

Making the railway system
work better for society.

Guia

Coordenação entre autoridades nacionais de segurança – Uma abordagem comum da supervisão

	<i>Elaborado por</i>	<i>Validado por</i>	<i>Aprovado por</i>
<i>Nome</i>	M. SCHITTEKATTE	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Cargo</i>	Responsável de projeto	Gestor de projeto	Chefe de unidade
<i>Data</i>	29/06/2018	29/06/2018	29/06/2018
<i>Assinatura</i>			

Historial do documento

<i>Versão</i>	<i>Data</i>	<i>Observações</i>
1.0	29/06/2018	Versão final para publicação

O presente documento de orientação da Agência Ferroviária Europeia não é juridicamente vinculativo. Não prejudica os processos de tomada de decisão previstos na legislação da UE aplicável. Além disso, a interpretação vinculativa do direito da União é da competência exclusiva do Tribunal de Justiça da União Europeia.

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

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

1 Introdução

Após a concessão de um certificado de segurança único ou de uma autorização de segurança, as autoridades nacionais de segurança (ANS) têm de realizar um nível de supervisão das atividades da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura para assegurar que o que foi mencionado no seu pedido de certificado de segurança único ou autorização de segurança reflete a realidade e continua a cumprir as obrigações legais.

Nos termos do artigo 17.º, n.ºs 7 e 9, da Diretiva (UE) 2016/798, as ANS que intervêm na supervisão de uma empresa ferroviária que opera em mais de um Estado-Membro ou de um gestor de infraestrutura com infraestruturas transfronteiriças devem cooperar entre si, para evitar qualquer duplicação da supervisão, e coordenar a sua abordagem em matéria de supervisão, a fim de assegurar a partilha de informações importantes relativas à empresa ferroviária ou ao gestor de infraestrutura em causa. Deve prestar-se especial atenção a problemas conhecidos e ao desempenho em termos de segurança da organização, devendo os resultados ser utilizados para direcionar as atividades de supervisão para as áreas de maior risco relativamente a toda a operação.

O Regulamento (UE) 2018/761, que estabelece métodos comuns de segurança para a atividade de supervisão, fornece informações mais pormenorizadas sobre o que esta cooperação envolve. Em particular, o artigo 8.º exige que as ANS coordenem as suas abordagens em matéria de supervisão, a fim de se certificarem de que o sistema de gestão de segurança é eficaz e de que tais atividades de coordenação envolvem disposições quanto às informações a partilhar entre as ANS envolvidas, para assegurar uma abordagem comum da supervisão das empresas ferroviárias ou dos gestores de infraestruturas em causa.

1.1 Objetivo do guia

O presente documento fornece orientações para ajudar as ANS a coordenarem as suas atividades aquando da supervisão de empresas ferroviárias que operam em mais de um Estado-Membro ou de gestores de infraestruturas com infraestruturas transfronteiriças, nos termos do artigo 17.º, n.ºs 7 e 9, da Diretiva (UE) 2016/798 e do artigo 8.º do Regulamento (UE) 2018/761.

Nota: para efeitos de coordenação da supervisão do transporte ferroviário de mercadorias perigosas, a autoridade nacional de segurança pode desempenhar um papel direto enquanto autoridade competente ou desempenhar um papel de coordenação, envolvendo outras autoridades competentes para o transporte de mercadorias perigosas. Este aspeto terá de ser tido em conta quando as autoridades nacionais de segurança se coordenarem entre elas próprias.

1.2 A quem se destina o presente guia?

O presente guia destina-se às ANS, visando ajudá-las a desenvolver e a aplicar a sua abordagem coordenada ou conjunta em matéria de supervisão.

1.3 Âmbito de aplicação

O presente documento fornece exemplos do tipo de informações que podem ser trocadas entre as ANS, com base no quadro para a supervisão coordenada e conjunta estabelecido no anexo II do Regulamento (UE) 2018/761.

Apresenta igualmente exemplos de critérios que podem ser utilizados pelas ANS para determinar que ANS deve desempenhar um papel de liderança na coordenação da supervisão de empresas ferroviárias que operam em mais de um Estado-Membro ou de gestores de infraestruturas com infraestruturas transfronteiriças.

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

A partilha de informações recolhidas durante a supervisão com outras ANS pertinentes e, se for caso disso, com a Agência Ferroviária da União Europeia (a seguir designada por «Agência») não é abrangida pelo presente documento (ver *guia de supervisão*).

1.4 Estrutura do documento de orientação

O presente documento faz parte do compêndio de orientações da Agência que apoia as empresas ferroviárias, os gestores de infraestruturas, as autoridades nacionais de segurança e a Agência no cumprimento dos seus papéis e no exercício das suas funções em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/798.



Figura 1: Compêndio de orientações da Agência

A estrutura do presente documento baseia-se sobretudo no conteúdo do anexo II do Regulamento (UE) 2018/761 [*MCS para a atividade de supervisão*].

Índice

1	Introdução	3
1.1	Objetivo do guia	3
1.2	A quem se destina o presente guia?	3
1.3	Âmbito de aplicação	3
1.4	Estrutura do documento de orientação	4
2	Acordos de supervisão coordenada ou conjunta	6
2.1	Disposições de carácter geral.....	6
2.2	Orientações	6
2.3	Partilha de informações	10
2.3.1	Disposições práticas e informações de carácter geral	10
2.3.2	Outras informações	10
2.4	Critérios para seleccionar a ANS que desempenhará um papel de liderança	11

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

2 Acordos de supervisão coordenada ou conjunta

2.1 Disposições de carácter geral

As ANS devem fiscalizar o desempenho em termos de segurança das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas que supervisionam e tomar medidas adequadas para assegurar a conformidade dos sistemas de gestão da segurança das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas em causa com o quadro regulamentar. Para alcançar esse objetivo, tal como sublinhado no artigo 17.º da Diretiva (UE) 2016/798 e no artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/761, que estabelece métodos comuns de segurança para a atividade de supervisão, as ANS devem coordenar-se entre si através da partilha de informações pertinentes. Esta coordenação deve abranger as empresas ferroviárias que operam noutro Estado-Membro ao abrigo das disposições europeias específicas para o efeito, bem como as empresas ferroviárias que celebraram acordos de parceria ou contratuais com empresas ferroviárias de outro Estado-Membro para prestar serviços no âmbito dos sistemas de gestão da segurança dessas empresas ferroviárias, apesar de o pessoal ou o comboio pertencerem à empresa ferroviária do primeiro Estado-Membro. A coordenação deve fazer parte de acordos específicos entre ANS.

Esta partilha de informações deve ser contemplada num contexto mais amplo do que o das atividades de supervisão da ANS. O processo de certificação global consiste na avaliação da segurança, na certificação de segurança, na supervisão após a adjudicação e na reavaliação seguida da recertificação (ou renovação). Estas diferentes atividades estão inter-relacionadas. A avaliação da segurança orienta as atividades de supervisão, que, por sua vez, orientam a reavaliação e a subsequente recertificação (ou renovação). Uma vez que a Agência é responsável pela emissão de certificados de segurança únicos, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 5, da Diretiva (UE) 2016/798, os acordos de coordenação devem igualmente ser alargados à Agência, consoante adequado (isto é, quando a Agência atuar como organismo de certificação de segurança responsável pela emissão do certificado de segurança único).

2.2 Orientações

O quadro a seguir apresentado fornece explicações adicionais sobre o ponto pertinente enumerado no anexo II do Regulamento (UE) 2018/761 [MCS para a atividade de supervisão].

Ponto	Descrição	Observação
1	Chegar a acordo sobre as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas que operam de uma forma que exige a supervisão coordenada ou conjunta.	No que se refere às empresas ferroviárias, a base de dados ERADIS permite pesquisar empresas ferroviárias cuja área operacional se situa em mais de um Estado-Membro. No entanto, note-se que, se uma empresa ferroviária exercer a sua atividade noutro Estado-Membro ao abrigo de um acordo de parceria ou contratual celebrado com outra empresa ferroviária, a ERADIS não mostrará essa informação.
2	Chegar a acordo sobre a(s) língua(s) comum(ns) e o nível de confidencialidade das informações a utilizar para efeitos dos seus acordos de coordenação.	Os acordos devem ter em consideração toda a regulamentação nacional e comunitária pertinente em vigor em matéria de confidencialidade e proteção de dados.

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

<i>Ponto</i>	<i>Descrição</i>	<i>Observação</i>
3	<p>Chegar a acordo sobre as informações a trocar e um calendário para o intercâmbio em causa:</p> <p>Realizar um intercâmbio de informações pertinentes sobre as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas identificados no ponto 1 e partilhar os resultados das suas atividades de avaliação;</p>	<p>As informações incluem:</p> <p>as operações realizadas noutros Estados-Membros, independentemente da forma como a empresa as está a gerir (p. ex., filiais noutros Estados-Membros, serviços ferroviários explorados ao abrigo do certificado de segurança de outra empresa ferroviária parceira),</p> <p>os riscos prevalentes no sistema ferroviário dos diferentes Estados-Membros e que são utilizados em cada Estado-Membro para efeitos da realização da sua supervisão baseada no risco,</p> <p>as grandes alterações (operacionais, técnicas, organizacionais) geridas pela empresa ferroviária,</p> <p>as dúvidas ou preocupações se suspeitar de deficiências ou incumprimentos dos arranjos do sistema de gestão da segurança,</p> <p>o resultado e as deficiências observadas durante a avaliação do sistema de gestão da segurança (p. ex., registo de problemas).</p> <p>As ANS são incentivadas a exercerem poderes discricionários quanto à forma como irão definir e realizar o intercâmbio de informações, p. ex.:</p> <p>trocas regulares de mensagens de correio eletrónico,</p> <p>reuniões regulares,</p> <p>base de dados segura, serviço de armazenamento de ficheiros (armazenamento em nuvem).</p>
3	Fornecer cópias de autorizações de segurança, quando adequado;	
3	Partilhar os resultados de atividades de supervisão conexas, incluindo decisões e medidas de execução, quando pertinente;	<p>Pode ser divulgado às ANS interessadas o relatório final das auditorias e inspeções ao sistema de gestão ou um resumo das constatações, conclusões e recomendações (caso existam).</p> <p>Um plano de ação acordado com a empresa pode conduzir a um acompanhamento coordenado com outras ANS.</p>
3	Partilhar informações sobre o desempenho em termos de segurança das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas identificados no ponto 1 em cada Estado-Membro.	O relatório anual da empresa pode ajudar a ANS a elaborar o seu plano de supervisão. Espera-se que este relatório descreva a eficácia da empresa na execução, no acompanhamento e na melhoria do seu desempenho em termos de segurança e, posteriormente, na execução do plano de ação

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

<i>Ponto</i>	<i>Descrição</i>	<i>Observação</i>
		resultante das deficiências observadas durante a avaliação do sistema de gestão da segurança e/ou atividades de supervisão anterior(es).
4	<p>Partilhar critérios de decisão:</p> <p>Partilhar informações sobre a forma como cada autoridade nacional de segurança direciona as suas atividades para cada empresa ferroviária e gestor de infraestrutura em causa no âmbito do plano de supervisão;</p> <p>Estabelecer um diálogo entre as autoridades nacionais de segurança pertinentes sobre a resposta proposta para lidar com grandes lacunas em matéria de cumprimento.</p>	<p>Diferentes ANS podem ter uma base jurídica diferente para dar resposta às lacunas em matéria de cumprimento, podendo igualmente ter opiniões diferentes sobre a criticidade de um incumprimento específico. Por enquanto, talvez não seja possível alcançar uma forma plenamente harmonizada de lidar com lacunas em matéria de cumprimento. Deve ser sempre estabelecido um diálogo entre as ANS pertinentes sobre a resposta adequada. No mínimo, deve ser realizado um intercâmbio de informações entre as ANS pertinentes sobre as medidas tomadas para lidar com uma lacuna em matéria de cumprimento num Estado-Membro para que as outras ANS tenham a oportunidade de verificar se existe um incumprimento semelhante no seu Estado-Membro (ver também ponto 3, alínea a)).</p>
5	<p>Gerir a coordenação:</p> <p>Partilhar estratégias e planos de supervisão existentes;</p> <p>Estabelecer pontos comuns de interesse e/ou problemas comuns;</p> <p>Planear, de forma eficiente, iniciativas individuais, coordenadas ou conjuntas sem causar inconvenientes desnecessários às empresas ferroviárias e aos gestores de infraestruturas, evitando sobreposições no âmbito destas iniciativas.</p>	<p>O intercâmbio de estratégias de supervisão permite que as ANS compreendam a forma como a orientação da supervisão é conduzida pelas ANS pertinentes (p. ex., ferramenta de priorização quantitativa baseada no risco para avaliar o risco associado a uma empresa ferroviária e a necessidade subsequente de realizar atividades de supervisão, planeamento com base numa série de visitas num determinado período para assegurar que a empresa ferroviária é supervisionada pelo menos uma vez por ano) e quais os maiores riscos a gerir relativamente a essa empresa específica. O intercâmbio do plano de supervisão deve dar uma visão do tipo de atividades de supervisão, do calendário e das áreas de preocupação visadas por cada ANS.</p> <p>Por exemplo, a ANS pode detetar deficiências no sistema de gestão de competências da empresa ferroviária para o qual tenha sido emitido um certificado de segurança único pela Agência. Consequentemente, pode considerar necessário analisar o plano de supervisão da ANS encarregada da coordenação da supervisão do sistema de gestão da segurança, verificar se foi realizada alguma atividade de supervisão específica recentemente e, posteriormente, coordenar-se com a outra ANS</p>

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

Ponto	Descrição	Observação
		para debater o que foi feito e que atividades adicionais necessitam de ser planeadas e por quem.
6	Chegar a acordo sobre a(s) autoridade(s) nacional(is) de segurança que deve(m) acompanhar as ações cuja conclusão é adiada para a supervisão, quando adequado.	Após a avaliação, a empresa pode ser obrigada a criar um plano de ação para resolver questões pendentes após a concessão do certificado de segurança único (ou da autorização de segurança). Se a Agência estiver a atuar como organismo de certificação de segurança, as ANS devem apresentar à Agência um relatório sobre o acompanhamento do plano de ação pela empresa aquando da apresentação de um pedido de renovação. Com base neste relatório, a Agência pode rever o seu registo de problemas e encerrar os problemas em causa, quando adequado.
7	<p>Chegar a acordo sobre as áreas a visar de forma coordenada ou conjunta:</p> <p>Identificar os principais riscos para as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas pertinentes a abordar de forma coordenada ou conjunta pelas autoridades nacionais de segurança;</p> <p>Chegar a acordo sobre que autoridade nacional de segurança irá conduzir atividades em que matérias, se pertinente, com base em critérios bem estabelecidos;</p> <p>Chegar a acordo sobre os tipos de atividades de supervisão conjunta a realizar, se pertinente;</p> <p>Chegar a acordo sobre a forma como as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas devem ser informados das disposições e dos acordos estabelecidos pelas autoridades nacionais de segurança.</p>	<p>Uma abordagem coordenada ou conjunta não se limita ao desenvolvimento de abordagens coordenadas para lidar com incumprimentos. É igualmente incentivada uma maior proatividade em nome das ANS.</p> <p>As ANS podem decidir realizar, de forma voluntária, atividades conjuntas e, se assim for, definir as atividades conjuntas a realizar e os temas a abordar (incluindo que ANS assumirá uma posição de liderança relativamente a que matéria). Podem igualmente organizar uma comunicação conjunta com a empresa ferroviária (garantindo que todas as partes da empresa ferroviária que operam nos Estados-Membros pertinentes são abordadas em simultâneo). O resultado destas atividades conjuntas poderia ser um plano de supervisão conjunta acordado para a empresa ferroviária pertinente.</p> <p>Qualquer abordagem comum acordada em matéria de supervisão tem de ser transparente.</p>
8	<p>Partilhar boas práticas:</p> <p>Desenvolver mecanismos para rever e coordenar regularmente as atividades de supervisão para as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas pertinentes;</p> <p>Desenvolver mecanismos para avaliar a eficácia da coordenação e da cooperação entre as autoridades nacionais</p>	Os acordos de cooperação e coordenação da atividade da ANS nas atividades de supervisão podem variar em função da localização das ANS pertinentes. Os Estados-Membros vizinhos podem desenvolver acordos específicos para ajudar a alcançar os seus planos.

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

Ponto	Descrição	Observação
	de segurança, incluindo a Agência, conforme adequado.	

2.3 Partilha de informações

A lista seguinte trata-se de uma lista não exaustiva relativa à informação que pode ser partilhada entre as ANS que supervisionam os operadores ferroviários que operam em mais do que um Estado-Membro ou os gestores de infraestruturas que exploram infraestruturas transfronteiriças.

2.3.1 Disposições práticas e informações de carácter geral

- *Acordos modelo entre organizações pertinentes;*
- *Ponto(s) de contacto em cada organização;*
- *Modalidades de comunicação (p. ex., definição de reuniões de coordenação), incluindo o calendário para o intercâmbio de informações e a política linguística para a coordenação e cooperação;*
- *Disposições práticas (p. ex., um plano) sobre a partilha de informações no âmbito de uma atividade de supervisão coordenada ou conjunta específica, incluindo:*
 - › *Ponto(s) de contacto (caso exista um contacto específico para cada atividade);*
 - › *Finalidade, tipo e âmbito do intercâmbio (p. ex., uma inspeção conjunta à calibração das rodas de um determinado tipo de veículos numa oficina de manutenção específica), incluindo quaisquer modalidades específicas de comunicação (p. ex., um ponto de contacto específico ou dados de contacto, como o endereço eletrónico ou o número de telefone);*
 - › *Autorização de segurança necessária para aceder a um determinado local (ou parque de material);*
 - › *Regras de segurança no local, incluindo equipamento de proteção pessoal necessário;*
- *Lista de empresas ferroviárias (e de gestores de infraestruturas, conforme adequado) cuja área operacional se situa em mais de um Estado-Membro. Tal inclui a data de início e de fim de validade do certificado de segurança (ou da autorização de segurança), a respetiva área operacional e o tipo e âmbito do serviço prestado, a identificação das empresas contratadas e dos parceiros pertinentes, juntamente com os respetivos certificados de segurança (ou autorizações), conforme adequado;*
- *Lista das entidades responsáveis pela manutenção associadas às empresas ferroviárias (e aos gestores de infraestruturas) acima mencionadas(os), das empresas por si contratadas e dos seus parceiros. Tal inclui a data de início e de fim de validade dos certificados, quando adequado;*
- *Informações sobre a estratégia e o(s) plano(s) de supervisão, incluindo quaisquer informações pertinentes relacionadas com o quadro jurídico nacional, a terminologia, as técnicas de supervisão, os critérios de decisão, as boas/melhores práticas decorrentes da experiência, as atividades de supervisão das entidades responsáveis pela manutenção, quando adequado, etc.;*
- *Informações sobre base(s) de dados ou registo(s), quando pertinente (p. ex., a ANS pode fornecer credenciais a outras ANS para extrair informações de uma base de dados/um registo em que estejam armazenados os resultados da supervisão);*
- *O método para lidar com qualquer lacuna em matéria de cumprimento quando as ANS cooperantes têm uma base jurídica diferente ou diferentes opiniões sobre a criticidade de um incumprimento específico;*
- *Registos da avaliação da eficácia dos acordos de coordenação e de cooperação entre ANS, incluindo quaisquer medidas tomadas para melhorá-los e boas práticas.*

2.3.2 Outras informações

- *Informações a trocar entre atividades de avaliação e de supervisão (ver guia de supervisão);*

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

- *Alterações importantes no seio da organização e/ou no sistema de gestão da segurança das empresas ferroviárias (e dos gestores de infraestruturas) pertinentes, incluindo alterações significativas (operacionais, técnicas, organizacionais) geridas pelas empresas ferroviárias (e pelos gestores de infraestruturas) e alterações substanciais que exigem a atualização do certificado de segurança ou da autorização de segurança, se ainda não tiver sido disponibilizada no(s) relatório(s) anual(is) de segurança da empresa pertinente (aquando da comunicação de informações sobre a aplicação dos métodos comuns de segurança pertinentes);*
- *Questões específicas identificadas com as empresas ferroviárias (e os gestores de infraestruturas) que sejam pertinentes (p. ex., o facto de uma empresa não estar a tomar as medidas de controlo dos riscos necessárias) e que devem ser partilhadas com outras ANS;*
- *Análise dos resultados dos alertas do sistema de informações de segurança (a nível nacional e/ou da UE);*
- *Procedimentos internos, manuais ou instruções das ANS, quando adequado (p. ex., caso esteja planeada uma supervisão conjunta);*
- *Relatórios de supervisão (ou partes pertinentes dos mesmos) e outros documentos comprovativos, quando adequado;*
- *Outras informações relativas à supervisão das entidades responsáveis pela manutenção, quando adequado, incluindo quaisquer decisões tomadas contra as entidades em causa.*

Algumas das informações acima relacionadas com a capacidade da empresa para alcançar os seus objetivos empresariais no domínio da segurança através da aplicação eficaz (manutenção e melhoria contínua) do seu sistema de gestão da segurança podem ser extraídas do relatório anual de segurança da empresa, p. ex., aquando da comunicação de informações sobre a aplicação dos métodos comuns de segurança pertinentes. No entanto, presume-se que as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas apresentam o seu relatório anual de segurança à(s) ANS(s) pertinente(s) que realizam atividades de supervisão na respetiva área operacional.

Em todo o caso, no âmbito dos seus acordos de coordenação, recomenda-se que as ANS partilhem, entre si, os relatórios anuais de segurança das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas, quando pertinente. Mesmo que esses relatórios não sejam específicos da sua área operacional, podem conter informações pertinentes. No entanto, recomenda-se que as empresas apresentem às ANS pertinentes um relatório anual de segurança pontual que abranja a área operacional (se esta não estiver limitada a um Estado-Membro).

2.4 Critérios para selecionar a ANS que desempenhará um papel de liderança

Antes de emitir um certificado de segurança único para os operadores ferroviários que operam em mais do que um Estado-Membro ou antes de emitir uma autorização de segurança para os gestores de infraestruturas com infraestruturas transfronteiriças, as autoridades nacionais de segurança competentes devem decidir prontamente qual deles deve desempenhar um papel de liderança na coordenação da supervisão da correta aplicação e eficácia do sistema de gestão da segurança, a fim de evitar a duplicação da supervisão. Tal deve ocorrer antes de se iniciar a supervisão e após receber informação do organismo de certificação da segurança em relação a preocupações específicas a transmitir para a supervisão. Nos termos do artigo 8.º dos métodos comuns de segurança para a atividade de supervisão, as ANS devem estabelecer critérios no âmbito dos seus acordos de coordenação (ver ponto 7, alínea b)).

Um papel de liderança não significa que a responsabilidade pela supervisão destas empresas ferroviárias ou dos gestores de infraestruturas seja transferida para a ANS selecionada. Cada ANS continua a ser responsável pelas atividades de supervisão no seu respetivo Estado-Membro. No entanto, a duplicação de inspeções e auditorias deve ser evitada, o que exige uma coordenação entre as ANS. É sempre uma boa prática convidar

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

as ANS pertinentes a participar em atividades de supervisão na qualidade de observadoras e a partilhar os resultados das suas atividades de supervisão (ver ponto 3, alínea c), acima).

A ANS do Estado-Membro onde a empresa ferroviária (ou o gestor de infraestrutura) está registada(o) pode parecer uma boa opção por defeito, uma vez que a ANS, em primeiro lugar, domina a língua do sistema de gestão da segurança da empresa ferroviária (ou do gestor de infraestrutura), o que facilita a compreensão do sistema de gestão da segurança e o controlo da sua aplicação e eficácia e, em segundo lugar, mantém relações estreitas com a empresa ferroviária (ou o gestor de infraestrutura), devido à proximidade geográfica com a sede, isto é, o local onde as operações são geridas.

No entanto, em alguns casos, a documentação da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura pode estar redigida noutra língua (p. ex., em inglês), em particular se a empresa ou o gestor em causa realizar operações limitadas no Estado-Membro em questão e realizar operações transfronteiriças significativas. Além disso, algumas ANS podem cobrar uma taxa pelas suas atividades de supervisão, o que também pode afetar a decisão.

Por conseguinte, pode ser interessante considerar também outros critérios além do local onde a empresa está registada (isto é, onde a sede está localizada), tais como:

- *o volume de operações em cada Estado-Membro (comboio-quilómetro);*
- *a dimensão da organização (número de funcionários) em cada Estado-Membro;*

Os critérios acima podem igualmente ser priorizados em função de considerações nacionais.