



Bruxelas, 30.1.2013
COM(2013) 33 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO
COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES**

sobre o perfil e as funções do restante pessoal de bordo de comboios

(Texto relevante para efeitos do EEE)

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

sobre o perfil e as funções do restante pessoal de bordo de comboios

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. INTRODUÇÃO

A Diretiva 2007/59/CE¹ relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade estabelece os requisitos mínimos a satisfazer pelos candidatos para obterem uma carta de maquinista ou um certificado complementar harmonizado.

O principal objetivo da diretiva era facilitar aos maquinistas a condução de comboios noutro Estado-Membro, a mobilidade dos maquinistas entre os Estados-Membros, mas também de uma empresa ferroviária para outra, e, de um modo mais geral, o reconhecimento das cartas de maquinistas e dos certificados complementares harmonizados por todos os intervenientes do sector ferroviário.

Desde a entrada em vigor da Diretiva 2007/59/CE, a Comissão já adotou legislação suplementar, em conformidade com as disposições da diretiva.

Com a sua decisão de 29 de outubro de 2009², a Comissão adotou os parâmetros básicos para os registos das cartas de maquinista e dos certificados complementares previstos no artigo 22.º, n.º 4, da Diretiva 2007/59/CE.

Em 3 de dezembro de 2009, dando cumprimento ao requisito previsto no artigo 4.º, n.º 4, da Diretiva 2007/59/CE, a Comissão adotou o Regulamento (UE) n.º 36/2010³ relativo aos modelos comunitários de carta de maquinista, certificado complementar, cópia autenticada do certificado complementar e formulário de pedido da carta de maquinista.

A Comissão adotou igualmente a Decisão, de 22 de novembro de 2011⁴, relativa aos critérios para o reconhecimento dos centros de formação envolvidos na formação de maquinistas de comboios, aos critérios para o reconhecimento dos examinadores de maquinistas de comboios e aos critérios para a organização de exames em conformidade com a Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, bem como a Recomendação⁵, de 22 de novembro de 2011, relativa ao processo de reconhecimento dos centros de formação e dos examinadores de maquinistas de comboios em conformidade com a Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e de Conselho.

Embora a Diretiva 2007/59/CE não abranja o restante pessoal de bordo de comboios que exerça funções críticas de segurança, o artigo 28.º estipula que a Comissão *apresenta um relatório e, se necessário, uma proposta legislativa sobre um sistema de certificação para o restante pessoal de bordo* com base num relatório elaborado pela ERA. A Agência *define o*

¹ JO L 315 de 3.12.2007.

² JO L 8 de 13.1.2010.

³ JO L 13 de 19.1.2010.

⁴ JO L 314 de 29.11.2011.

⁵ JO L 314 de 29.11.2011.

perfil e as funções do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança cujas qualificações profissionais contribuem, desse modo, para a segurança ferroviária, e que devem ser objeto de regulamentação a nível da União Europeia através de um sistema de licenças e/ou certificados, que pode ser semelhante ao sistema estabelecido pela presente diretiva.

A motivação subjacente a esse pedido era o aumento da liberdade de circulação dos trabalhadores e a segurança nos caminhos-de-ferro da UE, devendo para esse efeito ser prestada particular atenção ao restante pessoal de bordo que exerça funções críticas de segurança em locomotivas e comboios. A ETI sobre gestão e exploração do tráfego já prevê requisitos mínimos a nível de aptidões físicas e habilitações. No entanto, tendo em conta que essa ETI é executada através planos nacionais de execução e, em certa medida, só se aplica aos serviços transfronteiras, existe alguma incerteza jurídica quanto às implicações de aceitar esse pessoal no processo de certificação da segurança das empresas ferroviárias, bem como em termos de mobilidade entre empresas ferroviárias. Por esse motivo, foi solicitado à Agência que elaborasse um relatório sobre a certificação do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança.

A presente comunicação tem em conta o relatório⁶ elaborado pela Agência Ferroviária Europeia (ERA), após a consulta dos intervenientes, que foi apresentado à Comissão em 2010. Antes da adoção da presente comunicação, os serviços da Comissão discutiram os resultados do relatório da ERA com os parceiros sociais no quadro do Comité do Diálogo Social sectorial.

A presente Comunicação centra-se no restante pessoal de bordo de comboios de passageiros. As tarefas em comum relacionadas com mercadorias estão ligadas à preparação dos comboios de mercadorias e não à circulação dos comboios. A preparação dos comboios não exige necessariamente a presença do pessoal que acompanha o comboio.

2. QUADRO LEGISLATIVO

O quadro legislativo aplicável é constituído sobretudo pelas seguintes diretivas:

- Diretiva 2004/49/CE relativa à segurança dos caminhos-de-ferro, que estabelece uma abordagem comum da segurança. Esta diretiva cria um sistema de certificação das empresas ferroviárias que inclui, no sistema de gestão da segurança, a responsabilidade pela definição e execução dos programas de formação do pessoal;
- Diretiva 2008/57/CE relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, que cria o quadro para a definição dos requisitos aplicáveis aos componentes do sistema ferroviário sob a forma de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI). Estas ETI também incluem requisitos para o pessoal envolvido na exploração e manutenção do sistema ferroviário sob a forma de condições mínimas de qualificação profissional e de higiene e segurança no trabalho.

⁶ Relatório sobre o perfil e as funções do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança previsto no artigo 28.º da Diretiva 2007/59/CE [em inglês]. Unidade de Interoperabilidade ref.^a ERA/REP/14-2010/INT de 27.9.2010. Não publicado.

3. SITUAÇÃO ATUAL NO QUE SE REFERE AOS PERFIS PROFISSIONAIS E ÀS FUNÇÕES DO RESTANTE PESSOAL DE BORDO QUE EXERCE FUNÇÕES CRÍTICAS DE SEGURANÇA

3.1. Regulamentação das funções nos serviços de passageiros

No seu relatório, a ERA recolheu dados relativos ao número de pessoas abrangidas pela definição de restante pessoal de bordo, os quais foram facultados por várias empresas ferroviárias de 11 Estados-Membros. Por extrapolação, estima-se que o número de pessoas abrangidas pela definição de restante pessoal de bordo em comboios de passageiros se cifre em 70 000 na Europa, incluindo a Suíça e a Noruega.

Quase todos os Estados-Membros⁷ (20 em 22) regulamentam a profissão, embora de diferentes formas e com diferentes níveis de pormenor. No entanto, em conformidade com a Diretiva 2004/49/CE⁸ relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (diretiva relativa à segurança ferroviária), as decisões relacionadas com o desempenho das funções devem ser tomadas ao nível da empresa ferroviária.

Dos 20 Estados-Membros, 14 também regulamentam os perfis e as funções a nível nacional.

Uma análise de todas as funções do restante pessoal de bordo revela o seguinte:

- Foram identificadas 59 funções que são desempenhadas pelo restante pessoal de bordo nos serviços de passageiros, das quais 48 são funções de segurança operacional e 11 são funções comerciais típicas que têm de ser realizadas durante a viagem de comboio (revisão, anúncios aos clientes, etc.);
- 21 das 48 funções de segurança operacional encontram-se regulamentadas nos 14 Estados-Membros que regulamentam as funções nos serviços de passageiros a nível nacional. Estas 21 funções de segurança operacional estão intimamente associadas ao Anexo J da ETI Exploração⁹ sobre os elementos mínimos pertinentes da qualificação profissional para as funções associadas ao «acompanhamento dos comboios».

3.2. Identificação de padrões de perfis nos serviços de passageiros

Foram identificados muitos dos perfis profissionais para o restante pessoal de bordo nos serviços de passageiros. Foram criados dois padrões de perfis (PP1 e PP2) como funções básicas comuns de diferentes perfis profissionais de diferentes Estados-Membros. Encontram-se descritos em pormenor no anexo. Embora a maioria das funções atribuídas sejam semelhantes nos dois padrões de perfis, a principal diferença entre o PP1 e o PP2 reside na «preparação dos comboios». O PP1 inclui quase todas as funções relacionadas com a preparação dos comboios, ao passo que apenas é atribuída uma função de preparação de comboios ao PP2.

Nestes dois padrões de perfis, foram identificadas funções críticas de segurança tais como: o procedimento de fecho das portas, a partida do comboio e a evacuação dos passageiros em

⁷ Os dados de alguns Estados-Membros eram insuficientes para serem tidos em consideração. Inclui informação da Noruega.

⁸ JO L 220 de 21.6.2004.

⁹ Decisão da Comissão, de 11 de agosto de 2006, sobre a especificação técnica de interoperabilidade relativa ao subsistema exploração e gestão do tráfego do sistema ferroviário transeuropeu convencional [notificada com o número C(2006) 3593] com a redação que lhe é dada pela Decisão 2010/640/UE, pela Decisão 2009/107/CE e pela Decisão 2008/231/CE, JO L 359 de 18.12.2006.

situações degradadas ou de emergência. A maioria das empresas ferroviárias aplicou um sistema de certificação para o PP1, mas não para o PP2.

3.3. Requisitos básicos e certificação

Os requisitos básicos de idade mínima, escolaridade, competências linguísticas, avaliações médicas e psicológicas e competências profissionais necessárias para o restante pessoal de bordo já são bastante semelhantes em toda a UE. Estes requisitos básicos são praticamente iguais nos dois perfis e já são cobertos pela ETI Exploração, que, no entanto, apenas visa o tráfego transfronteiras.

Nove Estados-Membros têm regras vinculativas para as empresas ferroviárias em relação aos procedimentos de avaliação do restante pessoal de bordo. Em 13 Estados-Membros existem regulamentos nacionais relativos às disposições em matéria de formação, a fim de garantir a manutenção de um nível padrão de conhecimentos e aptidões, bem como gerir o nível de competência. No que respeita aos serviços de passageiros, as empresas ferroviárias em geral proporcionam formação e exames internamente. O curso de formação tem normalmente uma duração de quatro a 16 semanas.

As empresas ferroviárias desenvolveram procedimentos específicos nos serviços de passageiros, a fim de assegurarem um nível adequado de competências. Organizam cursos de formação regular ou contínua com uma periodicidade variável e, em 12 delas, existem procedimentos de avaliação periódica, cujos intervalos variam entre três meses e três anos.

As autoridades nacionais de segurança já estão em condições de avaliar o cumprimento dos requisitos básicos mínimos relativos ao restante pessoal de bordo de comboios através da certificação dos sistemas de gestão da segurança das empresas ferroviárias prevista no Anexo III, alínea e), da Diretiva 2004/49/CE.

3.4. Mobilidade dos trabalhadores

O número de elementos do pessoal de bordo que mudam de empresas poderia situar-se anualmente entre 2 000 a 4 000 pessoas, se cada elemento do pessoal de bordo mudar de empresa uma ou duas vezes ao longo da sua carreira de 35 anos, uma vez que existem cerca de 70 000 elementos do pessoal de bordo adicionais na Europa. Este valor não tem em consideração o facto de o pessoal também deixar o seu emprego para ir trabalhar noutra atividade, no setor ferroviário ou fora dele, nem a eventual transferência do pessoal para uma nova empresa ao abrigo de um novo contrato de serviço público.

A mobilidade dos trabalhadores é desconhecida para várias empresas ferroviárias, quer por serem a única empresa do setor ou por serem a empresa ferroviária do Estado. No entanto, mesmo as que têm alguma experiência neste domínio exigem a frequência de cursos de formação específicos da empresa quando recrutam pessoal de bordo novo oriundo de outras empresas ferroviárias. A razão para esta formação suplementar específica é a diferença a nível de material circulante e de infraestruturas. Além disso, podem existir diferenças em termos de procedimentos entre as várias empresas ferroviárias.

As pequenas empresas têm mais experiência com a mobilidade dos trabalhadores, pois contratam pessoal de bordo dos operadores estabelecidos. No entanto, não há nenhum indício de que a ausência de um sistema de certificação para o restante pessoal de bordo constitua uma barreira à mobilidade e a Comissão não recebeu queixas a este respeito.

3.5. Homogeneidade no que diz respeito às qualificações profissionais

Existe uma grande diversidade de perfis profissionais na União Europeia.

Neste momento, não seria recomendável harmonizar todos esses perfis pelas seguintes razões:

- Por um lado, as funções «fecho das portas» e «partida do comboio (operações concluídas)» são procedimentos operacionais que podem variar de empresa para empresa devido a diferentes soluções técnicas. Devem manter-se ao nível da empresa e não devem ser regulamentados a nível da UE.
- Por outro lado, as restantes tarefas comuns estão todas relacionadas com a segurança dos passageiros. São normalmente regulamentadas a nível nacional e definidas a nível da UE:
 - proteção dos passageiros em situações degradadas ou de emergência;
 - evacuação dos passageiros em situações de emergência.

De acordo com o ponto 4.6 e o Anexo J da ETI Exploração sobre os elementos mínimos pertinentes da qualificação profissional para as funções associadas ao «acompanhamento dos comboios», todo o pessoal deve ter os conhecimentos necessários para gerir situações de funcionamento degradado, a evacuação de comboios e a segurança de passageiros, bem como ter a capacidade para aplicar esses conhecimentos. Ainda segundo o ponto 4.6.1, relativo à competência específica da tripulação dos comboios e outro pessoal no contexto dos túneis da ETI Segurança¹⁰, *[t]oda a tripulação deve conhecer o procedimento de segurança a adotar em túneis e, em especial, ser capaz de evacuar um comboio num túnel. Isto implica instruir os passageiros a passar à carruagem seguinte ou a fazê-los abandonar a composição e conduzi-los para o exterior, para um local seguro.*

Uma melhoria do quadro atual consistiria em pormenorizar ou alargar os requisitos de funções que já existem na ETI Exploração, para que o Anexo J cobrisse todas as funções identificadas dos padrões de perfis PP1 e PP2 do restante pessoal de bordo.

3.6. Reconhecimento das qualificações profissionais

É pouco frequente a regulamentação do reconhecimento das qualificações profissionais no caso do restante pessoal de bordo nos serviços de passageiros. Na verdade, apenas cinco Estados-Membros têm um sistema de certificação com regras nacionais vinculativas para comboios de passageiros. Todos visam o PP1 e quatro deles os certificados emitidos pela ANS. No quinto caso, o certificado é emitido pela empresa ferroviária. Em relação aos serviços de mercadorias, existe um sistema de certificação em cinco de nove Estados-Membros e, em todos eles, a ANS ou o ministério competente é responsável pela emissão de certificados.

Esta situação parece constituir uma barreira ao espaço ferroviário europeu único, pois, no atual quadro legislativo, a única pré-condição para uma empresa ferroviária operar num Estado-Membro deveria ser a obtenção de um certificado de segurança (parte A e parte B). No entanto, os Estados-Membros podem ter regras nacionais em relação a este aspeto, caso ainda não seja coberto pelas ETI e, conforme já foi explicado na secção 3.3, a ETI sobre gestão e exploração do tráfego só se aplica a serviços transfronteiras no que diz respeito às qualificações profissionais. Face ao exposto, é importante o alargamento do âmbito dessa ETI aos serviços internos e a ERA deve ser mandatada para preparar uma recomendação tendente a esse alargamento.

¹⁰ Decisão da Comissão, de 20 de dezembro de 2007, relativa à especificação técnica de interoperabilidade segurança nos túneis ferroviários do sistema ferroviário transeuropeu convencional e de alta velocidade [notificada com o número C(2007) 6450], JO L 64 de 7 de março de 2008.

3.7. Eventuais benefícios de um sistema europeu que ateste as competências de pessoal de bordo que exerça funções críticas de segurança

O artigo 13.º, n.º 3, da diretiva relativa à segurança ferroviária (Diretiva 2004/49/CE) já estipula que *[quando recrutarem novos maquinistas, pessoal de acompanhamento dos comboios e pessoal com funções de segurança essenciais, as empresas ferroviárias devem estar habilitadas a ter em consideração eventual formação, qualificações e experiência adquirida previamente em outras empresas ferroviárias. Para o efeito, assiste a esses membros do pessoal o direito de terem acesso a todos os documentos que atestem a sua formação, qualificações e experiência, de obterem cópias dos mesmos e de procederem à respetiva comunicação.*

No que toca às funções do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança, uma maior harmonização poderia ser uma solução para facilitar a mobilidade dos trabalhadores sem ter um impacto negativo a nível da segurança. O objetivo deve ser que uma empresa ferroviária que admita restante pessoal de bordo possa ter em consideração as competências adquiridas anteriormente no domínio de funções críticas de segurança e limite ao máximo o treino suplementar a um custo mais reduzido. Um regime comum a nível europeu deveria permitir que este objetivo fosse atingido.

O enfoque deve recair nas tarefas ferroviárias específicas, tais como a assistência aos passageiros em situações degradadas ou de emergência. Com a abertura do mercado dos serviços internacionais de passageiros em 1 de janeiro de 2010, seria lógico que as competências desenvolvidas pelo restante pessoal de bordo no que se refere à proteção dos passageiros e à evacuação em situações degradadas ou de emergência fossem as mesmas nas várias empresas existentes na União Europeia. Isto facilitaria um entendimento comum e constituiria um valor acrescentado para a segurança dos passageiros. Além disso, teria um impacto positivo a nível da mobilidade dos trabalhadores. Estas funções comuns são, genericamente, as já elencadas no Anexo J, ponto 3 da ETI Exploração.

Este objetivo ganha ainda mais importância com a abertura do mercado interno de passageiros, que foi proposta no âmbito do quarto pacote ferroviário.

Em contrapartida, não devem ser tidas em consideração as funções que estão relacionadas com procedimentos e que dependem do material circulante, tais como o fecho das portas, que podem variar de empresa para empresa (devido a diferentes soluções técnicas). Na realidade, um elemento do pessoal de bordo que se mude para outra empresa ferroviária precisa de formação específica sobre os procedimentos da nova empresa ferroviária e o respetivo material circulante.

4. CERTIFICAÇÃO DE RISCOS ORIENTADA POR FUNÇÕES E DA FORMAÇÃO EM ASSISTÊNCIA AOS PASSAGEIROS MINISTRADA PELA EMPRESA FERROVIÁRIA

Com vista ao reconhecimento da competência desenvolvida por um elemento do pessoal de bordo para prestar assistência e garantir a segurança dos passageiros em situações degradadas ou de emergência, a Comissão tenciona desenvolver, a nível europeu, uma certificação dos riscos e da formação em assistência aos passageiros ministrada ao funcionário em conformidade com todos os requisitos básicos mínimos aplicáveis ao restante pessoal de bordo da ETI Exploração.

Esta certificação deve ser da responsabilidade das empresas ferroviárias empregadoras, tanto dos trabalhadores com contrato sem termo como dos trabalhadores com contrato a termo certo, e deve basear-se num sistema com dois níveis, recorrendo a um conjunto de requisitos mínimos estabelecido a nível da UE e requisitos suplementares fixados a nível da empresa.

Esta formação pode também ser ministrada por um centro de formação externo à empresa ferroviária, mas a certificação deve ser emitida pela empresa ferroviária sob a sua responsabilidade.

O processo de certificação deve ser desenvolvido em torno de quatro pontos importantes:

- As empresas ferroviárias devem organizar sessões de formação sobre os riscos da exploração ferroviária relacionados com a segurança dos passageiros e a assistência aos passageiros. Esta formação estaria abrangida pelo sistema de gestão da segurança (SGS) das empresas ferroviárias e basear-se-ia nos requisitos especificados de forma clara nas ETI Exploração.
- No final do curso de formação, as empresas ferroviárias devem emitir uma «certificação de riscos e formação em assistência aos passageiros», emitida no âmbito do sistema de gestão da segurança, ao restante pessoal de bordo. A certificação deve abranger, no mínimo, todas as competências harmonizadas previstas na ETI Exploração e deve também mencionar as competências adicionais adquiridas durante o curso de formação.
- Esta certificação deve ser válida em toda a União Europeia e obrigatoriamente tida em conta pelas empresas ferroviárias nos processos de recrutamento de pessoal.
- A certificação entregue aos funcionários (restante pessoal de bordo) torna-se propriedade destes. Caso pretendam mudar de empresa, terão a oportunidade de usar essa certificação.

Este regime de certificação não implica formação suplementar além da atualmente exigida no âmbito do sistema de gestão da segurança e já definida na ETI Exploração.

A certificação deve permanecer na esfera das empresas, tanto por razões administrativas como económicas, para evitar custos suplementares para as empresas ferroviárias e funções adicionais importantes para as ANS.

O formato e o conteúdo da certificação poderá refletir, até certo ponto, os requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) n.º 36/2010 relativamente aos certificados complementares dos maquinistas, adaptados a este fim específico.

O artigo 13.º, n.º 3, da diretiva relativa à segurança ferroviária já proporciona uma base jurídica para esta certificação. Se for necessário, a Comissão proporá uma pequena modificação do Anexo III com vista a clarificar este aspeto. Além disso, a Comissão proporá uma atualização da ETI Exploração a fim de especificar o âmbito da certificação de formação e da ETI Exploração.

Poderão existir, a nível das empresas, outras funções (relacionadas com a segurança ou não) e requisitos suplementares relativos a qualificações profissionais que não impeçam a mobilidade dos trabalhadores.

O reconhecimento da competência do restante pessoal de bordo a nível da UE teria valor acrescentado para a segurança dos passageiros e poderia ter um impacto positivo na mobilidade dos trabalhadores, contribuindo simultaneamente para a redução dos custos de formação redundante que as empresas ferroviárias suportam.

Os representantes das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas (CER e EIM) consideram que a legislação vigente dispõe de todos os requisitos necessários e que um sistema de certificação ou licenciamento para o restante pessoal de bordo não deverá trazer nenhum elemento novo útil ao que já se encontra estabelecido, podendo ainda implicar custos elevados. Em contrapartida, a ETF, a Federação Europeia dos Trabalhadores de Transportes,

reclama um regime europeu de certificação para pessoal de bordo, nomeadamente uma licença emitida pelas autoridades nacionais de segurança e um certificado complementar emitido pela empresa ferroviária.

5. REGULAMENTAÇÃO DOS ESTADOS-MEMBROS DAS TAREFAS CRÍTICAS DE SEGURANÇA EXECUTADAS PELO RESTANTE PESSOAL DE BORDO

Conforme foi referido na secção 2.1, a maioria dos Estados-Membros definiu regras nacionais vinculativas para regulamentar a profissão de diferentes formas e com diferentes níveis de pormenor.

As regras nacionais vinculativas, que foram criadas pelas autoridades nacionais ou foram transferidas da empresa nacional para o nível nacional, devem ser aplicadas por todas as empresas ferroviárias ativas nesses Estados-Membros.

Em geral, esses regulamentos parecem não cumprir integralmente a legislação europeia por três razões:

- Não são totalmente compatíveis com a ETI Exploração, que estipula o que deve ser feito, uma vez que alguns Estados-Membros prescrevem o procedimento a adotar.
- A regulamentação a nível nacional parece restringir a atividade das empresas e, em particular, a mobilidade dos trabalhadores. Além disso, as regras de empresas (regras indiretas) que se tornam regras nacionais vinculativas dão às empresas ferroviárias históricas uma clara vantagem competitiva.
- Quando as autoridades nacionais criam procedimentos operacionais pormenorizados, assumem responsabilidades que devem caber às empresas ferroviárias e aos gestores de infraestruturas. A regulamentação pormenorizada das funções a nível nacional pode limitar as responsabilidades das empresas ferroviárias e pode estar em contradição com o artigo 4.º, n.º 3, da diretiva relativa à segurança.

Salvo algum aspeto específico de uma rede que exija regras específicas, as regras aplicáveis à execução das funções devem ser criadas a nível da empresa ferroviária e não a nível nacional. De facto, mesmo que os procedimentos mudem de uma empresa ferroviária para outra, o que é importante é a efetiva execução da função.

Por conseguinte, a Comissão tenciona solicitar aos Estados-Membros que revejam os regulamentos nacionais que têm de estar em conformidade com a ETI Exploração. Esta revisão será realizada no quadro da aplicação da diretiva relativa à segurança ferroviária e da análise das regras nacionais de segurança que a ERA está a realizar.

6. CONCLUSÃO: ETAPAS SEGUINTE

A Comissão solicitará à Agência Ferroviária Europeia que desenvolva as disposições necessárias para a certificação do restante pessoal de bordo no que se refere a aspetos relacionados com a segurança dos passageiros. A Agência identificará as funções críticas de segurança do restante pessoal de bordo não relacionadas com a conceção de veículos/material circulante, definirá o conteúdo da certificação da formação e o âmbito do Anexo J da ETI Exploração. A Agência criará um modelo de certificação da formação em funções críticas de segurança, que será entregue ao funcionário. Uma alteração do Anexo III da diretiva relativa à segurança ferroviária introduzirá uma disposição relativa a este processo de certificação, que integrará o sistema de gestão da segurança das empresas ferroviárias.

A necessidade do regime de certificação é reforçada pela abertura do mercado interno de passageiros, que foi proposta no âmbito do quarto pacote ferroviário.

A Comissão solicitará à Agência Ferroviária Europeia que inclua na sua análise das regras nacionais de segurança um capítulo específico sobre as regras nacionais vinculativas relativas ao restante pessoal de bordo e que avalie em que medida ultrapassam o respetivo âmbito. Caso as regras sejam incompatíveis com a legislação da UE, a Comissão poderá tomar as medidas adequadas com vista à sua correta aplicação.

O restante pessoal de bordo é um grupo profissional com uma importante função na garantia de um sistema ferroviário seguro no que diz respeito à segurança operacional e à segurança dos passageiros. A Comissão considera que as suas propostas reforçarão o desempenho em matéria de segurança e aumentarão a qualidade desta importante profissão ferroviária, contribuindo igualmente para o reforço da mobilidade dos trabalhadores.

ANEXO

DESCRIÇÃO DAS PRINCIPAIS FUNÇÕES NOS PADRÕES DE PERFIS (PP)

No total, são atribuídas 17 funções ao PP1 e encontram-se regulamentadas em, pelo menos, 50% dos 11 Estados-Membros em que existe PP1. Essas funções são as seguintes:

- Verificação da composição do comboio:
 - «Verificação da composição do comboio»
 - «Verificação do documento/da documentação da composição do comboio»
- Controlos e teste antes da partida:
 - «Estado do freio/sistema de frenagem»
 - «Sinalização do comboio ativa»
- Partida do comboio em qualquer estação:
 - «Fecho das portas»
 - «Partida do comboio (operações concluídas)»
- Circulação do comboio:
 - «Freio de emergência – rearmamento após utilização e comunicação ao maquinista»
 - «Comunicação a bordo (em particular, segurança dos passageiros)»
- Exploração em modo degradado:
 - «Proteção dos passageiros»
 - «Partida do comboio»
 - «Comunicação de ocorrências fora do normal»
- Exploração em situações de emergência:
 - «Decisão relativa à paragem do comboio»
 - «Proteção dos passageiros»
 - «Evacuação dos passageiros»
 - «Partida do comboio (operações concluídas)»
 - «Informação/comunicação com o maquinista»
 - «Informação/comunicação com a empresa ferroviária»

No que se refere ao PP2, existem apenas cinco funções atribuídas ao PP2 e encontram-se regulamentadas em, pelo menos, 50% dos seis Estados-Membros em que existe PP2. Essas funções são as seguintes:

- Partida do comboio em qualquer estação:
 - «Fecho das portas»
 - «Partida do comboio (operações concluídas)»
- Exploração em modo degradado:
 - «Proteção dos passageiros»

- Exploração em situações de emergência:
 - «Proteção dos passageiros»
 - «Evacuação dos passageiros»

Existem diferenças a nível da atribuição da função de «realização de manobras» entre os Estados-Membros e não é tida em conta nestes padrões de perfis.