiktsmessige tiltak for å sikre at disse jernbaneforetakenes og infrastrukturforvalternes sikkerhetsstyringssystemer overholder det regulatoriske rammeverket. For å oppnå dette formålet, som understreket av artikkel 17 i direktiv (EU) 2016/798 og artikkel 8(1) i forordning (EU) 2018/761 om oppretting av felles sikkerhetsmetoder for tilsyn, må NSA-ene koordinere med hverandre ved å dele relevant informasjon. Denne koordineringen bør dekke de jernbanevirksomheter som har drift i en annen medlemsstat i henhold til de spesifikke europeiske bestemmelsene for dette, og også de jernbanevirksomheter som har partnerskap eller kontraktavtaler med jernbanevirksomheter i en annen medlemsstat for å drive tjenester under det jernbaneforetakets sikkerhetsstyringssystem, selv om de ansatte eller toget er fra jernbanevirksomheten i den første medlemsstaten. Koordinering bør inngå i spesifikke ordninger mellom NSA-ene.

Denne delingen av informasjon skal vurderes i en bredere sammenheng enn NSAs tilsynsaktiviteter. Den overordnede sertifiseringsprosessen består av sikkerhetsvurdering, sikkerhetssertifisering, tilsyn etter innvilgelse, revurdering, etterfulgt av resertifisering (eller fornyelse). Disse forskjellige aktivitetene henger sammen med hverandre. Sikkerhetsvurderingen informerer tilsynsaktivitetene, som igjen informerer revurderingen og påfølgende resertifisering (eller fornyelse). Fordi Byrået kan levere et enkelt sikkerhetssertifikat i samsvar med artikkel 10(5) i direktiv (EU) 2016/798, bør koordineringsordningene også utvides til Byrået etter behov (dvs. når Byrået fungerer som sikkerhetssertifiseringsorgan som er ansvarlig for utstedelse av et enkelt sikkerhetssertifikat).

2.2 Retningslinjer

Følgende tabell gir ytterligere forklaring om det aktuelle elementet som er oppført i vedlegg II til forordning (EU) 2018/761 [CSM om tilsyn].

Element	Beskrivelse	Kommentar
1	Avgjør hvilke jernbanevirksomheter og infrastrukturforvaltere som driver på en slik måte at det kreves koordinert eller felles tilsyn.	For jernbanevirksomheter muliggjør ERADIS søk etter de jernbanevirksomhetene som har et driftsområde i mer enn en medlemsstat. Men merk: Hvis en jernbanevirksomhet driver i en annen medlemsstat i henhold til en kontrakts- eller partnerskapsavtale med en annen jernbanevirksomhet, vil ERADIS ikke vise dette.
2	Avgjøre felles språk og konfidensialitetsnivå for informasjonen som skal brukes i forbindelse med deres koordineringsordninger.	Ordningene bør vurdere alt gjeldende, relevant nasjonalt og EU-regelverk med hensyn til konfidensialitet og databeskyttelse.
3	Avgjøre hvilken informasjon som skal utveksles og en timeplan for utvekslingen:	Informasjonen inkluderer: Drift i andre medlemsstater, uavhengig av hvordan selskapet administrerer dem (f.eks.

<i>Element</i>	<i>Beskrivelse</i>	<i>Kommentar</i>
	utveksle relevant informasjon om jernbanevirksomheter og infrastrukturforvaltere identifisert under punkt 1 og del resultater fra vurderingsaktiviteter	<p>datterselskaper i andre medlemsstater, togtjenester som drives under sikkerhetssertifikatet til en annen partnerjernbanevirksomhet).</p> <p>Risikoene som forekommer i jernbanesystemet til de ulike medlemsstatene, og som brukes i hver medlemsstat for å utføre risikobasert tilsyn.</p> <p>De største endringene (driftsmessige, tekniske, organisatoriske) forvaltet av RU.</p> <p>Spørsmål eller bekymringer hvis den mistenker mangler eller avvik i forhold til sikkerhetsstyringssystemordningene.</p> <p>Utfallet av og svakheter som ble oppdaget under vurderingen av sikkerhetsstyringssystemet (f.eks. problemlogg).</p> <p>NSA-ene oppfordres til å utøve skjønn om hvordan de skal definere og bruke utveksling av informasjon, f.eks.:</p> <p>Regelmessige e-postutvekslinger;</p> <p>Regelmessige møter;</p> <p>Sikker database, filvertstjeneste (skylagring).</p>
3	gi kopier av sikkerhetsgodkjenninger der det er aktuelt;	
3	dele resultater fra relaterte tilsynsaktiviteter, inkludert håndhevelsesvedtak og -tiltak, hvor det er relevant	<p>Endelig rapport om styringssystemrevisjoner og -inspeksjoner eller et sammendrag av funn, konklusjoner og anbefalinger (hvis aktuelt) kan bli delt med de NSA-ene det gjelder.</p> <p>En handlingsplan som er avtalt med selskapet kan føre til en koordinert oppfølging med andre NSA-er.</p>
3	dele informasjon om sikkerhetsytelsen til jernbanevirksomheter og infrastrukturforvaltere identifisert under punkt 1 i hver medlemsstat.	Selskapets årsrapport kan hjelpe NSA-en til å utvikle sin tilsynsplan. Det forventes at denne rapporten beskriver hvor effektivt selskapet har levert, overvåket og forbedret sikkerhetsytelsen sin, og deretter hvordan det har implementert handlingsplanen som oppsto fra svakheter som ble oppdaget ved tidligere vurdering av

<i>Element</i>	<i>Beskrivelse</i>	<i>Kommentar</i>
		sikkerhetsstyringssystemet og/eller tilsynsaktiviteter.
4	<p>Del kriterier for beslutningstaking:</p> <p>del informasjon om hvordan hver nasjonal sikkerhetsmyndighet målretter sine aktiviteter for hver aktuell jernbanevirksomhet og infrastrukturforvalter som en del av tilsynsplanen;</p> <p>opprett en dialog mellom relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter om foreslått respons for å håndtere større mangel på overholdelse.</p>	<p>Forskjellige NSA-er kan ha forskjellige juridiske grunnlag for sin respons på mangel på overholdelse, og kan også ha forskjellige meninger om hvor avgjørende en bestemt mangel på overholdelse er. En fullstendig harmonisert måte å håndtere mangel på overholdelse på er kanskje ikke oppnåelig på nåværende tidspunkt. En dialog mellom relevante NSA-er bør alltid finne sted om riktig respons. Som et minimum bør det skje en utveksling av informasjon mellom relevante NSA-er om tiltak som iverksettes for å håndtere mangel på overholdelse i en medlemsstat, slik at de andre NSA-ene har mulighet til å sjekke om det foreligger tilsvarende manglende overholdelse i sin medlemsstat (se også punkt 3(a)).</p>
5	<p>Styring av koordinering:</p> <p>del eksisterende tilsynsstrategier og planer;</p> <p>opprett felles interessepunkter og/eller felles problemer;</p> <p>planlegg effektivt individuelle, koordinerte eller felles tiltak uten å forårsake unødvendig ulempe for jernbanevirksomhetene og infrastrukturforvalterne, og ved å unngå overlapping i omfanget av disse tiltakene.</p>	<p>Utveksling av tilsynsstrategier gjør det mulig for NSA-ene å forstå hvordan målrettet tilsyn styres av de relevante NSA-ene (f.eks. kvantitativt risikobasert prioriteringsverktøy for å vurdere risikoen knyttet til en RU og det etterfølgende behovet for tilsynsaktivitet, planlegging basert på flere besøk innen en viss tidsperiode for å sikre at det blir ført tilsyn med RU minst en gang i året) og hva som er de største risikoene som må styres for det aktuelle selskapet. Utveksling av tilsynsplaner skal gi et innblikk i typen tilsynsaktiviteter, tidsplanen og hvert NSAs bekymringsområder.</p> <p>For eksempel kunne NSA-en oppdage mangler i jernbanevirksomhetens kompetansestyringssystem som et enkelt sikkerhets sertifikat har blitt innvilget for av Byrået. Som følge kan den finne det nødvendig å se på tilsynsplanen til NSA-en som har ansvaret for å koordinere tilsynet med sikkerhetsstyringssystemet, kontrollere om noen bestemt tilsynsaktivitet nylig ble utført, og deretter koordinere med den andre NSA-en for å diskutere hva som har blitt gjort og hvilke ytterligere aktiviteter som må planlegges og av hvem.</p>

<i>Element</i>	<i>Beskrivelse</i>	<i>Kommentar</i>
6	Avgjøre hvilken nasjonal sikkerhetsmyndighet (eller myndigheter) skal følge opp handlinger når ferdigstilling er utsatt for tilsyn, der det er aktuelt.	Etter vurderingen kan selskapet bli pålagt å opprette en handlingsplan for å løse utestående problemer etter at et enkelt sikkerhets sertifikat er innvilget (eller sikkerhetsgodkjenning). I tilfeller hvor Byrået er sikkerhetsertifiseringsorganet, anmodes NSA-er om å rapportere om selskapets oppfølging av handlingsplanen til Byrået når en søknad om fornyelse sendes. Basert på denne rapporten kan Byrået gjennomgå problemloggen og avslutte de relaterte problemene der det er hensiktsmessig.
7	Avgjøre hvilke områder som skal målrettes på en koordinert eller felles måte: identifisere hovedrisikoer for de relevante jernbanevirksomhetene og infrastrukturforvalterne som skal behandles koordinert eller felles av nasjonale sikkerhetsmyndigheter; avgjøre hvilken nasjonal sikkerhetsmyndighet som skal lede aktiviteter og for hvilke problemer, der det er relevant, på grunnlag av veletablerte kriterier; avgjøre hvilke typer felles tilsynsaktiviteter som skal utføres, der det er relevant; avgjøre hvordan jernbanevirksomheter og infrastrukturforvaltere skal gjøres oppmerksomme på ordninger og avtaler nasjonale sikkerhetsmyndigheter kommer frem til.	En koordinert eller felles tilnærming er ikke begrenset til utviklingen av koordinerte tilnærminger for å håndtere manglende overholdelse. Det oppmuntres også til mer proaktivitet på vegne av NSA-ene. NSA-ene kan frivillig bestemme seg for å utføre felles aktiviteter, og i så fall definere hvilke felles aktiviteter som skal utføres og hvilke emner som skal tas hånd om (inkludert hvilken NSA som skal lede på hvert problem). De kan også organisere felles kommunikasjon med jernbanevirksomheten (og sørge for at alle deler av jernbanevirksomheten som driver i de aktuelle medlemsstatene adresseres samtidig). Utfallet av disse felles aktivitetene kan være en avtalt felles tilsynsplan for den aktuelle jernbanevirksomheten. Enhver avtalt felles tilnærming til tilsyn må være gjennomslagskraftig.
8	Del god praksis: utarbeide ordninger for regelmessig gjennomgang og koordinering av tilsynsaktiviteter for relevante jernbanevirksomheter og infrastrukturforvaltere; utarbeide ordninger for å evaluere effektiviteten av koordineringen og samarbeidet mellom de nasjonale	Samarbeids- og koordineringsordninger for NSA-aktivitet i tilsynsaktiviteter kan variere avhengig av beliggenheten til de relevante NSA-ene. Nabomedlemsstater kan utarbeide spesifikke ordninger for å bidra til å oppnå planene sine.

Element	Beskrivelse	Kommentar
	sikkerhetsmyndighetene, inkludert Byrået, hvis hensiktsmessig.	

2.3 Deling av informasjon

Følgende er en ikke utømmende liste over de opplysningene som kan utveksles mellom de nasjonale tilsynsmyndigheter som fører tilsyn med jernbaneforetak som driver virksomhet på mer enn én medlemsstat, eller infrastrukturforvaltninger som driver grensekryssende infrastrukturer i drift.

2.3.1 Praktiske ordninger og generell informasjon

- *Modellavtaler mellom relevante organisasjoner;*
- *Kontaktpunkt(er) i hver organisasjon;*
- *Kommunikasjonsordninger (f.eks. avtale koordinasjonsmøter), inkludert timeplan for utveksling av informasjon, samt språkpolitikk for koordinering og samarbeid;*
- *Praktiske ordninger (f.eks. en plan) for deling av informasjon for en bestemt koordinert eller felles tilsynsaktivitet, inkludert:*
 - › *Kontaktpunkt(er) (hvis det er en bestemt kontakt for hver aktivitet);*
 - › *Formål, type og omfang av utvekslingen (f.eks. en felles inspeksjon for hjulkalibrering av en bestemt type kjøretøy i et bestemt vedlikeholdsverksted), inkludert eventuelle spesifikke kommunikasjonsordninger (f.eks. et bestemt kontaktpunkt eller kommunikasjonsdetaljer, slik som e-post eller telefon);*
 - › *Sikkerhetsklarering nødvendig for å få tilgang til et bestemt anlegg (eller depot);*
 - › *Sikkerhetsregler for området, inkludert nødvendig personlig verneutstyr;*
- *Liste over jernbanevirksomheter (og infrastrukturforvaltere etter behov) med et driftsområde i mer enn en medlemsstat. Dette inkluderer start- og sluttgyldigheten til sikkerhets sertifikatet (eller sikkerhetsgodkjenningen), respektivt driftsområde og tilhørende type og omfang av tjenesten som leveres, identifikasjon av relevante entreprenører og partnere med deres tilhørende sikkerhets sertifikater (eller godkjenninger) etter behov;*
- *Liste over enheter med ansvar for vedlikehold som er tilknyttet de ovennevnte jernbanevirksomhetene (og infrastrukturforvalterne), deres entreprenører og partnere. Dette inkluderer start- og sluttgyldighet av sertifikatene der det er aktuelt;*
- *Informasjon om tilsynsstrategien og planen(e), inkludert relevant bakgrunnsinformasjon tilknyttet nasjonalt juridisk rammeverk, terminologi, tilsynsteknikker, kriterier for beslutningstaking, god/best praksis etter erfaring, tilsynsaktiviteter av enhetene med ansvar for vedlikehold hvor det er relevant osv.;*
- *Informasjon om database(r) eller register/registre der det er relevant (f.eks. NSA kan gi tilgangsrett til andre NSA-er for å hente informasjon fra en database/register der tilsynsresultater lagres);*
- *Metoden for å håndtere eventuell mangel på overholdelse når samarbeidende NSA-er har forskjellig juridisk grunnlag eller ulike meninger om hvor avgjørende en bestemt mangel på overholdelse er;*
- *Oversikt over evalueringen av effektiviteten av koordinerings- og samarbeidsordningene mellom NSA-er, inkludert eventuelle tiltak for å forbedre dem og god praksis.*

2.3.2 Annen informasjon

- *Informasjon som skal utveksles mellom vurdering og tilsynsaktiviteter (se Tilsynsveiledning);*

- *Viktige endringer i organisasjonen og/eller sikkerhetsstyringssystemet til de relevante jernbanevirksomhetene (og infrastrukturforvalterne), inkludert betydelige endringer (driftsmessige, tekniske, organisatoriske) som styres av jernbanevirksomhetene (og infrastrukturforvalterne) og vesentlige endringer som krever oppdatering av sikkerhetssertifikatet eller sikkerhetsgodkjenningen, hvis ikke allerede gjort tilgjengelig i det relevante selskapets årlige sikkerhetsrapport(er) (ved rapportering om anvendelse av relevante felles sikkerhetsmetoder);*
- *Spesifikke problemer identifisert med jernbanevirksomheter (og infrastrukturforvaltere) som er relevante (f.eks. et selskap tar ikke nødvendige tiltak for risikokontroll) og bør deles med andre NSA-er;*
- *Analyseresultater fra sikkerhetsinformasjonssystemets varsler (nasjonalt og/eller EU-nivå);*
- *Interne NSA-prosedyrer, håndbok eller instruksjoner hvor det er hensiktsmessig (f.eks. hvis det er planlagt felles tilsyn);*
- *Tilsynsrapporter (eller relevante deler av dem) og andre støttedokumenter hvor det er hensiktsmessig;*
- *Annen informasjon knyttet til tilsyn med enheter ansvarlig for vedlikehold, hvor det er hensiktsmessig, inkludert eventuelle vedtak mot dem.*

Noen av opplysningene ovenfor, om selskapets evne til å levere sine forretningsmessige mål innen sikkerhet gjennom effektiv implementering (vedlikehold og kontinuerlig forbedring) av et sikkerhetsstyringssystem kan hentes fra selskapets årlige sikkerhetsrapport, f.eks. i rapporteringen om anvendelse av relevante felles sikkerhetsmetoder. Det antas imidlertid at jernbanevirksomhetene og infrastrukturforvalterne leverer årlige sikkerhetsrapporter til de relevante NSA-ene som utfører tilsynsaktiviteter for det respektive driftsområdet.

Under alle omstendigheter anbefales det at NSA-ene seg imellom deler jernbanevirksomhetenes og infrastrukturforvalternes årlige sikkerhetsrapporter som del av koordineringsordningen når det er relevant. Selv om sistnevnte kanskje ikke er spesifikk for deres driftsområde, kan det allikevel inneholde relevant informasjon. Det anbefales imidlertid at selskapene en gang leverer en årlig sikkerhetsrapport som dekker driftsområdet (hvis sistnevnte ikke er begrenset til én medlemsstat).

2.4 Kriterier for valg av en ledende NSA

Før det utstedes et felles sikkerhetsertifikat til jernbaneforetak som driver virksomhet i mer enn én medlemsstat, eller en sikkerhetstillatelse til infrastrukturforvaltere med infrastruktur på tvers av landegrensene, skal relevante nasjonale sikkerhetsmyndigheter umiddelbart avgjøre hvem som skal ha en ledende rolle for å koordinere tilsyn av korrekte anvendelse og hensiktsmessigheten av sikkerhetsstyringssystemet for å unngå dobbeltarbeid. Dette bør skje før man starter å føre tilsyn og etter å ha mottatt opplysninger fra den som har utstedt det felles sikkerhetsertifikatet om problemområder som må følges opp ved gjennomføring av tilsyn. I samsvar med artikkel 8 i de felles sikkerhetsmetodene for tilsyn, skal NSA-ene etablere kriterier som en del av koordineringsordningene (se punkt 7(b)).

En ledende rolle betyr ikke at ansvaret for å utføre tilsynet med disse jernbanevirksomhetene eller infrastrukturforvalterne overleveres til den valgte NSA-en. Hver NSA er fortsatt ansvarlig for tilsynsaktivitetene i sin respektive medlemsstat. Duplisering av inspeksjoner og revisjoner skal imidlertid unngås, og dette krever koordinering mellom NSA-ene. Det er alltid god praksis å invitere de relevante NSA-ene til å delta i tilsynsaktiviteter med rolle som observatør, og å dele resultatene fra tilsynsaktivitetene (se punkt 3(c) ovenfor).

NSA-en i medlemsstaten der jernbanevirksomheten (eller infrastrukturforvalteren) er registrert kan være et godt standardvalg, først fordi NSA-en er kyndig i språket i jernbaneselskapets (eller infrastrukturforvalterens)

sikkerhetsstyringssystem, noe som gjør det lettere å forstå sikkerhetsstyringssystemet og kontrollen av dets anvendelse og effektivitet, og for det andre fordi den har et nært forhold til jernbanevirksomheten (eller infrastrukturforvalteren) på grunn av geografisk nærhet til hovedkontoret, dvs. hvor driften styres.

I noen tilfeller kan imidlertid jernbanevirksomheten eller infrastrukturforvalteren ha dokumentasjon på et annet språk (f.eks. engelsk), spesielt hvis den har begrenset drift i den aktuelle medlemsstaten, men har betydelige grenseoverskridende drift. I tillegg kan noen NSA-er ta betaling for tilsynsaktiviteter, noe som også kan påvirke beslutningen.

Det kan derfor være interessant også å vurdere andre kriterier enn den om hvor selskapet er registrert (dvs. hvor hovedkontoret ligger), slik som:

- *driftsvolum i hver medlemsstat (togkilometer);*
- *størrelsen på organisasjonen (antall ansatte) i hver medlemsstat;*

De ovennevnte kriteriene kan også prioriteres avhengig av nasjonale hensyn.