

Guide

Coordination entre les autorités nationales de sécurité – une approche commune de la surveillance

	<i>Rédigé par</i>	<i>Validé par</i>	<i>Approuvé par</i>
<i>Nom</i>	M. SCHITTEKATTE	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Fonction</i>	Chargé de projet	Directeur de projet	Chef d'unité
<i>Date</i>	28.06.2018	28.06.2018	28.06.2018
<i>Signature</i>			

Historique du document

<i>Version</i>	<i>Date</i>	<i>Commentaires</i>
1.0	28.06.2018	Version finale

Le présent document est un guide non juridiquement contraignant de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer. Il est sans préjudice des procédures décisionnelles prévues par la législation de l'Union européenne applicable. De plus, l'interprétation contraignante du droit de l'Union relève de la compétence exclusive de la Cour de justice de l'Union européenne.

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

1 Introduction

À la suite de l'octroi d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité, les autorités nationales de sécurité (ANS) doivent procéder à la surveillance des activités de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure afin de garantir que ce qu'ils ont déclaré dans leur demande de certificat de sécurité unique ou d'agrément de sécurité reflète la réalité et continue d'être conforme à leurs obligations juridiques.

En application de l'article 17, paragraphes 7 et 9, de la directive (UE) 2016/798, les ANS chargées de la surveillance d'une entreprise ferroviaire exerçant ses activités dans plusieurs États membres ou d'un gestionnaire de l'infrastructure chargé d'infrastructures transfrontalières doivent coopérer afin d'éviter la répétition de la surveillance et elles doivent coordonner leur approche de la surveillance de façon à assurer le partage de toute information essentielle concernant l'entreprise ferroviaire ou le gestionnaire de l'infrastructure. Il convient de prêter une attention particulière aux problèmes connus et aux performances en matière de sécurité de l'organisation, ainsi qu'aux résultats utilisés pour cibler les activités de surveillance sur les domaines qui présentent le plus grand risque pour l'ensemble des activités.

Le règlement (UE) 2018/761 établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance décrit plus en détail ce que cette coopération implique. En particulier, l'article 8 impose que les ANS coordonnent leur approche en matière de surveillance afin d'assurer que le système de gestion de la sécurité est efficace, et que ces activités de coordination impliquent de convenir des informations à partager entre les ANS concernées afin de garantir une approche commune de la surveillance de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure concerné(e).

1.1 Objectif du guide

Le présent document présente des orientations destinées à aider les ANS à coordonner leurs activités dans le cadre de la surveillance des entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans plusieurs États membres ou des gestionnaires de l'infrastructure chargés d'infrastructures transfrontalières, conformément à l'article 17, paragraphes 7 et 9, de la directive (UE) 2016/798 et à l'article 8 du règlement (UE) 2018/761.

Remarque : Afin de coordonner les activités de surveillance du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, une ANS peut aussi bien jouer un rôle direct en tant qu'autorité compétente qu'un rôle de coordination en liaison avec toute autre autorité compétente en matière de transport de marchandises dangereuses. Lors de l'organisation de cette coordination, les ANS devront en tenir compte.

1.2 À qui ce guide est-il adressé?

Ce guide est adressé aux ANS dans le cadre de la préparation et de la mise en œuvre de leur approche coordonnée ou conjointe de la surveillance.

1.3 Champ d'application

Le présent document donne des exemples du type d'informations susceptibles d'être échangées entre les ANS, sur la base du cadre de surveillance coordonnée et conjointe défini à l'annexe II du règlement (UE) 2018/761

Il donne aussi des exemples de critères qui pourraient être utilisés par les ANS pour déterminer quelle ANS devrait jouer un rôle directeur dans la coordination de la surveillance des entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans plusieurs États membres ou des gestionnaires de l'infrastructure chargés d'infrastructures transfrontalières.

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

Le partage des informations recueillies au cours de la surveillance avec les autres ANS concernés et, le cas échéant, avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après également dénommée «l'Agence») n'est pas couvert par le présent document (voir le *Guide de surveillance*).

1.4 Structure du guide

Le présent document fait partie du recueil d'orientations de l'Agence visant à aider les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les autorités nationales de sécurité et l'Agence elle-même à remplir leurs fonctions et à exécuter leurs missions conformément à la directive (UE) 2016/798.

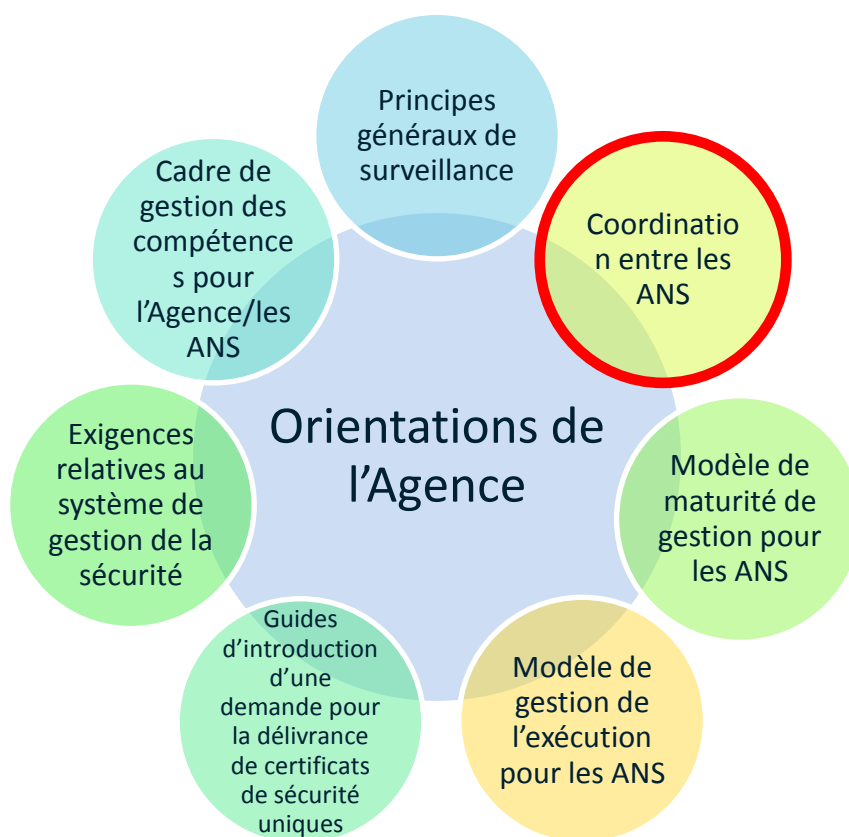


Figure 1: Recueil d'orientations de l'Agence

La structure du présent document se fonde essentiellement sur le contenu de l'annexe II du règlement (UE) 2018/761 [*méthodes de sécurité communes (MSC) aux fins de la surveillance*].

Table des matières

1	Introduction.....	2
1.1	Objectif du guide	2
1.2	À qui ce guide est-il adressé?	2
1.3	Champ d'application.....	2
1.4	Structure du guide	3
2	Dispositions aux fins de la surveillance coordonnée ou conjointe	5
2.1	Généralités	5
2.2	Orientations.....	5
2.3	Partage des informations	9
2.3.1	Modalités pratiques et informations générales	9
2.3.2	Autres informations.....	10
2.4	Critères de sélection de l'ANS principale.....	10

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

2 Dispositions aux fins de la surveillance coordonnée ou conjointe

2.1 Généralités

Les ANS doivent contrôler les performances en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure qu'elles surveillent et prendre les mesures nécessaires pour garantir la conformité des systèmes de gestion de la sécurité de ces entreprises ferroviaires et de ces gestionnaires de l'infrastructure avec le cadre réglementaire. Pour ce faire, tel que souligné à l'article 17 de la directive (UE) 2016/798 et à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/761 établissant les méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance, les ANS doivent coordonner leurs activités en partageant les informations pertinentes. Cette coordination doit couvrir les entreprises ferroviaires qui exercent des activités dans un autre État membre en vertu des dispositions européennes applicables en la matière, ainsi que les entreprises ferroviaires qui ont conclu un partenariat ou des accords contractuels avec des entreprises ferroviaires d'un autre État membre en vue de fournir des services au titre du système de gestion de la sécurité de ces entreprises ferroviaires, même si le personnel ou le train provient de l'entreprise ferroviaire du premier État membre. La coordination doit s'inscrire dans le cadre de dispositions particulières entre les ANS.

Ce partage des informations doit être considéré dans un contexte plus vaste que celui des activités de surveillance des ANS. Le processus de certification global consiste en l'évaluation de sécurité, la certification de sécurité, la surveillance à la suite de l'octroi du certificat ou de l'agrément, la réévaluation suivie par la recertification (ou le renouvellement). Ces différentes activités sont interconnectées. L'évaluation de sécurité guide les activités de surveillance qui, à leur tour, guident la réévaluation et la recertification (ou le renouvellement). Étant donné que l'Agence est chargée de délivrer des certificats de sécurité uniques conformément à l'article 10, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/798, les dispositions en matière de coordination doivent aussi être étendues à l'Agence, le cas échéant (c'est-à-dire lorsque l'Agence agit en tant qu'organisme de certification de sécurité responsable de la délivrance du certificat de sécurité unique).

2.2 Orientations

Le tableau suivant explique de manière plus détaillée les éléments pertinents repris à l'annexe II du règlement (UE) 2018/761 [*MSC aux fins de la surveillance*].

Point	Description	Commentaire
1	Conviennent des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure qui exercent des activités telles qu'ils nécessitent une surveillance coordonnée ou conjointe.	Pour les entreprises ferroviaires, ERADIS permet de rechercher les entreprises ferroviaires dont le domaine d'exploitation est situé dans plusieurs États membres. Remarque: si une entreprise ferroviaire est active dans un autre État membre en vertu d'une disposition contractuelle ou des modalités d'un partenariat avec une autre entreprise ferroviaire, cela n'apparaîtra pas dans ERADIS.
2	Conviennent d'une ou plusieurs langues communes et du degré de confidentialité des informations utilisées aux fins de leurs dispositions de coordination.	Les dispositions doivent prendre en considération toute réglementation nationale et européenne pertinente en vigueur concernant la confidentialité et la protection des données.

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

<i>Point</i>	<i>Description</i>	<i>Commentaire</i>
3	<p>Conviennent des informations à échanger et d'un calendrier pour l'échange:</p> <p>échangent des informations pertinentes sur les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure définis au point 1 et partagent les résultats de leurs activités d'évaluation;</p>	<p>Les informations comprennent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - les opérations dans les autres États membres, indépendamment de la manière dont l'entreprise les gère (par exemple, des filiales dans d'autres États membres, des services de train fournis au titre du certificat de sécurité d'une autre entreprise ferroviaire partenaire); - les risques courants sur le réseau ferroviaire des différents États membres et qui sont utilisés dans chaque État membre dans le cadre de la surveillance fondée sur les risques; - les changements majeurs (opérationnels, techniques, organisationnels) gérés par l'entreprise ferroviaire; - les questions ou les préoccupations si elle soupçonne des insuffisances ou des irrégularités par rapport aux dispositions du système de gestion de la sécurité; - le résultat de l'évaluation du système de gestion de la sécurité et les faiblesses décelées au cours de celle-ci (par exemple, registre des problèmes). <p>Les ANS sont encouragées à décider librement de la manière dont elles définiront et appliqueront l'échange d'informations, par exemple:</p> <ul style="list-style-type: none"> - échanges réguliers de courriels; - réunion régulières; - base de données sécurisée, service d'hébergement de fichiers (stockage dans le nuage).
3	<p>produisent des copies des agréments de sécurité, le cas échéant;</p>	
3	<p>partagent les résultats des activités de surveillance connexes, y compris les décisions et les mesures d'exécution, le cas échéant;</p>	<p>Le rapport final des audits et des inspections du système de gestion ou un résumé des résultats, des conclusions et des recommandations (le cas échéant) peut être communiqué aux ANS concernées.</p> <p>Un plan d'action convenu avec l'entreprise peut conduire à un suivi coordonné avec d'autres ANS.</p>
3	<p>partagent des informations sur les performances en matière de sécurité des entreprises ferroviaires et des gestionnaires</p>	<p>Le rapport annuel de l'entreprise peut aider l'ANS à préparer son plan de surveillance. Ce rapport devrait décrire comment l'entreprise a effectivement obtenu, contrôlé et amélioré ses performances en matière de sécurité, et ensuite</p>

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

<i>Point</i>	<i>Description</i>	<i>Commentaire</i>
	de l'infrastructure définis au point 1 dans chaque État membre.	comment elle a mis en œuvre le plan d'action établi sur la base des faiblesses décelées au cours des précédentes activités d'évaluation ou de surveillance du système de gestion de la sécurité.
4	<p>Partagent les critères de décision:</p> <p>partagent des informations sur la manière dont chaque autorité nationale de sécurité cible ses activités pour chaque entreprise ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure concerné(e) dans le cadre du plan de surveillance;</p> <p>établissent un dialogue entre les autorités nationales de sécurité concernées sur la réponse proposée pour remédier aux irrégularités majeures.</p>	<p>Les différentes ANS peuvent avoir une base juridique différente pour leur réponse aux irrégularités et peuvent aussi avoir des avis différents sur la criticité d'une irrégularité donnée. Il n'est peut-être pas possible de trouver un moyen totalement harmonisé de remédier aux irrégularités pour l'instant. Un dialogue entre les ANS concernées doit avoir lieu sur la réponse à apporter. Au minimum, un échange d'information doit avoir lieu entre les ANS compétentes concernant les mesures prises pour remédier à une irrégularité dans un État membre afin que les autres ANS aient la possibilité de vérifier si une irrégularité analogue existe dans leur État membre [voir aussi au point 3 a)].</p>
5	<p>Gèrent la coordination:</p> <p>partagent les stratégies et les plans de surveillance existants;</p> <p>déterminent les points d'intérêt communs et les problèmes communs;</p> <p>planifient efficacement des initiatives individuelles, coordonnées ou conjointes sans causer de désagrément inutile aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure et en évitant que ces initiatives se chevauchent sur le plan de leur portée.</p>	<p>L'échange des stratégies de surveillance permet aux ANS de comprendre comment le ciblage de la surveillance est déterminé par les ANS concernées (par exemple, un outil d'établissement des priorités sur la base des risques quantitatifs pour évaluer le risque lié à une entreprise ferroviaire et le besoin d'activité de surveillance qui en découle, une planification fondée sur un nombre de visites au cours d'une période donnée afin de garantir que l'entreprise ferroviaire est surveillée au moins une fois par an) et quels sont les principaux risques à gérer pour cette entreprise en particulier. L'échange des plans de surveillance devrait donner une idée du type d'activités de surveillance, du calendrier et des domaines de préoccupation ciblés par chaque ANS.</p> <p>Par exemple, l'ANS pourrait déceler des insuffisances dans le système de gestion des compétences de l'entreprise ferroviaire pour lequel un certificat de sécurité unique a été délivré par l'Agence. En conséquence, elle peut juger nécessaire d'examiner le plan de surveillance de l'ANS chargée de coordonner la surveillance du système de gestion de la sécurité, de vérifier si une activité de surveillance particulière a été menée récemment, et de travailler ensuite en coordination avec l'autre ANS afin de discuter des mesures qui</p>

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

<i>Point</i>	<i>Description</i>	<i>Commentaire</i>
		ont été prises et des activités complémentaires qui doivent être prévues et par qui.
6	<p>Conviennent de l'autorité (ou des autorités) nationale(s) de sécurité qui doit (doivent) suivre les actions dont l'exécution est remise à plus tard aux fins de la surveillance, le cas échéant.</p>	<p>À la suite de l'évaluation, l'entreprise peut être tenue d'établir un plan d'action afin de régler les problèmes en suspens après l'octroi du certificat de sécurité unique (ou de l'agrément de sécurité). Dans le cas où l'Agence agit en tant qu'organisme de certification de la sécurité, les ANS sont tenues de faire rapport sur le suivi du plan d'action par l'entreprise à l'Agence lorsqu'une demande de renouvellement est introduite. Sur la base de ce rapport, l'Agence peut passer en revue son registre des problèmes et clore les problèmes correspondants, le cas échéant.</p>
7	<p>Conviennent des domaines à cibler de manière coordonnée ou conjointe:</p> <p>déterminent les principaux risques pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure concernés, qui doivent être abordés de manière coordonnée ou conjointe par les autorités nationales de sécurité;</p> <p>conviennent de l'autorité nationale de sécurité qui prendra la tête des activités pour un problème donné, le cas échéant, sur la base de critères bien établis;</p> <p>conviennent des types d'activités de surveillance conjointes à entreprendre, le cas échéant;</p> <p>conviennent de la manière d'informer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure des dispositions et des accords trouvés entre les autorités nationales de sécurité.</p>	<p>Une approche coordonnée ou conjointe ne se limite pas à l'élaboration des approches coordonnées pour remédier aux irrégularités. Les ANS sont aussi encouragées à se montrer plus proactives.</p> <p>Les ANS peuvent décider d'entreprendre volontairement des activités conjointes et, si tel est le cas, définir les activités conjointes à entreprendre et les sujets à aborder (y compris l'ANS qui prendra la tête des activités pour un problème donné). Elles peuvent aussi organiser une communication conjointe avec l'entreprise ferroviaire (en veillant à s'adresser en même temps à toutes les parties de l'entreprise ferroviaire active dans les États membres concernés). Le résultat de ces activités conjointes pourrait être un plan de surveillance conjoint convenu pour l'entreprise ferroviaire en question.</p> <p>Toute approche commune convenue de la surveillance doit être transparente.</p>
8	<p>Partagent les bonnes pratiques:</p> <p>élaborent des dispositions afin de régulièrement passer en revue et coordonner les activités de surveillance pour les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure concernés;</p> <p>élaborent des dispositions afin d'évaluer l'efficacité de la coordination et de la coopération entre les autorités</p>	<p>Les dispositions en matière de coopération et de coordination de l'activité des ANS dans le cadre des activités de surveillance peuvent différer selon la localisation des ANS concernées. Les États membres voisins peuvent élaborer des dispositions particulières pour aider à concrétiser les plans concernés.</p>

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

Point	Description	Commentaire
	nationales de sécurité, y compris l'Agence, le cas échéant.	

2.3 Partage des informations

Vous trouverez ci-dessous une liste non exhaustive des informations pouvant être partagées entre les ANS ayant des activités de surveillance des entreprises ferroviaires opérant dans plusieurs États membres ou des gestionnaires d'infrastructure exploitant des infrastructures transfrontalières.

2.3.1 Modalités pratiques et informations générales

- *Accords types entre les organisations pertinentes.*
- *Point(s) de contact dans chaque organisation.*
- *Dispositions en matière de communication (par exemple, fixation de réunions de coordination), y compris le calendrier pour l'échange des informations et le régime linguistique pour la coordination et la coopération.*
- *Modalités pratiques (par exemple, un plan) pour le partage des informations pour une activité de surveillance coordonnée ou conjointe donnée, y compris:*
 - › *point(s) de contact (s'il existe un contact particulier pour chaque activité);*
 - › *objectif, type et objet de l'échange (par exemple, une inspection conjointe de la calibration des roues d'un type de véhicules donné dans un atelier d'entretien donné), y compris les éventuelles dispositions en matière de communication (par exemple, un point de contact particulier ou des coordonnées de contact telles que l'adresse électronique ou le numéro de téléphone);*
 - › *habilitation de sécurité nécessaire pour accéder à un site particulier (ou à un dépôt);*
 - › *règles de sécurité du site, y compris l'équipement de protection individuelle requis.*
- *Liste des entreprises ferroviaires (et des gestionnaires de l'infrastructure, le cas échéant) dont le domaine d'exploitation se situe dans plusieurs États membres. Cette liste reprend les dates de début et de fin de validité du certificat de sécurité (ou de l'agrément de sécurité), le domaine d'exploitation respectif et le type et l'étendue du service fourni, l'identification des contractants et des partenaires pertinents avec leurs certificats (ou agréments) de sécurité associés, le cas échéant.*
- *Liste des entités chargées de l'entretien associées aux entreprises ferroviaires (et aux gestionnaires de l'infrastructure) ci-dessus, leurs contractants et leurs partenaires. Cette liste reprend les dates de début et de fin de validité des certificats, le cas échéant.*
- *Informations sur la stratégie et le(s) plan(s) de surveillance, y compris toute information générale pertinente relative au cadre juridique national, à la terminologie, aux techniques de surveillance, aux critères de décision, aux bonnes pratiques acquises par l'expérience, aux activités de surveillance des entités chargées de l'entretien, le cas échéant, etc.*
- *Informations sur la ou les base(s) de données ou le(s) registre(s), le cas échéant (par exemple, l'ANS peut fournir des identifiants à d'autres ANS afin de leur permettre de récupérer des informations à partir d'une base de données/d'un registre où les résultats de la surveillance sont stockés).*
- *La méthode utilisée pour remédier aux irrégularités lorsque les ANS qui coopèrent ont une base juridique différente ou des avis différents sur la criticité d'une irrégularité particulière.*
- *Compte rendu de l'évaluation de l'efficacité des dispositions en matière de coordination et de coopération entre les ANS, y compris les éventuelles mesures prises pour les améliorer et les bonnes pratiques.*

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

2.3.2 Autres informations

- *Informations à échanger entre les activités d'évaluation et de surveillance (voir le Guide de surveillance).*
- *Changements importants dans l'organisation ou le système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires (et des gestionnaires de l'infrastructure) en question, y compris les changements significatifs (opérationnels, techniques, organisationnels) gérés par les entreprises ferroviaires (et les gestionnaires de l'infrastructure) et les changements substantiels qui nécessitent la mise à jour du certificat de sécurité ou de l'agrément de sécurité, s'ils ne figurent pas encore dans le(s) rapport(s) de sécurité annuel(s) pertinent de l'entreprise (lors de l'établissement des rapports sur l'application des méthodes de sécurité communes pertinentes).*
- *Problèmes particuliers décelés avec les entreprises ferroviaires (et les gestionnaires de l'infrastructure) qui sont pertinents (par exemple, une entreprise ne prend pas les mesures de maîtrise des risques nécessaires) et devraient être partagés avec les autres ANS.*
- *Résultats de l'analyse des alertes du système d'information de sécurité (niveau national ou européen).*
- *Procédures internes des ANS, manuel ou instructions, le cas échéant (par exemple, si une surveillance conjointe est prévue).*
- *Rapports de surveillance (ou parties de ceux-ci présentant un intérêt) et autre justificatifs, le cas échéant.*
- *Autres informations relatives à la surveillance des entités chargées de l'entretien, le cas échéant, y compris les éventuelles décisions prises à leur rencontre.*

Certaines des informations ci-dessus relatives à la capacité de l'entreprise d'atteindre ses objectifs d'affaires en matière de sécurité par la mise en œuvre efficace (entretien et amélioration continue) de son système de gestion de la sécurité peuvent être récupérées à partir du rapport de sécurité annuel de l'entreprise, par exemple dans le rapport sur l'application des méthodes de sécurité communes pertinentes. On part cependant du principe que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure fournissent leur rapport de sécurité annuel à l'ANS ou aux ANS pertinente(s) qui exécutent les activités de surveillance pour leur domaine d'exploitation respectif.

En tout état de cause, dans le cadre de leurs dispositions en matière de coordination, il est conseillé aux ANS de partager entre elles les rapports de sécurité annuels des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, lorsque cela s'avère nécessaire. Même si ces rapports ne sont pas propres à leur domaine d'exploitation, ils peuvent néanmoins contenir des informations utiles. Il est cependant recommandé que les entreprises fournissent aux ANS concernées un rapport de sécurité annuel unique qui couvre le domaine d'exploitation (si ce dernier ne se limite pas à un État membre).

2.4 Critères de sélection de l'ANS principale

Avant de délivrer un certificat de sécurité unique à des entreprises ferroviaires exerçant leurs activités dans plusieurs États membres ou un agrément de sécurité à des gestionnaires de l'infrastructure chargés d'infrastructures transfrontalières, les ANS pertinentes doivent décider rapidement laquelle d'entre elles doit jouer un rôle directeur dans la coordination de la surveillance de la bonne application et de l'efficacité du système de gestion de la sécurité afin d'éviter les doubles emplois en matière de surveillance. Cela devrait avoir lieu avant de commencer la surveillance et après avoir reçu des informations de la part de l'organisme de certification de la sécurité sur les préoccupations résiduelles à transférer lors des activités de surveillance.. Conformément à l'article 8 des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance, les ANS doivent définir des critères dans le cadre de leurs dispositions en matière de coordination [voir point 7 b)].

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

Un rôle directeur ne signifie pas que la responsabilité de l'exécution des activités de surveillance de ces entreprises ferroviaires ou de ces gestionnaires de l'infrastructure est confiée à l'ANS sélectionnée. Chaque ANS reste responsable des activités de surveillance dans son État membre respectif. Cependant, il convient d'éviter la répétition des inspections et des audits, ce qui nécessite une coordination entre les ANS. Le fait d'inviter les ANS concernées à jouer un rôle d'observateur dans les activités de surveillance et à partager les résultats de leurs activités de surveillance [voir point 3 c) ci-dessus] est toujours une bonne pratique.

L'ANS de l'État membre dans lequel l'entreprise ferroviaire (ou le gestionnaire de l'infrastructure) est enregistrée peut sembler être un bon choix par défaut parce que, tout d'abord, l'ANS maîtrise la langue du système de gestion de la sécurité de l'entreprise ferroviaire (ou du gestionnaire de l'infrastructure), ce qui facilite la compréhension de ce système et le contrôle de son application et de son efficacité, et ensuite, parce qu'elle entretient des relations étroites avec l'entreprise ferroviaire (ou le gestionnaire de l'infrastructure) en raison de la proximité géographique avec le siège, autrement dit l'endroit où les opérations sont gérées.

Cependant, dans certains cas, la documentation de l'entreprise ferroviaire ou du gestionnaire de l'infrastructure peut être dans une autre langue (par exemple, l'anglais), en particulier si elle/il exerce des activités limitées dans l'État membre concerné mais est très actif au niveau transfrontalier. De plus, certaines ANS peuvent percevoir une redevance pour leurs activités de surveillance, ce qui pourrait aussi influencer la décision.

Il pourrait donc être intéressant de prendre aussi en considération d'autres critères que celui du lieu où l'entreprise est enregistrée (autrement dit, où elle a son siège), tels que:

- *le volume des activités dans chaque État membre (trains-kilomètres);*
- *la taille de l'organisation (les effectifs) dans chaque État membre;*

Les critères ci-dessus peuvent aussi être classés par ordre de priorité en fonction des considérations nationales.