

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade e que altera a Directiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Directiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança

(2002/C 126 E/09)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(2002) 21 final — 2002/0022(COD)

(Apresentada pela Comissão em 25 de Janeiro de 2002)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de prosseguir os esforços de criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário, iniciados com a Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽¹⁾, é necessário estabelecer um quadro de regulamentação comum da segurança ferroviária. Até à data, os Estados-Membros elaboraram as suas regras e normas de segurança essencialmente à escala nacional, com base em conceitos técnicos e de exploração nacionais. Simultaneamente, as divergências de princípios, abordagem e cultura dificultaram a eliminação dos obstáculos técnicos e o desenvolvimento de operações internacionais de transporte.
- (2) A Directiva 91/440/CEE, a Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ⁽²⁾ e a Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança ⁽³⁾ constituem os primeiros passos para uma

regulamentação do mercado europeu dos transportes ferroviários mediante a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias. No entanto, as disposições no domínio da segurança revelaram-se insuficientes e as divergências a nível dos requisitos de segurança ainda constituem obstáculos significativos ao funcionamento sem descontinuidades dos transportes ferroviários na Comunidade. É especialmente importante harmonizar a estrutura de regulamentação dos Estados-Membros, o conteúdo das regras de segurança, a certificação da segurança das empresas ferroviárias, as tarefas e funções das autoridades responsáveis pela segurança e os inquéritos sobre acidentes.

- (3) Os metropolitanos, eléctricos e outros sistemas ferroviários ligeiros estão subordinados, em inúmeros Estados-Membros, a regras de segurança locais ou regionais, sendo frequentemente submetidos à supervisão das autoridades locais ou regionais e não estando abrangidos pelos requisitos em matéria de interoperabilidade ou concessão de licenças na Comunidade. Os eléctricos estão além disso frequentemente sujeitos à legislação no domínio da segurança rodoviária, pelo que não podem ser plenamente abrangidos pelas regras de segurança ferroviária. Pelas razões que precedem e de acordo com o princípio da subsidiariedade enunciado no artigo 5.º do Tratado, os Estados-Membros deverão poder excluir tais sistemas ferroviários locais do âmbito de aplicação da presente directiva.
- (4) Os níveis de segurança do sistema ferroviário comunitário são geralmente elevados, em especial quando comparados com os do transporte rodoviário. É importante que a segurança seja mantida no decurso da actual fase de reestruturação, que separará funções de empresas ferroviárias anteriormente integradas e levará cada vez mais o sector ferroviário a substituir a auto-regulamentação pela regulamentação pública. A segurança deverá continuar a ser melhorada em função do progresso técnico e científico, sempre que tal seja razoavelmente possível e tendo em conta a competitividade do modo de transporte ferroviário.
- (5) Todos aqueles que exploram o sistema ferroviário, os gestores da infra-estrutura e as empresas ferroviárias serão inteiramente responsáveis, cada um deles na parte que lhes diz respeito, pela segurança do sistema. Os Estados-Membros deverão estabelecer uma distinção clara entre esta responsabilidade imediata pela segurança e a tarefa das autoridades responsáveis pela segurança de oferecer um quadro de regulamentação nacional e garantir a supervisão do desempenho dos operadores.

⁽¹⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/12/CE (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

⁽²⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 70, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26).

⁽³⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

- (6) Os requisitos de segurança dos subsistemas das redes ferroviárias transeuropeias são enunciados na Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade ⁽¹⁾ e na Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽²⁾. No entanto, estas directivas não definem requisitos comuns a nível do sistema e não tratam em pormenor da regulamentação, gestão e supervisão da segurança. Quando as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) definirem níveis de segurança mínimos dos subsistemas, será cada vez mais importante estabelecer objectivos de segurança igualmente a nível do sistema.
- (7) Deverão ser gradualmente introduzidos objectivos comuns de segurança (OCS) e métodos comuns de segurança (MCS) a fim de garantir a manutenção de um nível elevado de segurança e oferecer instrumentos de avaliação do nível de segurança e do desempenho dos operadores a nível europeu bem como dos Estados-Membros.
- (8) A informação sobre a segurança do sistema ferroviário é escassa e, em geral, não se encontra à disposição do público. É por conseguinte necessário estabelecer indicadores comuns de segurança (ICS) a fim de avaliar se o sistema dá cumprimento aos OCS e facilitar a vigilância do desempenho dos caminhos-de-ferro em termos de segurança.
- (9) As regras nacionais de segurança, que se baseiam frequentemente em normas técnicas nacionais, deverão ser gradualmente substituídas por regras baseadas em normas comuns, estabelecidas pelas ETI. As novas regras nacionais deverão estar em conformidade com a legislação comunitária e facilitar a passagem a uma abordagem comum da segurança ferroviária, ficando por conseguinte subordinadas a um processo de aprovação comunitária.
- (10) O desenvolvimento de OCS, MCS e ICS, bem como a necessidade de facilitar o processo conducente a uma abordagem comum da segurança ferroviária, exigem apoio técnico a nível da Comunidade. A Agência Ferroviária Europeia instituída pelo Regulamento (CE) n.º .../... do Parlamento Europeu e do Conselho é criada para formular recomendações sobre OCS, MCS e ICS e novas medidas de harmonização e vigiar a evolução da segurança ferroviária na Comunidade.
- (11) No cumprimento dos seus deveres e responsabilidades, os gestores da infra-estrutura e as empresas ferroviárias deverão implementar um sistema de gestão da segurança que satisfaça requisitos comunitários e contenha elementos comuns. A informação sobre a segurança e a implementação do sistema de gestão da segurança deverão ficar subordinadas à autoridade responsável pela segurança do Estado-Membro.
- (12) O sistema de gestão da segurança deverá ter em conta que as disposições da Directiva 89/3991/CE do Conselho, de 12 de Junho de 1989 ⁽³⁾, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho e as suas directivas individuais respectivas são plenamente aplicáveis à protecção da saúde e segurança dos trabalhadores do sector dos transportes ferroviários.
- (13) A fim de garantir um nível elevado de segurança ferroviária e condições equitativas para todas as empresas ferroviárias, estas deverão estar subordinadas aos mesmos requisitos de segurança. O certificado de segurança deverá provar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a dar cumprimento às normas e regras de segurança pertinentes. No que respeita aos serviços de transporte internacional, deverá bastar aprovar o sistema de gestão da segurança num Estado-Membro e conferir a essa aprovação uma validade comunitária. Por outro lado, a adesão a regras nacionais deverá ficar subordinada a uma certificação suplementar em cada Estado-Membro. O objectivo final deverá consistir em criar um certificado de segurança comum com validade comunitária.
- (14) Os Estados-Membros deverão enviar esforços para apoiar os candidatos que pretendam entrar no mercado na qualidade de empresas ferroviárias. Em especial, deverão prestar informações e reagir rapidamente a pedidos de certificação da segurança. Para as empresas ferroviárias que exploram serviços de transporte internacional é importante que os procedimentos sejam semelhantes nos diversos Estados-Membros. Embora o certificado de segurança contenha, no futuro próximo, partes nacionais, deverá todavia ser possível harmonizar as suas partes comuns e facilitar a criação de um modelo comum.
- (15) A certificação do pessoal ferroviário e do material circulante em serviço das diversas redes nacionais constitui frequentemente um obstáculo intransponível para os novos operadores. Os Estados-Membros deverão ser responsáveis pela oferta de formação e certificação do pessoal ferroviário e a aceitação mútua dos requisitos de base do pessoal ferroviário deverá ser garantida. Deverá ser estabelecido um procedimento comum de aceitação mútua do material circulante em serviço.
-
- ⁽¹⁾ JO L 262 de 16.10.1996, p. 18 [com a redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho e a Directiva 2001/16/CE (JO L ...)].
- ⁽²⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1 [com a redacção que lhe foi dada pela Directiva .../.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 96/48/CE do Conselho e a Directiva 2001/16/CE (JO L ...)].
-
- ⁽³⁾ JO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

- (16) Enquanto parte do novo quadro de regulamentação comum da segurança, deverão ser criadas autoridades nacionais em todos os Estados-Membros para garantir a regulamentação e supervisão da segurança ferroviária. Para facilitar a sua cooperação a nível comunitário, deverão ser confiadas as mesmas tarefas e responsabilidades mínimas. As autoridades responsáveis pela segurança deverão gozar de um nível elevado de independência. Deverão desempenhar as suas tarefas de forma aberta e não discriminatória, contribuindo para a criação de um sistema ferroviário comunitário único, e cooperar no sentido de coordenar os seus critérios de tomada de decisão, nomeadamente no que respeita à certificação da segurança das empresas ferroviárias que efectuam transportes ferroviários internacionais.
- (17) Os acidentes ferroviários graves são raros. Porém, podem ter consequências catastróficas e suscitar preocupações por parte do público relativamente ao desempenho do sistema ferroviário em termos de segurança. Consequentemente, todos os acidentes deverão ser objecto de inquérito, numa perspectiva de segurança, para evitar a sua repetição, e os resultados dos inquéritos deverão ser tornados públicos. Os casos de quase acidente e outros incidentes são importantes precursores de acidentes graves, devendo igualmente ser objecto de inquéritos sobre segurança.
- (18) O inquérito sobre segurança deverá manter-se separado do inquérito judiciário do mesmo incidente e ter acesso às provas e testemunhas. Deverá ser efectuado por um organismo permanente, independente das partes incluindo a autoridade responsável pela segurança, com a maior transparência possível. O organismo de inquérito deverá estabelecer para cada ocorrência o grupo de inquérito pertinente, com as competências necessárias para encontrar as causas imediatas e subjacentes do incidente.
- (19) Os relatórios de inquérito, as conclusões e as recomendações proporcionam informações cruciais para a melhoria futura da segurança ferroviária e deverão ser colocados à disposição do público a nível comunitário. As recomendações em matéria de segurança deverão ser cumpridas pelos destinatários, cujas medidas deverão ser notificadas ao organismo de inquérito.
- (20) Na medida em que os objectivos da acção proposta, nomeadamente a coordenação de actividades nos Estados-Membros para garantir a regulamentação e supervisão da segurança, realizar inquéritos sobre acidentes e estabelecer, a nível comunitário, objectivos comuns de segurança, métodos comuns de segurança, indicadores comuns de segurança e requisitos comuns para os certificados de segurança, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, podendo por conseguinte ser melhor alcançados, devido à dimensão da acção, a nível comunitário, a Comunidade pode adoptar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade enunciado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade consagrado nesse mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir tais objectivos.
- (21) Uma vez que a maioria das medidas necessárias à aplicação da presente directiva são medidas de âmbito geral na

acepção do artigo 2.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾, é conveniente adoptá-las mediante recurso ao procedimento de regulamentação previsto no artigo 5.º da referida decisão. Nos termos do disposto no artigo 2.º da Decisão 1999/468/CE, certas medidas de aplicação da presente directiva deverão ser adoptadas mediante recurso ao procedimento consultivo previsto no artigo 3.º da mesma directiva.

- (22) Atendendo a que determinadas disposições da Directiva 95/18/CE e da Directiva 2001/14/CE são substituídas pela presente directiva, é conveniente alterar essas directivas.
- (23) Os Estados-Membros deverão estabelecer modalidades de sanção aplicáveis às infracções do disposto na presente directiva e garantir a sua aplicação. As referidas sanções devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

Artigo 1.º

Objecto

O objectivo da presente directiva é garantir a promoção e a melhoria da segurança dos caminhos-de-ferro comunitários mediante:

- harmonização da estrutura de regulamentação dos Estados-Membros,
- definição de responsabilidades entre as partes,
- desenvolvimento de objectivos comuns de segurança e métodos comuns de segurança,
- exigência de criação, em todos os Estados-Membros, de autoridades nacionais responsáveis pela segurança e de organismos nacionais independentes para proceder a inquéritos sobre acidentes,
- definição de princípios comuns de gestão, regulamentação e supervisão da segurança ferroviária.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva é aplicável ao sistema ferroviário dos Estados-Membros, que pode subdividir-se em subsistemas para domínios de carácter estrutural e operacional. A directiva abrange os requisitos de segurança do sistema no seu conjunto, incluindo a segurança de gestão da infra-estrutura e da exploração do tráfego e a interacção entre empresas ferroviárias e gestores da infra-estrutura.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. Os Estados-Membros podem excluir da medidas de aplicação da presente directiva que adoptarem:

- a) os metropolitanos, eléctricos e outros sistemas ferroviários ligeiros;
- b) as redes que estejam tecnicamente separadas de qualquer parte dos sistemas ferroviários transeuropeus convencionais e de alta velocidade e que apenas se destinem à exploração de serviços de passageiros locais, urbanos ou suburbanos e as empresas ferroviárias que apenas operam nestas redes;
- c) as infra-estruturas ferroviárias que sejam propriedade privada e existam exclusivamente para serem utilizadas pelo proprietário da infra-estrutura, para as suas próprias operações de transporte de mercadorias.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «sistema ferroviário», a totalidade dos subsistemas para domínios estruturais e operacionais, nomeadamente infra-estrutura, energia, comando e controlo e sinalização, material circulante, exploração e gestão do tráfego, manutenção, aplicações telemáticas para serviços de passageiros e mercadorias, ambiente e utilizadores, definidos nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, bem como a gestão e exploração do sistema no seu conjunto;
- b) «gestor da infra-estrutura», qualquer organismo ou empresa responsável, nomeadamente, pela instalação e manutenção de uma infra-estrutura ferroviária, ou parte dela, conforme definido no artigo 3.º da Directiva 91/440/CEE, o que poderá igualmente incluir a gestão dos sistemas de controlo e segurança da infra-estrutura. As funções do gestor da infra-estrutura numa rede ou parte de uma rede podem ser confiadas a diversos organismos ou empresas;
- c) «empresa ferroviária», qualquer empresa pública ou privada cuja actividade consiste em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente garantida por essa empresa; estão igualmente incluídas as empresas que apenas efectuam a tracção;
- d) «especificações técnicas de interoperabilidade (ETI)», as especificações de que são objecto os subsistemas ou partes de subsistemas para satisfazerem os requisitos essenciais e garantirem a interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais, conforme definidas nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
- e) «objectivos comuns de segurança (OCS)», os níveis de segurança mínimos que devem ser alcançados pelas diversas partes do sistema ferroviário (sistema ferroviário convencional, sistema ferroviário de alta velocidade ou linhas utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorias) e pelo sistema no seu conjunto, expressos em critérios de aceitação dos riscos;
- f) «métodos comuns de segurança (MCS)», os métodos que serão desenvolvidos para descrever as modalidades de consecução dos OCS e de avaliação da conformidade;
- g) «autoridade responsável pela segurança», o organismo nacional responsável pela tarefa de garantir a regulamentação e supervisão da segurança ferroviária nos termos do disposto na presente directiva;
- h) «regras nacionais de segurança», todas as regras que encerram requisitos de segurança ferroviária impostos a nível dos Estados-Membros e aplicáveis a mais de uma empresa ferroviária, independentemente do organismo do qual emanam;
- i) «sistema de gestão da segurança», a organização e disposições adoptadas pelo gestor de uma infra-estrutura ou por uma empresa ferroviária para garantir a segurança de gestão das operações respectivas;
- j) «responsável pelo inquérito», pessoa responsável pela organização, condução e controlo de um inquérito;
- k) «acidente grave»,
 - a) acidente provocado pela colisão ou descarrilamento de comboios, que tenha por consequência, no mínimo, um morto ou cinco ou mais feridos graves,
 - b) outros acidentes ferroviários que provoquem a perda de vidas humanas, ferimentos graves múltiplos ou danos significativos do material circulante, da infra-estrutura ou do ambiente e com um impacto óbvio na regulamentação da segurança ferroviária ou na gestão da segurança;
- l) «incidente», qualquer ocorrência, distinta do acidente grave, associada à exploração ferroviária e que afecte a segurança de exploração;
- m) «inquérito», processo levado a cabo com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclua a recolha e análise da informação, a retirada de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;
- n) «causas», as acções, omissões, eventos ou condições, ou a combinação destes, que conduziram ao acidente ou incidente;
- o) «agência», a Agência Ferroviária Europeia, agência comunitária para a segurança e a interoperabilidade ferroviárias, instituída pelo Regulamento (CE) n.º .../... do Parlamento Europeu e do Conselho;

- p) «organismos notificados», os organismos responsáveis pela avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou pela instrução do procedimento CE de verificação dos subsistemas, conforme definidos na Directiva 96/48/CE e na Directiva 2001/16/CE;
- q) «componentes de interoperabilidade», qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de equipamentos incorporado ou destinado a ser incorporado num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, o sistema ferroviário de alta velocidade ou convencional, em conformidade com a definição das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE. O conceito de «componente» abrange objectos tangíveis e intangíveis, como por exemplo o *software*.

CAPÍTULO II

PROMOÇÃO E GESTÃO DA SEGURANÇA

Artigo 4.º

Promoção e reforço da segurança ferroviária

1. Os Estados-Membros garantirão a manutenção geral da segurança ferroviária e, sempre que tal seja razoavelmente possível, o seu reforço constante, tendo em conta a evolução da legislação comunitária e o progresso técnico e científico e concedendo prioridade à prevenção de acidentes graves.

Os Estados-Membros garantirão o estabelecimento, aplicação e implementação de regras de segurança de forma aberta e não discriminatória, promovendo o desenvolvimento de um sistema de transporte ferroviário europeu único.

2. Os Estados-Membros garantirão que a responsabilidade pela segurança de exploração do sistema ferroviário e pelo controlo dos riscos por ele gerados caberá aos gestores da infra-estrutura e às empresas ferroviárias, obrigando-os a implementar as medidas necessárias de controlo dos riscos, a aplicar regras e normas nacionais de segurança e a criar sistemas de gestão da segurança em conformidade com o disposto na presente directiva.

Cada gestor da infra-estrutura e empresa ferroviária será responsável pela sua parte do sistema e pela segurança de exploração respectiva, incluindo fornecimento de material e contratação de serviços, perante utilizadores, clientes e terceiros.

Artigo 5.º

Objectivos comuns de segurança e métodos comuns de segurança

1. Os OCS e os MCS serão adoptados pela Comissão o mais tardar até [data] ⁽¹⁾, nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 26.º, e publicados no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Antes da adopção dos OCS e dos MCS, poderão ser adoptadas orientações não vinculativas sobre estes, em conformidade com

o procedimento previsto no n.º 3 do artigo 26.º. Essas orientações serão publicadas no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

2. A agência elaborará, com base num mandato, projectos de OCS e MCS e de orientações não vinculativas, que serão adoptados nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 26.º.

Os projectos de OCS e MCS basear-se-ão numa análise dos objectivos e métodos em vigor nos Estados-Membros e terão em conta os custos e benefícios previstos. Por outro lado, analisarão o eventual impacto nas ETI para os subsistemas e incluirão, se for caso disso, propostas consequentes de alteração das ETI.

3. Os OCS definirão nomeadamente os níveis de segurança mínimos que devem ser alcançados pelas diversas partes do sistema ferroviário e pelo sistema no seu conjunto, expressos em critérios de aceitação dos riscos seguintes:

a) riscos individuais relacionados com os passageiros, o pessoal, incluindo o pessoal dos contratantes, os utilizadores das passagens de nível e as pessoas não autorizadas presentes em instalações ferroviárias,

b) riscos para a sociedade.

4. Os MCS descreverão as modalidades de avaliação do cumprimento dos OCS mediante a elaboração e definição de:

a) métodos de avaliação dos riscos,

b) métodos de avaliação da conformidade com os requisitos dos certificados de segurança emitidos nos termos do disposto no artigo 10.º e

c) métodos de verificação de que os subsistemas estruturais dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais respectivos.

5. Os OCS e os MCS serão revistos periodicamente, nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 26.º, tendo em conta a evolução global da segurança ferroviária e o progresso técnico e científico.

Artigo 6.º

Indicadores comuns de segurança

1. Para facilitar a avaliação da conformidade com os OCS e permitir a vigilância da evolução geral da segurança ferroviária, os Estados-Membros recolherão informações sobre os indicadores comuns de segurança (ICS) através dos relatórios anuais das autoridades responsáveis pela segurança previstos no artigo 17.º.

O primeiro ano de referência para os ICS será ... ⁽²⁾; estes deverão ser comunicados com o relatório anual no ano seguinte.

Os ICS são estabelecidos em conformidade com o disposto no anexo I.

⁽¹⁾ Cinco anos após a entrada em vigor da directiva.

⁽²⁾ Dois anos após o ano de entrada em vigor da presente directiva.

2. O anexo I será revisto, o mais tardar até [data] ⁽¹⁾, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 26.º, designadamente para incluir definições comuns dos ICS e métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes.

Artigo 7.º

Regras nacionais de segurança

1. Os Estados-Membros garantirão que as regras nacionais de segurança sejam publicadas e colocadas à disposição de todos os gestores da infra-estrutura, empresas ferroviárias e requerentes de certificados de segurança.

2. Os Estados-Membros garantirão que as autoridades responsáveis pela segurança sejam competentes pela adopção de regras nacionais de segurança.

3. Os Estados-Membros notificarão a Comissão, o mais tardar até [data] ⁽²⁾, de todas as regras nacionais de segurança pertinentes enunciadas no anexo II e indicarão o seu domínio de aplicação.

A notificação prestará igualmente informações sobre o conteúdo principal das regras com referências aos textos legislativos, a forma de legislação e o organismo ou organização responsável pela sua publicação.

Artigo 8.º

Adopção de novas regras nacionais de segurança

1. Quando um Estado-Membro pretender introduzir regras nacionais de segurança novas ou alterações às regras em vigor, conforme previsto no anexo II, enviará o projecto de regra à Comissão, a menos que as regras estejam inteiramente relacionadas com a aplicação de ETI.

Se o projecto de regra não estiver em conformidade com a legislação comunitária, será adoptada uma decisão, cujo destinatário será o Estado-Membro em causa, nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 26.º.

Caso não seja adoptada nenhuma decisão no prazo de seis meses a contar da apresentação do projecto, o Estado-Membro terá a liberdade de adoptar a regra.

2. O n.º 1 não será aplicável nos casos em que a adopção de uma nova regra seja urgente por razões de segurança. O Estado-Membro informará a Comissão, nessas circunstâncias, da sua intenção de adoptar a regra sem dar cumprimento ao procedimento previsto no n.º 1 e indicará as razões que justificam a urgência das medidas adoptadas. A Comissão manifestará a sua opinião sobre essa informação no mais breve prazo.

Artigo 9.º

Sistemas de gestão da segurança

1. Os gestores da infra-estrutura e as empresas ferroviárias elaborarão os seus sistemas de gestão da segurança para garantir que o sistema ferroviário esteja em conformidade com os

OCS e com os requisitos de segurança enunciados nas ETI e que as partes pertinentes dos MCS sejam aplicadas.

Na ausência de ETI, OCS e MCS, o sistema de gestão da segurança cumprirá os requisitos enunciados nas regras nacionais de segurança descritas no artigo 7.º e no anexo II.

2. O sistema de gestão da segurança satisfará os requisitos e incluirá os elementos previstos no anexo III, adaptados ao carácter, dimensão e outras características da actividade desenvolvida. Garantirá o controlo de todos os riscos gerados pela actividade do gestor da infra-estrutura ou da empresa ferroviária, incluindo o fornecimento de serviços de manutenção e de material e o recurso a contratantes e, se for caso disso, dos riscos decorrentes das operações de outras partes.

3. O sistema de gestão da segurança de qualquer gestor da infra-estrutura terá em conta os efeitos das operações de diversas empresas ferroviárias na rede e adoptará disposições que permitam a todas as empresas ferroviárias operar em conformidade com as ETI e as regras nacionais de segurança e com as condições estabelecidas no certificado de segurança respectivo. Por outro lado, o sistema será desenvolvido com o objectivo de coordenar os procedimentos de emergência do gestor da infra-estrutura com todas as empresas ferroviárias que exploram a sua infra-estrutura.

4. Todos os gestores da infra-estrutura e empresas ferroviárias apresentarão à autoridade responsável pela segurança, até 30 de Junho o mais tardar, um relatório anual sobre a segurança respeitante ao ano anterior. O relatório sobre a segurança incluirá:

- a) informação sobre a forma como são cumpridos os objectivos de segurança da organização e os resultados dos planos de segurança;
- b) a elaboração de indicadores nacionais de segurança e dos ICS previstos no anexo I, na medida em que sejam pertinentes para a organização que apresenta o relatório;
- c) os resultados da auditoria interna da segurança;
- d) observações sobre deficiências e funcionamentos incorrectos das operações ferroviárias e da gestão da infra-estrutura que possam revelar-se importantes para a autoridade responsável pela segurança.

CAPÍTULO III

CERTIFICAÇÃO DA SEGURANÇA

Artigo 10.º

Certificados de segurança

1. Para poder ter acesso à infra-estrutura ferroviária, uma empresa ferroviária deve ser titular de um certificado de segurança, nos termos do disposto no presente capítulo. O certificado de segurança pode cobrir toda a rede ferroviária de um Estado-Membro ou apenas uma parte definida desta.

⁽¹⁾ Cinco anos após a entrada em vigor da directiva.

⁽²⁾ Doze meses após a entrada em vigor da directiva.

O objectivo do certificado de segurança é provar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a cumprir os requisitos previstos nas ETI e noutra legislação comunitária pertinente, bem como nas regras nacionais de segurança, para controlar os riscos e explorar a rede de forma segura.

2. O certificado de segurança incluirá:

- a) uma certificação que confirma a aceitação do sistema de gestão da segurança da empresa ferroviária, conforme descrito no artigo 9.º e no anexo III e
- b) uma certificação que confirma a aceitação das disposições adoptadas pela empresa ferroviária para cumprir os requisitos específicos necessários à segurança de exploração da rede pertinente no que respeita às ETI, às regras nacionais de segurança, ao pessoal e ao material circulante, com base em documentação apresentada pela empresa ferroviária em conformidade com o previsto no anexo IV.

3. A autoridade responsável pela segurança no Estado-Membro em que a empresa ferroviária dá início às suas operações concederá a certificação nos termos do disposto no n.º 2, alíneas a) e b).

A certificação prevista no n.º 2, alínea a) deve especificar o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas, sendo válida em toda a Comunidade para operações de transporte ferroviário equivalentes.

4. A autoridade responsável pela segurança no Estado-Membro em que a empresa ferroviária prevê explorar serviços suplementares de transporte ferroviário concederá a certificação nacional adicional necessária, conforme previsto no n.º 2, alínea b).

5. O certificado de segurança será renovado de cinco em cinco anos e actualizado, total ou parcialmente, quando o tipo ou âmbito da operação seja substancialmente alterado.

O titular do certificado de segurança informará a autoridade competente responsável pela segurança, no mais breve prazo, de todas as alterações significativas das condições do certificado de segurança. Por outro lado, notificará a autoridade competente responsável pela segurança sempre que sejam introduzidas novas categorias de pessoal ou novos tipos de material circulante.

A autoridade responsável pela segurança pode exigir que o certificado de segurança seja revisto na sequência de alterações substanciais do quadro de regulamentação da segurança.

Caso a autoridade responsável pela segurança considere que o titular do certificado de segurança já não satisfaz as condições necessárias, revogará imediatamente o certificado, justificando a sua decisão.

6. A autoridade responsável pela segurança informará a agência sobre a emissão, renovação, alteração ou revogação dos certificados de segurança mencionados no n.º 2, alínea a). A informação especificará a denominação e endereço da empresa ferroviária, a data de emissão, o âmbito e a validade do certificado de segurança e, em caso de revogação, as razões da decisão.

7. A agência avaliará, o mais tardar até [data] ⁽¹⁾, a evolução da certificação da segurança e apresentará um relatório à Comissão com recomendações sobre uma estratégia de transição rumo a um certificado de segurança comunitário único. A Comissão adoptará as medidas apropriadas na sequência da recomendação.

Artigo 11.º

Requisitos aplicáveis aos pedidos

1. A autoridade responsável pela segurança adoptará decisões sobre os pedidos de certificação da segurança no mais breve prazo, mas o mais tardar quatro meses após fornecimento de todas as informações solicitadas e de quaisquer informações adicionais pedidas pela autoridade responsável pela segurança. Caso o requerente seja instado a prestar informações adicionais, será rapidamente informado desse facto.

2. Para facilitar a criação de novas empresas ferroviárias e a apresentação de pedidos por parte de empresas ferroviárias de outros Estados-Membros, a autoridade responsável pela segurança concederá orientações pormenorizadas sobre as modalidades de obtenção do certificado de segurança. Por outro lado, enumerará todos os requisitos previstos para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 10.º e colocará todos os documentos pertinentes à disposição do requerente.

As empresas ferroviárias que solicitem um certificado de segurança relativo a serviços prestados numa parte limitada definida de uma infra-estrutura receberão orientações especiais, identificando especificamente as regras válidas para a parte em causa.

3. Será colocada à disposição dos requerentes, a título gratuito, uma documentação de orientação sobre os pedidos, com a descrição e explicação dos requisitos e a enumeração dos documentos que devem ser apresentados.

Artigo 12.º

Formação e certificação do pessoal ferroviário

1. Os maquinistas e o pessoal de acompanhamento dos comboios de uma empresa ferroviária que tenham obtido uma certificação num Estado-Membro, nos termos do n.º 2, alínea b), do artigo 10.º, de que satisfazem os requisitos de base respeitantes a limites de idade, competências, aptidões e estado de saúde serão aceites, de forma recíproca, pelos demais Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros velarão no sentido de que as empresas ferroviárias que solicitam um certificado de segurança tenham acesso equitativo e não discriminatório às estruturas de formação para maquinistas e pessoal de acompanhamento dos comboios, sempre que tal formação se revele necessária para o cumprimento dos requisitos inerentes à obtenção do certificado de segurança.

Os serviços oferecidos devem incluir o conhecimento necessário dos itinerários, regras de exploração, sistema de sinalização e de comando e controlo e dos procedimentos de emergência aplicados nos itinerários explorados.

⁽¹⁾ Cinco anos após a entrada em vigor da directiva.

Se os serviços de formação não incluírem exame e certificação, os Estados-Membros velarão no sentido de que as empresas ferroviárias tenham acesso a essa certificação, caso o certificado de segurança assim o exija.

A autoridade responsável pela segurança garantirá que a prestação de serviços de formação ou, se for caso disso, de certificação cumpra os requisitos de segurança previstos nas ETI ou nas regras nacionais de segurança descritas no artigo 7.º e no anexo II.

3. Se as estruturas de formação apenas se encontrarem disponíveis através dos serviços de uma única empresa ferroviária ou gestor da infra-estrutura, os Estados-Membros garantirão a sua colocação à disposição de outras empresas ferroviárias a um preço razoável e não discriminatório.

Artigo 13.º

Certificação de material circulante em serviço

1. As empresas ferroviárias que explorem material circulante certificado num Estado-Membro, nos termos do n.º 2, alínea b), do artigo 10.º, e não totalmente conforme com uma ETI serão certificadas noutros Estados-Membros.

2. A empresa ferroviária que solicite certificação noutros Estados-Membros apresentará à autoridade competente responsável pela segurança um processo técnico sobre o material circulante ou o tipo de material circulante, indicando a sua utilização prevista na rede. O processo incluirá as seguintes informações:

- a) prova de que o material circulante foi certificado pela autoridade responsável pela segurança de outro Estado-Membro e registos que revelem o seu historial de exploração, manutenção e, se for caso disso, alterações técnicas introduzidas após a certificação;
- b) dados técnicos pertinentes e características operacionais exigidos pela autoridade responsável pela segurança e necessários para a sua certificação complementar;
- c) dados sobre as características técnicas e operacionais que mostram que o material circulante está em conformidade com o sistema de aprovisionamento energético, o sistema de sinalização e de comando e controlo, a bitola da via e os gabaritos da infra-estrutura, a carga máxima por eixo admissível e outros condicionamentos da rede;
- d) derrogações das regras nacionais de segurança necessárias para conceder a certificação e a prova, com base na avaliação dos riscos, de que a aceitação do material circulante não envolve riscos indevidos para a rede.

3. A autoridade responsável pela segurança pode exigir a realização de ensaios na rede para verificar a conformidade com os parâmetros restritivos mencionados no n.º 2, alínea c) e, nesse caso, indicará o seu âmbito e conteúdo.

4. A autoridade responsável pela segurança adoptará a sua decisão sobre um pedido em conformidade com o presente artigo e o mais tardar quatro meses após a apresentação do processo técnico completo, incluindo a documentação relativa aos ensaios. O certificado pode incluir condições de utilização e outras restrições.

Artigo 14.º

Harmonização dos certificados de segurança

1. O mais tardar até [data] ⁽¹⁾, serão adoptadas decisões sobre requisitos harmonizados comuns, nos termos do disposto no n.º 2, alínea b), do artigo 10.º e no anexo IV, e um modelo comum de documentos de orientação sobre os pedidos, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 26.º.

2. Antes da adopção de requisitos harmonizados e de um modelo comum de documentos de orientação sobre os pedidos, poderão ser adoptadas orientações não vinculativas, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 3 do artigo 26.º.

3. A agência recomendará requisitos harmonizados e um modelo comum de documentos de orientação sobre os pedidos com base num mandato conferido em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 26.º.

CAPÍTULO IV

AUTORIDADE RESPONSÁVEL PELA SEGURANÇA

Artigo 15.º

Tarefas da autoridade responsável pela segurança

1. Cada Estado-Membro instituirá uma autoridade responsável pela segurança destinada a garantir a supervisão e regulamentação da segurança ferroviária. Essa autoridade será independente, na sua organização, estrutura jurídica e tomada de decisão, de qualquer empresa ferroviária, gestor da infra-estrutura e requerente de certificação.

2. A autoridade responsável pela segurança será responsável, no mínimo, pelas seguintes tarefas de regulamentação:

- a) autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, em conformidade com o artigo 14.º da Directiva 96/48/CE;
- b) autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional, em conformidade com o artigo 14.º da Directiva 2001/16/CEE;
- c) autorizar a entrada em serviço de material circulante novo e substancialmente alterado que ainda não se encontre abrangido por uma ETI;
- d) emitir, renovar, alterar e revogar partes pertinentes dos certificados de segurança, nos termos do disposto no artigo 10.º;
- e) adoptar regras nacionais de segurança juridicamente vinculativas, conforme descrito no artigo 7.º e no anexo II, a menos que essas regras emanem do Parlamento nacional ou do Governo.

⁽¹⁾ Cinco anos após a entrada em vigor da directiva.

3. A autoridade responsável pela segurança será responsável pelas seguintes tarefas de supervisão:

- a) verificar que os subsistemas de carácter estrutural constituintes do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais pertinentes;
- b) verificar que os subsistemas de carácter estrutural constituintes do sistema ferroviário transeuropeu convencional são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais pertinentes;
- c) assumir a responsabilidade do Estado-Membro em matéria de supervisão dos componentes de interoperabilidade e da sua conformidade com os requisitos essenciais;
- d) verificar que as actividades dos gestores da infra-estrutura e das empresas ferroviárias estão em conformidade com os requisitos das disposições da legislação comunitária ou nacional e que são satisfeitas as condições e requisitos previstos nos certificados de segurança;
- e) verificar que o material circulante está devidamente registado e que a informação em matéria de segurança constante do registo nacional, instituído nos termos do disposto no artigo [...] da Directiva 96/48/CE e no artigo [...] da Directiva 2001/16/CE, é rigorosa e mantida actualizada.

4. As tarefas mencionadas nos n.ºs 2 e 3 não podem ser transferidas para um gestor da infra-estrutura ou empresa ferroviária, nem ser objecto de um contrato celebrado com estes.

Artigo 16.º

Princípios de tomada de decisão da autoridade responsável pela segurança

1. A autoridade responsável realizará as suas tarefas de forma aberta, não discriminatória e transparente. Em especial, permitirá a todas as partes serem ouvidas e justificará as suas decisões.

Por outro lado, responderá rapidamente às solicitações e pedidos e comunicará os seus pedidos de informação e as suas decisões sem atrasos indevidos.

No processo de elaboração do quadro de regulamentação nacional, a autoridade responsável pela segurança consultará todas as partes interessadas, incluindo gestores da infra-estrutura, empresas ferroviárias, fabricantes e fornecedores de serviços de manutenção, utilizadores e representantes do pessoal.

2. A autoridade responsável pela segurança terá a liberdade de efectuar todas as inspecções e inquéritos necessários ao cumprimento da sua tarefa de supervisão e ser-lhe-á concedido acesso a todos os documentos pertinentes e às instalações e equipamentos dos gestores da infra-estrutura e das empresas ferroviárias.

3. Os Estados-Membros adoptarão as medidas necessárias para garantir que as decisões adoptadas pela autoridade responsável pela segurança sejam subordinadas a controlo judicial.

4. As autoridades responsáveis pela segurança organizarão um intercâmbio activo de pontos de vista e experiências com o objectivo de harmonizar os seus critérios de tomada de decisão em toda a Comunidade.

A cooperação terá designadamente por objectivo facilitar e coordenar a certificação da segurança das empresas ferroviárias que dispõem de traçados internacionais, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 15.º da Directiva 2001/14.

A agência prestar-lhes-á o seu apoio nestas tarefas.

Artigo 17.º

Relatório anual

A autoridade responsável pela segurança publicará um relatório anual sobre as suas actividades do ano anterior e enviá-lo-á à agência o mais tardar até 30 de Setembro. O relatório incluirá informações sobre:

- a) a evolução da segurança ferroviária, incluindo uma síntese, a nível dos Estados-Membros, dos ICS enunciados no anexo I;
- b) alterações importantes da legislação e da regulamentação em matéria de segurança ferroviária;
- c) a evolução da certificação da segurança;
- d) resultados e experiências da supervisão dos gestores da infra-estrutura e empresas ferroviárias.

CAPÍTULO V

INQUÉRITO SOBRE ACIDENTES E INCIDENTES

Artigo 18.º

Ocorrências que deverão ser objecto de inquérito

1. Os Estados-Membros garantirão a realização de um inquérito após acidentes e incidentes graves ocorridos no sistema ferroviário, cujo objectivo é a eventual melhoria da segurança ferroviária e a prevenção de futuros acidentes e incidentes.

2. As ocorrências que serão objecto de inquérito incluem:

- a) acidentes graves;
- b) incidentes que, em circunstâncias ligeiramente diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, incluindo deficiências técnicas dos subsistemas de carácter estrutural ou dos componentes de interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade ou convencionais.

3. O âmbito dos inquéritos e o procedimento a adoptar para a sua realização serão determinados pelo organismo de inquérito previsto no artigo 20.º, tendo em conta os princípios e os objectivos dos artigos 19.º e 21.º e em função dos ensinamentos que prevê retirar do acidente ou incidente para a melhoria da segurança.

Cabe ao organismo de inquérito decidir da realização ou não de um inquérito sobre as ocorrências previstas no n.º 2, alínea b). Na sua decisão, serão tidos em conta os seguintes aspectos:

- a) gravidade do incidente,
 - b) determinação de se a ocorrência faz parte de uma série de incidentes relevantes a nível do sistema;
 - c) seu impacto na segurança ferroviária numa perspectiva comunitária e
 - d) pedidos dos gestores da infra-estrutura, das empresas ferroviárias ou da autoridade responsável pela segurança.
4. O inquérito não se ocupará, em nenhuma circunstância, da determinação da culpa ou responsabilidade.

Artigo 19.º

Estatuto do inquérito

1. No âmbito dos seus sistemas jurídicos internos, os Estados-Membros definirão um estatuto jurídico do inquérito que permitirá ao responsável pelo inquérito realizar a sua tarefa da forma mais eficiente e no prazo mais curto.

2. Em conformidade com a legislação em vigor nos Estados-Membros e, se for caso disso, em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judiciário, os inquiridores adquirirão o mais rapidamente possível:

- a) acesso ao local do acidente ou incidente bem como ao material rolante envolvido, à infra-estrutura respectiva e às instalações de controlo do tráfego e de sinalização;
- b) o direito de obter uma lista imediata das provas e a remoção controlada de destroços e instalações ou componentes da infra-estrutura para efeitos de exame ou análise;
- c) acesso e possibilidade de utilização do conteúdo dos aparelhos de registo e dos equipamentos de bordo para registo de mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e controlo;
- d) acesso aos resultados do exame dos corpos das vítimas;
- e) acesso aos resultados dos interrogatórios do pessoal de bordo e outro pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente;
- f) a oportunidade de interrogar o pessoal ferroviário envolvido e outras testemunhas;
- g) acesso a qualquer informação ou registo pertinente na posse do gestor da infra-estrutura, das empresas ferroviárias envolvidas e da autoridade responsável pela segurança.

3. O inquérito será efectuado de forma independente do inquérito judiciário e o avanço dos trabalhos não pode, em nenhuma circunstância, ser atrasado ou restringido devido às acções judiciais.

Artigo 20.º

Organismo de inquérito

1. Cada Estado-Membro velará no sentido de que os inquéritos sobre acidentes e incidentes mencionados no n.º 2 do artigo 18.º sejam realizados por um organismo permanente. Este organismo será independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de tomada de decisão, de qualquer gestor da infra-estrutura, empresa ferroviária, organismo de tarifação, entidade responsável pela repartição e organismo notificado. Será igualmente independente da autoridade responsável pela segurança, de qualquer entidade reguladora dos caminhos-de-ferro ou de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas confiadas ao organismo de inquérito.

2. O organismo de inquérito disporá dos meios necessários para assumir as suas responsabilidades de modo independente das organizações mencionadas no n.º 1 e estará apto a obter recursos suficientes para esse efeito. Os seus membros adquirirão um estatuto que lhes confere as garantias necessárias de independência. O organismo de inquérito incluirá pelo menos um responsável pelo inquérito, capaz de desempenhar essa função na eventualidade de acidente ou incidente.

3. Os Estados-Membros adoptarão disposições no sentido de que as empresas ferroviárias, os gestores da infra-estrutura e, se for caso disso, a autoridade responsável pela segurança sejam obrigados a informar imediatamente o organismo de inquérito dos acidentes e incidentes mencionados no n.º 2 do artigo 18.º. O organismo de inquérito estará apto a reagir a tais informações e a adoptar as disposições necessárias para iniciar o inquérito no mais breve prazo.

4. O organismo de inquérito pode combinar as tarefas que lhe são atribuídas por força da presente directiva com as tarefas de inquérito sobre outras ocorrências distintas dos acidentes e incidentes ferroviários, desde que tais inquéritos não comprometam a independência do organismo.

5. O organismo pode solicitar, se necessário, a assistência de organismos de inquérito de outros Estados-Membros ou da agência para lhe fornecerem competências ou efectuarem inspecções, análises ou avaliações técnicas.

6. Os Estados-Membros podem confiar ao organismo de inquérito a tarefa de efectuar inquéritos sobre acidentes e incidentes ferroviários distintos dos mencionados no n.º 2 do artigo 18.º.

7. Os organismos de inquérito manterão um intercâmbio activo de pontos de vista e experiências com o objectivo de desenvolver métodos de inquérito comuns, elaborar princípios comuns de acompanhamento das recomendações em matéria de segurança e de se adaptarem à evolução do progresso técnico e científico.

A agência prestar-lhes-á o seu apoio nesta tarefa.

Artigo 21.º**Realização dos inquéritos**

1. Os acidentes ou incidentes mencionados no n.º 2 do artigo 18.º serão objecto de inquérito por parte do organismo de inquérito do Estado-Membro em que ocorreram. Caso não seja possível determinar em que Estado-Membro ocorreram ou caso tenham ocorrido na fronteira entre dois Estados-Membros, os organismos competentes deliberarão qual deles realizará o inquérito ou decidirão que este seja efectuado em cooperação. No primeiro caso, o outro organismo poderá participar no inquérito e partilhar plenamente dos seus resultados.

2. O organismo responsável pelo inquérito preparará, relativamente a cada acidente ou incidente, os meios adequados, incluindo as competências operacionais e técnicas necessárias para efectuar essa tarefa.

3. O inquérito será efectuado da forma mais aberta possível, permitindo que todas as partes sejam ouvidas e partilhando os resultados. O gestor da infra-estrutura e as empresas ferroviárias pertinentes, a autoridade responsável pela segurança, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de emergência competentes e os representantes do pessoal e dos utilizadores serão informados do inquérito e dos seus resultados, sendo-lhes concedida, na medida do possível, a oportunidade de participarem nos procedimentos.

Artigo 22.º**Relatórios**

1. O inquérito sobre um acidente ou incidente mencionado no n.º 2 do artigo 18.º será objecto de relatórios, cuja forma dependerá do tipo e da gravidade do acidente ou incidente e da importância das conclusões. Os relatórios indicarão os objectivos dos inquéritos, conforme mencionados no n.º 1 do artigo 18.º, e incluirão, se for caso disso, recomendações em matéria de segurança.

2. O organismo de inquérito tornará público o relatório final no mais breve prazo e, geralmente, o mais tardar 12 meses após a data da ocorrência. O relatório seguirá, tanto quanto possível, a estrutura enunciada no anexo V. O relatório, acompanhado das recomendações em matéria de segurança, será enviado às partes envolvidas mencionadas no n.º 2 do artigo 21.º e aos organismos e partes interessadas de outros Estados-Membros.

3. O organismo de inquérito publicará, o mais tardar até 30 de Setembro, um relatório anual sobre os inquéritos efectuados no ano anterior, as recomendações formuladas em matéria de segurança e as acções adoptadas em conformidade com recomendações formuladas anteriormente.

Artigo 23.º**Informações a comunicar à agência**

1. No prazo de uma semana a contar da decisão de dar início a um inquérito, o organismo de inquérito informará a

agência desse facto. A informação indicará a data, hora e local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de perda de vidas, ferimentos e danos.

2. O organismo de inquérito enviará à agência uma cópia dos relatórios finais mencionados no n.º 2 do artigo 22.º e do relatório anual previsto no n.º 3 do artigo 22.º.

Artigo 24.º**Recomendações em matéria de segurança**

1. Uma recomendação em matéria de segurança formulada por um organismo de inquérito não dará lugar, em nenhuma circunstância, a uma presunção de culpa ou responsabilidade por um acidente ou incidente.

2. Os destinatários das recomendações são a autoridade responsável pela segurança e, se o carácter da recomendação assim o exigir, outros organismos ou autoridades do Estado-Membro ou outros Estados-Membros. Os Estados-Membros e as suas autoridades responsáveis pela segurança adoptarão as medidas necessárias para garantir que as recomendações em matéria de segurança formuladas pelos organismos de inquérito sejam devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas.

3. A autoridade responsável pela segurança e as outras autoridades ou organismos ou, se for caso disso, os outros Estados-Membros destinatários das recomendações informarão o organismo de inquérito das medidas adoptadas ou previstas na sequência da recomendação.

CAPÍTULO VI**COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO****Artigo 25.º****Adaptação dos anexos**

Os anexos serão adaptados ao progresso técnico e científico, em conformidade com o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 26.º.

Artigo 26.º**Comité**

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído no artigo 21.º da Directiva 96/48/CE.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto nos seus artigos 7.º e 8.º.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE será de três meses.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o procedimento consultivo previsto no artigo 3.º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto nos seus artigos 7.º e 8.º.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

Artigo 27.º

Alterações da Directiva 95/18/CE

A Directiva 95/18/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 8.º

As condições relativas à competência profissional estão preenchidas sempre que a empresa de transporte ferroviário que requer a licença possua ou venha a possuir uma organização de gestão e experiência e/ou conhecimentos necessários para exercer um controlo de exploração e uma supervisão seguros e eficazes no que se refere ao tipo de operações especificado na licença.».

2. A secção II do anexo é suprimida.

Artigo 28.º

Alterações da Directiva 2001/14/CE

A Directiva 2001/14/CE é alterada do seguinte modo:

1. O título passa a ter a seguinte redacção:

«Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária».

2. No n.º 2 do artigo 30.º, a alínea f) é suprimida.

3. O artigo 32.º é suprimido.

4. O n.º 2 do artigo 34.º passa a ter a seguinte redacção:

«2. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão analisará, em casos específicos, a aplicação e execução das disposições relativas à tarifação e à capacidade de repartição e, no prazo de dois meses a contar da recepção desse pedido, decidirá, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 35.º, se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão comunicará a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.

Sem prejuízo do artigo 226.º do Tratado, qualquer Estado-Membro pode submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode, em circunstâncias excepcionais, tomar uma decisão diferente no prazo de um mês.».

Artigo 29.º

Relatório

A Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho, o mais tardar até [data] ⁽¹⁾ e, ulteriormente, de cinco em cinco anos, um relatório sobre a aplicação da presente directiva.

O relatório será acompanhado, se necessário, de propostas de novas acções comunitárias.

Artigo 30.º

Sanções

Os Estados-Membros determinarão o regime de sanções aplicável às infracções das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas, não discriminatórias e dissuasivas.

Os Estados-Membros notificarão a Comissão destas disposições o mais tardar até à data prevista no artigo 31.º, bem como de qualquer alteração ulterior destas no mais breve prazo.

Artigo 31.º

Aplicação

Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar até[. . .] ⁽²⁾. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-Membros.

Artigo 32.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 33.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

⁽¹⁾ Cinco anos após a entrada em vigor da directiva.

⁽²⁾ Dois anos após a entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO I

INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA

Indicadores comuns de segurança a notificar pelas autoridades responsáveis pela segurança:

Caso sejam apresentados, os indicadores relacionados com as actividades mencionadas no n.º 2, alíneas a) e b) do artigo 2.º deverão ser declarados separadamente.

Caso sejam detectados novos factos ou erros após a apresentação do relatório, a autoridade responsável pela segurança alterará ou corrigirá os indicadores relativos a um determinado ano na primeira oportunidade conveniente e, o mais tardar, por ocasião do relatório anual seguinte.

As estatísticas comunitárias previstas no Regulamento (CE) n.º .../... do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas dos transportes ferroviários serão utilizadas como indicadores relacionados com os acidentes, conforme mencionados no ponto 1 infra, desde que a informação se encontre disponível.

1. Indicadores relativos aos acidentes

1. Número total e relativo (por referência a comboio-quilómetro) de acidentes e repartição pelos tipos de acidentes seguintes:

- colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabari de obstáculos;
- descarrilamentos de comboios;
- acidentes em passagens de nível, incluindo acidentes que envolvem peões;
- acidentes de pessoas provocados por material circulante em movimento;
- incêndios do material circulante.

Apenas será tido em conta o acidente primário, ainda que as consequências do acidente secundário sejam mais graves, por exemplo um incêndio após um descarrilamento.

2. Número total e relativo (por referência a comboio-quilómetro) de feridos graves e mortos por tipo de acidente, divididos pelas seguintes categorias:

- passageiros (igualmente por referência ao número total de passageiro-quilómetro);
- empregados, incluindo o pessoal dos contratantes;
- utilizadores de passagens de nível;
- pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias;
- outros.

2. Indicadores relativos aos incidentes e casos de quase acidente

1. Número total e relativo (por referência a comboio-quilómetro) de rupturas de carris, empenos da via e falhas na sinalização lateral.
2. Número total e relativo (por referência a comboio-quilómetro) de sinais transpostos em situação de perigo.
3. Número total e relativo (por referência a comboio-quilómetro) de rupturas de rodas e eixos do material circulante em serviço.

3. Indicadores relativos às consequências dos acidentes

1. Custo total e relativo (por referência a comboio-quilómetro), em euros, de todos os acidentes, devendo, se possível, ser calculados e incluídos os seguintes custos:

- mortos e feridos;
- indemnização por perda ou danos da propriedade dos passageiros, do pessoal ou de terceiros, incluindo danos causados ao ambiente;

- substituição e reparação de material circulante e instalações ferroviárias danificados;
- atrasos, perturbações e desvio de itinerário, incluindo despesas suplementares com pessoal e perda de confiança.

É conveniente deduzir destes custos as indemnizações recebidas de terceiros, nomeadamente proprietários de veículos a motor envolvidos em acidentes em passagens de nível. Não serão deduzidas as indemnizações concedidas a título das apólices de seguros de que são detentoras as empresas ferroviárias ou os gestores da infra-estrutura.

2. Número total e relativo (por referência ao número de horas de trabalho) de horas de trabalho do pessoal e dos contratantes perdidas devido a acidentes.

4. Indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura

1. Percentagem de vias equipadas de um sistema de protecção automática dos comboios (ATP) ⁽¹⁾ em serviço e percentagem de comboio-quilómetro nas vias equipadas de ATP.
2. Número de passagens de nível (total e por quilómetro de linha). Percentagem de passagens de nível com protecção automática ou manual.

5. Indicadores relativos à gestão da segurança

Auditorias internas realizadas pelos gestores da infra-estrutura e pelas empresas ferroviárias, conforme previsto na documentação relativa ao sistema de gestão da segurança. Número total de auditorias efectuadas e percentagem de auditorias exigidas (e/ou previstas).

6. Definições

Ao apresentarem os dados em conformidade com o presente anexo, as autoridades declarantes podem recorrer às definições dos indicadores e métodos de cálculo dos custos aplicadas a nível nacional. Todas as definições e métodos de cálculo utilizados serão explicados num anexo ao relatório anual descrito no artigo 17.º.

⁽¹⁾ Caso existam diversos sistemas ATP em serviço, é conveniente notificá-los de forma separada.

ANEXO II

NOTIFICAÇÃO DAS REGRAS NACIONAIS DE SEGURANÇA

Regras nacionais a notificar à Comissão nos termos do procedimento descrito no artigo 7.º:

1. regras relativas aos objectivos e métodos nacionais de segurança em vigor, conforme descritos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º;
2. regras relativas aos requisitos dos sistemas de gestão da segurança e da certificação da segurança das empresas ferroviárias;
3. regras relativas aos requisitos de autorização de entrada em serviço e manutenção de material circulante novo e substancialmente alterado que ainda não se encontre abrangido por uma ETI. A notificação incluirá regras respeitantes ao intercâmbio de material circulante entre empresas ferroviárias, sistemas de registo e requisitos aplicáveis aos procedimentos de ensaio;
4. regras de exploração comuns da rede ferroviária não abrangidas por ETI, incluindo regras respeitantes ao sistema de sinalização e de gestão do tráfego;
5. regras que definem os requisitos aplicáveis às regras de exploração internas suplementares (regras da empresa) e que devem ser estabelecidas pelos gestores da infra-estrutura e pelas empresa ferroviárias;
6. regras relativas aos requisitos do pessoal que desempenha tarefas de segurança cruciais, incluindo critérios de selecção, estado de saúde e formação profissional e certificação, caso não se encontrem ainda abrangidas por uma ETI;
7. regras relativas ao inquérito de acidentes e incidentes.

ANEXO III

SISTEMAS DE GESTÃO DA SEGURANÇA**1. Requisitos do sistema de gestão da segurança**

O sistema de gestão da segurança deve ser documentado em todas as suas partes e descrever, nomeadamente, a repartição das responsabilidades dentro da organização do gestor da infra-estrutura ou da empresa ferroviária. O sistema demonstrará as modalidades de garantia do controlo pela gestão a diversos níveis, o modo de participação do pessoal e dos seus representantes a todos os níveis e as modalidades de garantia da melhoria constante do sistema de gestão da segurança.

Devem ser atribuídos recursos suficientes para garantir que o pessoal com conhecimentos especializados e experiência no domínio da gestão da segurança mantenha funções-chave.

2. Elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança

Os elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança são:

- a) uma política de segurança aprovada pelo director executivo da organização e comunicada a todo o pessoal;
- b) objectivos qualitativos e quantitativos da sociedade em termos de manutenção e reforço da segurança e planos para alcançar os objectivos;
- c) procedimentos destinados a satisfazer as normas técnicas e de exploração em vigor, novas e alteradas previstas nas ETI ou nas regras nacionais mencionadas no artigo 7.º e no anexo II ou noutras regras pertinentes e procedimentos destinados a garantir o cumprimento das normas ao longo do ciclo de vida do equipamento e das operações;
- d) procedimentos e métodos destinados a efectuar uma avaliação dos riscos e a aplicar medidas de controlo dos riscos sempre que uma mudança das condições de exploração ou a introdução de material novo imponha novos riscos para a infra-estrutura ou as operações;
- e) oferta de programas de formação do pessoal e de sistemas destinados a garantir a manutenção da competência do pessoal e a realização consequente das tarefas;
- f) disposições tendo em vista a prestação de informação suficiente dentro da organização e, se for caso disso, entre as organizações que exploram a mesma infra-estrutura;
- g) procedimentos e modelos de documentação da informação sobre segurança e designação de um procedimento de controlo da configuração de informações fundamentais em matéria de segurança;
- h) procedimentos destinados a garantir a notificação, inquérito e análise de acidentes, incidentes, casos de quase acidente e outras ocorrências perigosas e a adopção das necessárias medidas de prevenção;
- i) planos de acção, alerta e informação em caso de emergência, acordados com as autoridades públicas competentes;
- j) disposições tendo em vista uma auditoria interna periódica do sistema de gestão da segurança.

ANEXO IV

DECLARAÇÕES RELATIVAS À PARTE DO CERTIFICADO DE SEGURANÇA ESPECÍFICA DA REDE

Os documentos abaixo indicados devem ser apresentados para permitir à autoridade responsável pela segurança emitir a parte do certificado de segurança específica da rede. A fim de evitar uma duplicação de esforços e reduzir o volume de informação, apenas deverá ser apresentado um resumo da documentação relativo aos elementos que dão cumprimento às ETI e a outros requisitos das Directivas 96/48/CE e 2001/14/CE:

- documentação da empresa ferroviária sobre as ETI ou partes das ETI e, se for caso disso, as regras nacionais de segurança e outras regras aplicáveis às suas operações, pessoal e material circulante e sobre a forma como é garantida a conformidade pelo sistema de gestão da segurança;
- documentação da empresa ferroviária sobre as diversas categorias de pessoal empregado ou contratado, incluindo prova de que satisfazem os requisitos das ETI ou regras nacionais e de que foram devidamente certificadas;
- documentação da empresa ferroviária sobre os diversos tipos de material circulante utilizado, incluindo prova de que satisfazem os requisitos das ETI ou regras nacionais e de que foram devidamente certificados.

ANEXO V

CONTEÚDO PRINCIPAL DO RELATÓRIO DE INQUÉRITO SOBRE ACIDENTES E INCIDENTES**1. Resumo**

O resumo incluirá uma breve descrição da ocorrência, com indicação da data, local e consequências respectivas. Serão enunciadas as causas directas e os factores que contribuíram para a ocorrência bem como as causas subjacentes estabelecidas pelo inquérito. As principais recomendações serão citadas e a informação será transmitida aos destinatários respectivos.

Será incluída no relatório, se for caso disso, uma tradução do resumo numa das línguas de trabalho da agência.

2. Factos imediatos relacionados com a ocorrência**1. Ocorrência:**

- data, hora exacta e local da ocorrência;
- descrição dos acontecimentos e do local do acidente, incluindo os esforços dos serviços de salvamento e emergência;
- decisão de iniciar um inquérito, composição da equipa de inquérito e realização do inquérito.

2. Circunstâncias da ocorrência:

- pessoal e contratantes envolvidos, bem como outras partes e testemunhas;
- comboios e composição respectiva, incluindo o número de registo do material circulante implicado;
- descrição da infra-estrutura e do sistema de sinalização — tipos de vias, aparelhos de via, encravamento, sinais, protecção dos comboios;
- meios de comunicação;
- obras efectuadas no local ou na sua proximidade;
- activação do plano de emergência ferroviário e da sua cadeia de acontecimentos;
- activação do plano de emergência dos serviços públicos de salvamento, da polícia e dos serviços médicos e da sua cadeia de acontecimentos.

3. Mortes, ferimentos e danos materiais:

- passageiros e terceiros, pessoal, incluindo contratantes;
- mercadorias, bagagem e outros bens;
- material circulante, infra-estrutura e ambiente.

4. *Circunstâncias externas:*

- condições atmosféricas e referências geográficas.

3. **Registo dos inquéritos**

1. *Resumo dos depoimentos (sujeito à protecção da identidade das pessoas):*

- empregados ferroviários, incluindo contratantes;
- outras testemunhas.

2. *Sistema de gestão da segurança:*

- quadro organizativo e forma como as ordens são dadas e executadas;
- requisitos aplicáveis ao pessoal e modo de os garantir;
- rotinas aplicáveis às auditorias e aos controlos internos e seus resultados;
- interface entre diversas partes da infra-estrutura.

3. *Regras e regulamentações:*

- legislação comunitária e nacional e regulamentação pública pertinentes;
- outras regras, nomeadamente regras de exploração, instruções locais, requisitos aplicáveis ao pessoal, prescrições de manutenção e normas aplicáveis.

4. *Funcionamento do material circulante e das instalações técnicas:*

- sistema de sinalização e de comando e controlo, incluindo registo a partir de aparelhos de registo automático de dados;
- infra-estrutura;
- equipamento de comunicações;
- material circulante, incluindo relatório do registo automático de dados.

5. *Documentação relativa ao sistema de funcionamento:*

- medidas adoptadas pelo pessoal para controlo e sinalização do tráfego;
- intercâmbio de mensagens verbais relacionadas com a ocorrência, incluindo documentação proveniente dos registos;
- medidas adoptadas para protecção e salvaguarda do local da ocorrência;

6. *Interface homem-máquina-organização:*

- horário de trabalho do pessoal envolvido;
- circunstâncias de ordem médica e pessoal com influência na ocorrência, incluindo existência de stress físico ou psicológico;
- concepção de equipamento com impacto na interface homem-máquina.

7. *Ocorrências anteriores de carácter semelhante*

4. **Análise e conclusões**

1. *Relatório final da cadeia de acontecimentos:*

- conclusões sobre o sucedido, com base nos factos apurados no capítulo 3.

2. Debate:

- análise dos factos estabelecidos no capítulo 3 com o objectivo de retirar conclusões sobre as causas da ocorrência e o desempenho dos serviços de salvamento.

3. Conclusões:

- causas directas e indirectas da ocorrência, incluindo os factores que para ela contribuíram relacionados com as acções das pessoas envolvidas ou com as condições do material circulante ou das instalações técnicas;
- causas subjacentes relacionadas com as competências, os procedimentos e a manutenção;
- causas profundas relacionadas com as condições do quadro de regulamentação e a aplicação do sistema de gestão da segurança.

4. Observações suplementares:

- deficiências e lacunas detectadas durante o inquérito, mas sem importância para as conclusões sobre as causas.

5. Medidas adoptadas

Registo das medidas já adoptadas ou adoptadas em consequência da ocorrência.

6. Recomendações
