

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

P7_TA(2014)0150

Segurança ferroviária *I****Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 26 de fevereiro de 2014, sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança ferroviária (reformulação) (COM(2013)0031 — C7-0028/2013 — 2013/0016(COD))****(Processo legislativo ordinário — reformulação)**

(2017/C 285/55)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2013)0031),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a Comissão apresentou a proposta ao Parlamento (C7-0028/2013),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta os pareceres fundamentados do Parlamento lituano, do Senado romeno e do Parlamento sueco, no âmbito do Protocolo n.º 2 relativo à aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade, segundo os quais o projeto de ato legislativo não respeita o princípio da subsidiariedade,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 11 de julho de 2013 ⁽¹⁾,
 - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões, de 8 de outubro de 2013 ⁽²⁾,
 - Tendo em conta o Acordo Interinstitucional, de 28 de novembro de 2001, para um recurso mais estruturado à técnica de reformulação dos atos jurídicos ⁽³⁾,
 - Tendo em conta a carta que a Comissão dos Assuntos Jurídicos endereçou à Comissão dos Transportes e do Turismo, nos termos do artigo 87.º, n.º 3, do seu Regimento,
 - Tendo em conta os artigos 87.º e 55.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A7-0015/2014),
- A. Considerando que o Grupo Consultivo dos Serviços Jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão concluiu, no seu parecer, que a proposta em apreço não contém alterações de fundo para além das que nela foram identificadas como tal e que, no que diz respeito à codificação das disposições inalteradas dos atos precedentes com estas alterações, a proposta se cinge à codificação pura e simples dos textos existentes, sem alterações substantivas;
1. Aprova em primeira leitura a posição a seguir indicada, tendo em conta as recomendações do Grupo Consultivo dos Serviços Jurídicos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta se pretender alterá-la substancialmente ou substituí-la por outro texto;
 3. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

⁽¹⁾ JO C 327 de 12.11.2013, p. 122.

⁽²⁾ JO C 356 de 5.12.2013, p. 92.

⁽³⁾ JO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

P7_TC1-COD(2013)0016

Posição do Parlamento Europeu, aprovada em primeira leitura em 26 de fevereiro de 2014, tendo em vista a adoção da Directiva 2014/.../EU do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à segurança ferroviária (reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ foi alterada de forma substancial. Devendo ser introduzidas novas alterações, é conveniente, com uma preocupação de clareza, proceder à reformulação da diretiva.
- (1-A) *O transporte ferroviário já é o meio de transporte mais seguro da União Europeia; nas últimas décadas, registaram-se melhorias significativas no desempenho no domínio da segurança ferroviária. Embora o desempenho no domínio do transporte ferroviário tenha registado um aumento de cerca de 200 mil milhões de passageiros.km em 1970 para mais de 300 mil milhões hoje em dia, o número médio anual de mortes em comboios de passageiros diminuiu de cerca de 400 no início da década de 1970 para menos de 100 atualmente.* [Alt. 1]
- (1-B) *A segurança deve ser assegurada não só para os passageiros e trabalhadores, incluindo o pessoal das empresas contratadas, mas também para os utilizadores das passagens de nível e as pessoas que residem junto das linhas férreas.* [Alt. 2]
- (1-C) *A segurança ferroviária deve continuar a ser reforçada, à luz da evolução técnica e científica, tendo em conta o reforço esperado da competitividade do transporte ferroviário.* [Alt. 3]
- (1-D) *O ambiente ferroviário na União tem registado alterações profundas, desencadeadas designadamente pelos três pacotes ferroviários da União Europeia adotados desde o início da década de 1990. A criação gradual do espaço ferroviário único europeu caracteriza-se por uma multiplicação de intervenientes, com maior recurso a empresas subcontratadas e entradas mais frequentes no mercado. Neste contexto de maior complexidade, a segurança ferroviária depende decisivamente da interação entre todos os intervenientes, nomeadamente as empresas ferroviárias, os gestores de infraestrutura e as autoridades de segurança e do setor ferroviário. A legislação no domínio da segurança deve ter em conta estes desenvolvimentos e disponibilizar as informações, os procedimentos e as ferramentas de gestão e de emergência adequados.* [Alt. 4]

⁽¹⁾ JO C 327 de 12.11.2013, p. 122.

⁽²⁾ JO C 356 de 5.12.2013, p. 92.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 26 de Fevereiro de 2014.

⁽⁴⁾ Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, 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 infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (JO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- (2) A Diretiva 2004/49/CE estabeleceu um quadro regulamentar comum da segurança ferroviária, assente na harmonização das normas de segurança, da certificação de segurança das empresas ferroviárias, das funções e atribuições das autoridades nacionais de segurança e da investigação de acidentes. ~~A diretiva carece, contudo, de uma revisão cabal, para se poder avançar na~~ criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário **que está agora em curso resulta na multiplicação de diferentes operadores e interfaces de comunicação. De modo a garantir a segurança ferroviária neste ambiente, a referida diretiva carece de uma revisão cabal.** [Alt. 5]
- (2-A) *Tendo em conta as diferenças que subsistem ao nível dos requisitos de segurança que afetam o funcionamento otimizado dos transportes ferroviários na União Europeia, assume particular importância a continuação do processo de harmonização das normas de exploração e de segurança, bem como das normas relativas ao inquérito a acidentes.* [Alt. 6]
- (2-B) *Contudo, a harmonização não deve comprometer o atual nível de segurança dos Estados-Membros.* [Alt. 7]
- (2-C) *A aplicação adequada e o aperfeiçoamento da Diretiva 96/49/CE ⁽¹⁾ e da Diretiva 2008/68/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, são da máxima importância para a segurança ferroviária e a proteção de vidas humanas, da saúde pública e do ambiente.* [Alt. 8]
- (3) Os metropolitanos, os elétricos, **os comboios-elétricos** e os sistemas de metropolitano ligeiro estão subordinados, em muitos Estados-Membros, a normas de segurança locais ou regionais, são frequentemente supervisionados pelas autoridades locais ou regionais e não estão abrangidos pelos requisitos de interoperabilidade e licenciamento vigentes na União. Os elétricos estão, além disso, frequentemente subordinados à legislação de segurança rodoviária, pelo que não podem ser plenamente abrangidos pelas normas de segurança ferroviária. Pelas razões que precedem, esses sistemas ferroviários locais devem ser excluídos do âmbito de aplicação da presente diretiva. Tal exclusão não obsta a que os Estados-Membros lhes apliquem as disposições da presente diretiva se o considerarem justificado. [Alt. 9]
- (4) Os níveis de segurança do sistema ferroviário da União são geralmente elevados, em especial quando comparados com os do transporte rodoviário. A segurança deverá continuar a ser melhorada, à luz da evolução técnica e científica, **na medida em que for** razoavelmente exequível e tendo em conta o reforço esperado da competitividade do transporte ferroviário. [Alt. 10]
- (4-A) *A segurança depende decisivamente da interação entre a infraestrutura, as operações, os fabricantes e as autoridades de segurança ferroviária. Devem ser utilizadas e desenvolvidas ferramentas adequadas para garantir e desenvolver a segurança.* [Alt. 11]
- (5) ~~Os principais~~ **Todos os** operadores do sistema ferroviário, ~~os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias,~~ deverão ser inteiramente responsáveis, cada um na parte que lhe diz respeito, pela segurança do sistema. ~~Sempre que adequado, deverão cooperar na implementação de medidas de controlo dos riscos.~~ Os Estados-Membros deverão estabelecer uma distinção clara entre esta responsabilidade imediata pela segurança e a tarefa das autoridades nacionais responsáveis pela segurança de estabelecer um quadro regulamentar nacional e de supervisionar o desempenho dos operadores. [Alt. 12]
- (6) A responsabilidade dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias pela exploração do sistema ferroviário não exclui que outros intervenientes, como os fabricantes, os transportadores, os expedidores, os carregadores, os enchedores, **os descarregadores, os destinatários**, as entidades de manutenção, os fornecedores de serviços de manutenção, **os proprietários de veículos**, os detentores de ~~vagões~~ **veículos**, os prestadores de serviços e as entidades adjudicantes assumam a responsabilidade pelos produtos ou serviços que fornecem **e por implementarem medidas de controlo do risco**. Para se evitar o risco de essa responsabilidade não ser devidamente assumida, cada interveniente deverá ser responsabilizado pela sua atividade específica **através de contratos**. Cada interveniente deverá também ser responsável pela comunicação completa e fidedigna, aos outros intervenientes, **nomeadamente às autoridades relevantes**, das informações necessárias à ~~verificação da aptidão dos veículos para circulação~~ **garantia do funcionamento seguro de um veículo**, em particular os dados sobre o estado e o historial do veículo, os dossiês de manutenção, os dados que permitem rastrear as operações de carregamento e as declarações de expedição. [Alt. 13]

⁽¹⁾ Diretiva 96/49/CE do Conselho, de 23 de julho de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao transporte ferroviário de mercadorias perigosas (JO L 235 de 17.9.1996, p. 25).

⁽²⁾ Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- (6-A) *A ocorrência de acidentes graves envolvendo vagões de mercadorias demonstra a necessidade de existirem normas obrigatórias, harmonizadas a nível europeu, relativas à frequência e aos intervalos de manutenção dos vagões de mercadorias, do material circulante de passageiros e das locomotivas ligadas ao transporte ferroviário.* [Alt. 14]
- (7) Cada empresa ferroviária, gestor de infraestrutura e entidade de manutenção deve assegurar que as empresas que contrata e outras partes porão em prática medidas de controlo dos riscos, aplicando para o efeito os métodos de monitorização estabelecidos no quadro dos métodos comuns de segurança. As empresas contratadas deverão aplicar este processo com base em disposições contratuais. Sendo estas disposições uma parte essencial do seu sistema de gestão da segurança, as empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura deverão dá-las a conhecer, a pedido, à Agência Ferroviária da União Europeia («a Agência») e à autoridade nacional de segurança, no quadro da atividade de supervisão.
- (7-A) *A intensidade da cooperação entre os fabricantes, os fornecedores de serviços de manutenção e as empresas ferroviárias diminuiu nas últimas décadas. A realização destes objetivos só é possível mediante a harmonização dos intervalos de manutenção e dos requisitos de qualidade mínimos de modo a assegurar a segurança de todo o sistema ferroviário.* [Alt. 15]
- (8) A fim de garantir que a segurança se mantém a um nível elevado, ou é melhorada ~~quando necessário e razoavelmente exequível~~, introduziram-se gradualmente objetivos comuns de segurança (OCS) e métodos comuns de segurança (MCS), os quais deverão proporcionar instrumentos de avaliação do nível de segurança e do desempenho dos operadores tanto ao nível da União como dos Estados-Membros. Para se avaliar se os sistemas satisfazem os OCS e facilitar a monitorização do desempenho no domínio da segurança ferroviária, estabeleceram-se indicadores comuns de segurança (ICS). [Alt. 16]
- (9) As normas nacionais, que se baseiam frequentemente em normas técnicas nacionais, ~~têm vindo a ser~~ **estão** a ser substituídas por normas baseadas em normas comuns, estabelecidas no quadro dos OCS, dos MCS e das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI). A fim de eliminar os obstáculos à interoperabilidade, e tendo em conta o alargamento do âmbito de aplicação das ETI a todo o sistema ferroviário da União e o encerramento de pontos em aberto nas ETI, importa reduzir o número de normas nacionais. Para o efeito, os Estados-Membros ~~deverão~~ **têm de** manter atualizado o seu sistema de normas nacionais e suprimir as obsoletas, disso informando a Comissão e a Agência **sem demora**. [Alt. 17]
- (10) Tendo em conta a abordagem gradual da eliminação dos obstáculos à interoperabilidade do sistema ferroviário, **mantendo ao mesmo tempo um elevado nível de segurança ferroviária**, e o tempo necessário para a adoção das ETI, importa evitar que os Estados-Membros adotem novas normas nacionais ou lancem projetos que aumentem a diversidade do sistema existente. O sistema de gestão da segurança é ~~o~~ **um** instrumento reconhecido de prevenção de acidentes, ~~sendo~~. **É da responsabilidade dos Estados-Membros, da Agência Ferroviária Europeia («a Agência») e das empresas ferroviárias tomarem imediatamente medidas corretivas com o objetivo de evitar que os acidentes se repitam.** Os Estados-Membros não deverão diminuir essa responsabilidade estabelecendo novas normas nacionais na sequência de um acidente. [Alt. 18]
- (10-A) *Os sistemas de controlo e sinalização dos comboios desempenham um papel fundamental na garantia da segurança ferroviária. O desenvolvimento harmonizado e a implantação do «Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário» (ERMTS) na rede ferroviária da União contribuem de forma significativa para melhorar os níveis de segurança.* [Alt. 19]
- (11) No cumprimento dos seus deveres e responsabilidades, os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias deverão aplicar um sistema de gestão da segurança que satisfaça os requisitos da União e contenha elementos comuns. A informação relativa à segurança e à aplicação do sistema de gestão da segurança deverá ser apresentada à Agência e à autoridade do Estado-Membro em questão responsável pela segurança.
- (11-A) *As empresas ferroviárias e os gestores da infraestrutura devem criar nas suas culturas de segurança uma «cultura de equidade», por forma a encorajar ativamente o pessoal a comunicar acidentes, incidentes e casos de quase acidente relacionados com a segurança sem estarem sujeitos a uma punição ou a discriminação. Uma cultura de equidade permite à indústria ferroviária aprender lições com os acidentes, incidentes e casos de quase acidente e, por conseguinte, melhorar a segurança dos caminhos de ferro tanto para os trabalhadores como para os passageiros.* [Alt. 20]

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- (12) 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. Uma empresa ferroviária licenciada deve ser titular de um certificado de segurança para poder ter acesso à infraestrutura ferroviária. 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 aplicáveis **em todos os Estados-Membros em que a empresa opere**. No que respeita aos serviços de transporte internacional, deverá ser suficiente uma única aprovação do sistema de gestão da segurança ao nível da União **ou em prol do território onde a empresa ferroviária utilizará a infraestrutura ferroviária**. [Alt. 21]
- (13) Com base na Diretiva 2004/49/CE, estabeleceram-se métodos harmonizados de monitorização, avaliação da conformidade, supervisão e avaliação dos riscos, a aplicar pelas empresas ferroviárias e pelas autoridades nacionais de segurança. Este quadro regulamentar atingiu a maturidade suficiente para se introduzir progressivamente o «certificado de segurança único», válido em toda a União **nas zonas de utilização especificadas**. O sistema de certificado de segurança único tornará o sistema ferroviário mais eficaz e eficiente, reduzindo os encargos administrativos suportados pelas empresas ferroviárias **e, como tal, tornará o transporte ferroviário mais competitivo ao nível da concorrência intermodal**. [Alt. 22]
- (14) A emissão do certificado de segurança único deverá ter por base a prova de que a empresa ferroviária estabeleceu o seu próprio sistema de gestão da segurança. Para se obter essa prova, poderá ser necessário não só inspecionar *in situ* a empresa ferroviária, como supervisionar a sua atividade para verificar se continua a aplicar devidamente o sistema de gestão da segurança depois de lhe ter sido emitido o certificado.
- (15) O gestor da infraestrutura é o principal responsável pela segurança da conceção, manutenção e exploração da sua rede ferroviária. Deverá, portanto, dispor de uma autorização de segurança, emitida pela autoridade nacional de segurança no que respeita ao sistema de gestão da segurança e outras disposições que aplica para satisfazer os requisitos de segurança.
- (16) **A formação e qualificação do pessoal de bordo é um fator crítico para a segurança ferroviária. As empresas ferroviárias devem garantir que o seu pessoal possua a formação, a certificação e as qualificações adequadas, nomeadamente quando operam na rede de outro Estado-Membro. As autoridades nacionais responsáveis pela segurança devem monitorizar e fazer cumprir os requisitos neste sentido.** A certificação do pessoal de bordo constitui frequentemente um obstáculo intransponível para os novos operadores. Os Estados-Membros devem garantir que as empresas ferroviárias que pretendam oferecer serviços nas suas redes terão à disposição as estruturas de formação e certificação do pessoal de bordo necessárias para cumprirem os requisitos das normas nacionais. [Alt. 23]
- (17) A entidade responsável pela manutenção de vagões de mercadorias deve ser certificada. Se essa entidade for o gestor da infraestrutura, a certificação deverá fazer parte do processo de concessão da autorização de segurança. O certificado emitido é garante da observância dos requisitos de manutenção estabelecidos pela presente diretiva relativamente aos vagões cuja manutenção é efetuada pela entidade sua titular. O certificado deve ser válido em toda a União e a sua emissão deve competir a um organismo apto a auditar o sistema de manutenção da entidade titular. Sendo os vagões de mercadorias utilizados frequentemente no tráfego internacional, e atendendo a que uma entidade de manutenção poderá querer recorrer a oficinas de mais de um Estado-Membro, convém que o organismo de certificação possa exequutar as suas ações de controlo em toda a União.
- (17-A) **A Agência Ferroviária Europeia, em conjunto com peritos do setor, deve desenvolver um método comum de segurança para identificar os elementos críticos para a segurança, tendo em conta a experiência do setor da aviação.** [Alt. 24]
- (18) As autoridades nacionais de segurança devem ser totalmente independentes, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, das empresas ferroviárias, gestores de infraestrutura **e** entidades adjudicantes. Deverão desempenhar as suas funções de forma aberta e sem discriminações, cooperar com a Agência na criação de um espaço ferroviário único e coordenar os critérios de decisão. **Com vista a cumprir estas funções, as autoridades nacionais de segurança devem ter recursos orçamentais suficientes e pessoal com boa formação em número suficiente.** No interesse da eficiência, dois ou mais Estados-Membros poderão partilhar os efetivos e os recursos das respetivas autoridades nacionais de segurança. [Alt. 25]

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- (18-A) *Para criar um Espaço Ferroviário Europeu Único e melhorar a segurança ferroviária é essencial a introdução de um certificado de segurança único. Tal requer uma distribuição clara das funções e das responsabilidades entre a Agência e as autoridades nacionais de segurança. A Agência deve tornar-se num balcão único para os certificados de segurança na União, utilizando as valiosas competências das autoridades nacionais de segurança, bem como os seus conhecimentos e a sua experiência a nível local. A Agência deve delegar funções e responsabilidades específicas às autoridades nacionais de segurança com base nos contratos referidos no Regulamento ... [Regulamento relativo à Agência Ferroviária Europeia], mas deve reter a competência exclusiva para emitir, renovar, alterar ou revogar os certificados de segurança, tanto para as empresas ferroviárias como para os gestores da infraestrutura. [Alt. 26]*
- (19) Se uma autoridade nacional de segurança for chamada a supervisionar a atividade de uma empresa ferroviária estabelecida em vários Estados-Membros, a Agência deve informar as outras autoridades nacionais de segurança interessadas e assegurar a necessária coordenação das atividades de supervisão.
- (19-A) *É essencial respeitar os tempos de trabalho, condução e descanso dos maquinistas e do pessoal de bordo que realiza tarefas ligadas à segurança para garantir a segurança ferroviária e uma concorrência leal. As autoridades nacionais de segurança devem ser responsáveis por fazer cumprir e verificar a aplicação dessas regras, inclusive em operações transfronteiriças. A Agência deve desenvolver um mecanismo que registe a bordo os tempos de condução e descanso dos maquinistas. As autoridades nacionais de segurança devem ter competência para monitorizar os tempos de condução e descanso a nível transfronteiriço. [Alt. 27]*
- (20) Os acidentes ferroviários graves são raros. Porém, podem ter consequências desastrosas e suscitar preocupações por parte do público relativamente ao desempenho do sistema ferroviário em termos de segurança. Consequentemente, todos esses acidentes deverão, numa perspetiva de segurança, ser objeto de inquérito para evitar a sua repetição, devendo resultados deste ser tornados públicos **e incluídos nos relatórios regulares**. Outros acidentes e incidentes devem ser igualmente ser objeto de inquérito de segurança se constituírem importantes precursores de acidentes graves. **Com vista a identificar esses precursores, as empresas ferroviárias e os gestores da infraestrutura devem estabelecer uma «cultura de equidade» como definido no artigo 3.º.** [Alt. 28]
- (20-A) *O sistema de segurança ferroviária assenta nas reações e nos ensinamentos derivados de acidentes e incidentes, que exigem a estrita aplicação das regras de confidencialidade, a fim de garantir a ulterior disponibilidade de fontes de informação valiosas. Neste contexto, as informações de segurança sensíveis deverão ser protegidas de forma adequada. [Alt. 29]*
- (20-B) *Um acidente abrange uma série de interesses públicos diversos, tais como a necessidade de prevenção de futuros acidentes e a correta administração da justiça. Esses interesses ultrapassam os interesses individuais das partes envolvidas e o acontecimento em causa. É necessário encontrar um justo equilíbrio entre todos os interesses, a fim de garantir o interesse público geral. [Alt. 30]*
- (21) O inquérito de segurança deverá manter-se separado do inquérito judiciário sobre o mesmo incidente e ter acesso às provas e testemunhas. Deverá ser efetuado por um organismo permanente, independente dos intervenientes no setor ferroviário e que funcione de modo a evitar quaisquer conflitos de interesses e qualquer possível envolvimento nas causas das ocorrências investigadas. Em especial, a sua independência funcional não deverá ser afetada, se estiver estreitamente associado à autoridade nacional de segurança ou à entidade nacional reguladora dos caminhos de ferro para efeitos organizativos e de estrutura jurídica. As suas investigações deverão ser efetuadas com a maior abertura possível. Para cada ocorrência o organismo de inquérito deverá criar o correspondente grupo de inquérito, com a competência necessária para determinar as causas imediatas e subjacentes do incidente.
- (21-A) *O setor ferroviário deverá igualmente fomentar um ambiente não repressivo propício à comunicação espontânea de ocorrências e, por conseguinte, à generalização do princípio de uma «cultura da equidade». [Alt. 31]*
- (21-B) *A fim de prevenir a ocorrência de acidentes e incidentes, é importante comunicar o mais rapidamente possível as informações relevantes, nomeadamente os relatórios e as recomendações de segurança resultantes das investigações de segurança. [Alt. 32]*

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- (21-C) *No setor ferroviário, após a ocorrência de um acidente, é difícil identificar as vítimas e as pessoas a contactar e/ou os familiares, já que, em geral, o operador não conhece a identidade das vítimas. No entanto, em determinados serviços ferroviários da União em que seja obrigatória uma reserva prévia ou um controlo de segurança dos passageiros antes da entrada no comboio, é conveniente que o operador possa ter à disposição uma lista dos passageiros e do pessoal nos comboios exclusivamente com a finalidade de poder comunicar rapidamente com familiares e/ou pessoas a contactar. Considera, por conseguinte, que é necessário mandar a Agência para desenvolver a integração dessa informação nos sistemas de reserva de passageiros. Além disso, é necessário que as agências nacionais criem planos de emergência que incluam serviços de emergência, planos de acesso e a prestação de socorro no local do acidente e que incluam, igualmente, um plano de ajuda às vítimas. A Agência poderá colaborar e ajudar na elaboração desses planos tendo em conta as melhores práticas. O operador deve ainda dispor de um plano de assistência às vítimas. [Alt. 33]*
- (22) Para que possa exercer com eficiência a sua atividade e cumprir os seus deveres, o organismo de inquérito (*e a Agência, se assim o solicitar*) deverá ter acesso em tempo útil ao local do acidente, caso necessário em concertação com a autoridade judiciária. *Todas as partes envolvidas, incluindo a Agência, devem fornecer todas as informações relevantes necessárias para que o organismo de inquérito possa desempenhar as suas atividades.* Os relatórios de inquérito, as conclusões e as recomendações proporcionam informações cruciais para o reforço da segurança ferroviária e deverão ser colocados à disposição do público ao nível da União. As recomendações de segurança deverão ser cumpridas pelos destinatários, devendo as medidas tomadas ser comunicadas ao organismo de inquérito. [Alt. 34]
- (23) Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de violação das disposições da presente diretiva e assegurar a sua aplicação. As sanções deverão ser eficazes, proporcionais e dissuasivas.
- (24) Atendendo a que os objetivos das medidas propostas na presente diretiva, a saber, a coordenação de atividades nos Estados-Membros para efeitos da regulação e supervisão da segurança, a investigação de acidentes e o estabelecimento de objetivos comuns de segurança, métodos comuns de segurança, indicadores comuns de segurança e requisitos comuns para o certificado de segurança único, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (25) Para efeitos de complementar e alterar elementos da presente diretiva não essenciais, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado, no que diz respeito ao estabelecimento e revisão dos métodos comuns de segurança e à revisão dos indicadores comuns de segurança e dos objetivos comuns de segurança. É ~~particularmente~~ **sobretudo** importante que a Comissão ~~proceda a~~ **efetue** consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, ~~inclusive ao~~ **incluindo a** nível ~~dos~~ **de** peritos, **com parceiros sociais e especialmente junto das autoridades nacionais de segurança.** Ao preparar e redigir atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho. [Alt. 35]
- (26) Para assegurar condições uniformes de aplicação da presente diretiva, devem ser conferidas à Comissão competências de execução no que respeita aos requisitos e elementos do sistema de gestão da segurança, à revisão do sistema de certificação das entidades de manutenção de vagões de mercadorias e seu alargamento a outro material circulante e ao conteúdo essencial dos relatórios de inquérito a acidentes e incidentes. Essas competências deverão ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.
- (27) A obrigação de transpor a presente diretiva para o direito interno deve limitar-se às disposições que tenham sofrido alterações de fundo relativamente à diretiva anterior. A obrigação de transpor as disposições inalteradas decorre da diretiva anterior.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- (28) A presente diretiva não deve prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito interno e de aplicação das referidas diretivas, indicados no anexo IV, parte B.

ADOTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

A presente diretiva estabelece **as** disposições **mínimas, além das quais os Estados-Membros só podem legislar ao abrigo do artigo 8.º**, com vista a garantir a promoção e o reforço da segurança dos caminhos de ferro da União e melhorar o acesso ao mercado dos serviços de transporte ferroviário mediante: [Alt. 36]

- a) A harmonização da estrutura de regulamentação dos Estados-Membros;
 - b) A definição das responsabilidades dos diversos intervenientes no setor ferroviário;
 - c) O desenvolvimento de objetivos comuns de segurança e de métodos comuns de segurança, tendo em vista a ~~eliminação gradual da necessidade de~~ **uma maior harmonização das** normas nacionais **com um nível de segurança elevado**; [Alt. 37]
 - d) A criação, em em cada Estado-Membro, de uma autoridade nacional de segurança e de um organismo de inquérito a acidentes e incidentes;
 - e) A definição de princípios comuns de gestão, regulamentação e supervisão da segurança ferroviária
- e-A) A introdução de um certificado de segurança único que seja válido e reconhecido em todos os Estados-Membros nas zonas de exploração especificadas**; [Alt. 38]
- e-B) A publicação, pela Agência, de orientações em matéria de segurança ferroviária e certificação de segurança, incluindo listas de exemplos de boas práticas, nomeadamente para o transporte transfronteiriço**. [Alt. 39]

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva é aplicável ao sistema ferroviário dos Estados-Membros, que pode dividir-se em subsistemas para os domínios de carácter estrutural e funcional. A presente diretiva abrange os requisitos de segurança do sistema no seu conjunto, incluindo a segurança da gestão da infraestrutura e do tráfego e a interação entre empresas ferroviárias, gestores de infraestrutura e outros intervenientes no setor ferroviário.

2. ~~Estão excluídos do âmbito de~~ **Os Estados-Membros podem excluir das medidas que aprovarem em** aplicação da presente diretiva: [Alt. 103]

- a) Os metropolitanos, os elétricos, **os comboios-elétricos** e os sistemas de metropolitano ligeiro; [Alt. 40]
- b) As redes funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário e destinadas exclusivamente à exploração de serviços de transporte locais, urbanos ou suburbanos de passageiros, bem como as empresas ferroviárias que apenas operem nestas redes;

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

3. Os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação das medidas de execução da presente diretiva:
- a) As infraestruturas ferroviárias privadas, bem como os veículos nelas utilizados exclusivamente, se destinadas ao uso exclusivo do respetivo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias;
 - b) As infraestruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística;
- b-A) As infraestruturas ferroviárias utilizadas ocasionalmente pelo caminho de ferro nas condições operacionais do metropolitano ligeiro, nos casos em que essa utilização pelo caminho de ferro seja necessária apenas para efeitos de conectividade; [Alt. 41]**
- b-B) Material circulante que perdeu a sua autorização e está a ser transferido para um terminal ou local que lhe permita voltar a ser autorizado. [Alt. 42]**

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- a) «Sistema ferroviário **da União**», o sistema ferroviário **convencional e de alta velocidade** da União, na aceção do artigo 2.º da Diretiva xx [relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário]; [Alt. 43]
- b) «Gestor de infraestrutura», o gestor da infraestrutura, na aceção do artigo ~~2.º~~**3.º** da Diretiva ~~2001/14/CE~~**2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho** ⁽¹⁾; [Alt. 44]
- c) «Empresa ferroviária», uma empresa ferroviária, na aceção do artigo ~~2.º~~**3.º da Diretiva 2012/34/UE**, e qualquer outra empresa pública ou privada cuja atividade consista em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tração ser obrigatoriamente garantida pela empresa; estão igualmente incluídas as empresas que apenas efetuam a tração; [Alt. 45]
- c-A) «Zona de exploração», uma rede ou redes tecnicamente compatíveis num Estado-Membro, ou num grupo de Estados-Membros, onde uma empresa ferroviária pretende operar; [Alt. 46]**
- c-B) «Rede ferroviária isolada», a rede ferroviária de um Estado-Membro, ou parte deste, com uma bitola de 1 520 mm, que está geográfica e tecnicamente separada da bitola nominal europeia normalizada (1 435 mm — doravante designada «bitola normalizada») e bem integrada na rede ferroviária com uma bitola de 1 520 mm juntamente com países terceiros, mas isolada da rede normal da União; [Alt. 47]**
- d) «Especificação técnica de interoperabilidade» (ETI), a especificação de que é objeto cada subsistema ou parte de subsistema a fim de satisfazer os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário, conforme definido no artigo 2.º da Diretiva ... [Directiva relativa à interoperabilidade ferroviária];
- e) «Objetivos comuns de segurança» (OCS), os níveis de segurança que devem, no mínimo, atingir as diversas partes do sistema ferroviário (nomeadamente o sistema ferroviário convencional, o sistema ferroviário de alta velocidade, os túneis ferroviários de grande extensão ou as linhas utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorias) e o sistema no seu conjunto, expressos em critérios de aceitação de riscos;
- f) «Métodos comuns de segurança» (MCS), os métodos que descrevem a avaliação dos níveis de segurança, da consecução dos OCS e do cumprimento dos outros requisitos de segurança;
- f-A) «Indicadores comuns de segurança» (ICS), um conjunto comum de dados de segurança ferroviária reunidos a fim de facilitar a monitorização do desempenho no domínio da segurança ferroviária, bem como a consecução dos objetivos comuns de segurança (OCS); [Alt. 48]**
- g) «Autoridade nacional de segurança», o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária nos termos do disposto na presente diretiva ou o organismo encarregado dessas tarefas por vários Estados-Membros para garantir um regime de segurança unificado;

⁽¹⁾ Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- h) «Normas nacionais», todas as normas de aplicação obrigatória **que tenham sido notificadas por um Estado-Membro e** que contenham prescrições de segurança, **operacionais** ou técnicas no domínio ferroviário impostas ao nível de Estado-Membro e aplicáveis às empresas ferroviárias **aos intervenientes no setor ferroviário**, independentemente do organismo de que emanem; [Alt. 49]
- i) «Sistema de gestão da segurança», a organização e as disposições adotadas **os procedimentos previstos** pelo gestor da infraestrutura ou pela empresa ferroviária para garantir a segurança da gestão das suas operações; [Alt. 50]
- j) «Responsável pelo inquérito», a pessoa responsável pela organização, condução e controlo de um inquérito;
- k) «Acidente», um acontecimento súbito, indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza, com consequências danosas; os acidentes dividem-se nas seguintes categorias: colisão, descarrilamento, acidente em passagem de nível, acidente com pessoas, **incluindo as que não são abrangidas pela definição de passageiros**, envolvendo material circulante em movimento, **incluindo nas estações de manobra e durante obras de manutenção nos carris**, incêndio e outro; [Alt. 51]
- l) «Acidente grave», colisão ou descarrilamento de comboios que tenha por consequência, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos significativos no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança; por «danos significativos» entendem-se os danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo de inquérito num total de pelo menos 2 milhões de euros;
- m) «Incidente», qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, associada exploração ferroviária e que afete a segurança da exploração;
- n) «Inquérito», o processo conduzido com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extração de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;
- n-A) «**Razoavelmente exequível**», **qualquer atividade que, seguindo uma análise custo-benefício, não conduz a um contributo desproporcionado em termos de custos e/ou tempo de implementação em relação ao objetivo de segurança que se pretende alcançar**; [Alt. 52]
- n-B) «**Outras partes**», **qualquer parte que desempenhe atividades externas nas interfaces com o sistema ferroviário que possam introduzir riscos com impacto direto na exploração e que tenham de ser controladas pelos gestores da infraestrutura e pelas empresas ferroviárias**; [Alt. 53]
- o) «Causas», as ações, omissões, eventos ou condições, ou a sua combinação, que conduziram ao acidente ou incidente;
- p) «Metropolitano ligeiro», um sistema ferroviário urbano e/ou suburbano, em que a capacidade e a velocidade admitida são geralmente inferiores às do caminho de ferro e do metropolitano, mas superiores às dos elétricos. Os sistemas de metropolitano ligeiro podem ter vias de circulação próprias ou partilhar vias de circulação com o tráfego rodoviário e não partilham normalmente os veículos utilizados no tráfego de longo curso de passageiros ou mercadorias;
- p-A) «**Sistemas ferroviários transfronteiriços**», **os sistemas ferroviários que prestam serviços de transporte entre as aglomerações urbanas mais próximas de cada lado de uma fronteira**; [Alt. 54]
- q) «Organismos notificados», os organismos responsáveis pela avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade ou pela instrução do processo de verificação CE dos subsistemas;
- r) «Componente de interoperabilidade», qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de equipamento incorporado ou destinado a ser incorporado num subsistema do qual dependa, direta ou indiretamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário, conforme definido no artigo 2.º da Diretiva ... [Directiva relativa à interoperabilidade ferroviária];
- s) «~~Detentor de material circulante~~ **Proprietário**», a pessoa ou entidade que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja proprietário do veículo quer tenha o direito de o utilizar, e está registada como tal no ~~registo nacional~~ **nos registos** de material circulante a que se refere o artigo 43.º **e o artigo 43.º-A** da Diretiva ... [Directiva relativa à interoperabilidade ferroviária]; [Alt. 55]

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- t) «Entidade de manutenção», a entidade responsável pela manutenção de um veículo e registada como tal no registo nacional de material circulante;
- u) «Veículo», um veículo ferroviário apto a circular ~~com as suas próprias~~**sobre** rodas em linhas férreas, com ou sem tração, ~~integrado numa formação fixa ou variável~~. Um veículo é composto por um ou mais subsistemas estruturais e funcionais. [Alt. 56]
- v) «Fabricante», a pessoa singular ou coletiva que constrói, ou manda projetar ou construir, componentes de interoperabilidade, **elementos** ou subsistemas e que os comercializa com o seu próprio nome ou com a sua marca; [Alt. 57]
- w) «Expedidor», a empresa que expede mercadorias por conta própria ou por conta de terceiros;
- x) «Carregador», a empresa que carrega mercadorias embaladas, incluindo mercadorias perigosas, contentores pequenos ou cisternas móveis em vagões ou contentores, ou que carrega contentores, contentores de granel, contentores de gás de elementos múltiplos, contentores-cisterna ou cisternas móveis em vagões;
- x-A) «Descarregador», a empresa que retira um contentor de um vagão ou descarrega mercadorias embaladas de um vagão ou contentor ou descarrega mercadorias de um tanque, vagão ou contentor; [Alt. 58]
- y) «Enchedor», a empresa que carrega mercadorias, incluindo mercadorias perigosas, em cisternas (vagão-cisterna, vagão com cisterna amovível, cisterna móvel ou contentor-cisterna), vagões, contentores de granel grandes ou pequenos, vagões-bateria ou contentores de gás de elementos múltiplos;
- y-A) «Cultura de equidade», um procedimento a ser definido para encorajar ativamente o pessoal a comunicar acidentes, incidentes e casos de quase acidente relacionados com a segurança, apesar de simultaneamente responsáveis por infrações deliberadas e negligência grave. O referido pessoal não deve estar sujeito a uma punição ou a discriminação por falhas não intencionais ou pela divulgação dessa informação. Uma cultura de equidade permite à indústria ferroviária aprender lições com os acidentes, incidentes e casos de quase acidente e, por conseguinte, melhorar a segurança dos caminhos de ferro tanto para os trabalhadores como para os passageiros; [Alt. 59]
- y-B) «Destinatário», a pessoa singular ou coletiva identificada como tal na declaração de expedição e que recebe as mercadorias e a declaração de expedição; [Alt. 60]
- y-C) «Transportador», a empresa com quem o expedidor ou o passageiro celebrou o contrato de transporte ou um transportador subsequente que, no âmbito desse contrato, seja responsável. [Alt. 61]

CAPÍTULO II

PROMOÇÃO E GESTÃO DA SEGURANÇA

Artigo 4.º

Papel dos operadores do sistema ferroviário na promoção e reforço da segurança ferroviária

1. Os Estados-Membros e a Agência devem garantir, **cada um nas respetivas esferas de competências**, a manutenção geral da segurança ferroviária e, sempre que razoavelmente possível, o seu reforço constante, tendo em conta **o impacto dos fatores humanos**, a evolução da legislação da União e **internacional, bem como** o progresso técnico e científico e dando prioridade à prevenção de acidentes graves.

Os Estados-Membros e a Agência devem garantir que as medidas destinadas ao desenvolvimento e melhoria da segurança ferroviária tenham em consideração a necessidade de adotar uma abordagem baseada num sistema.

2. Os Estados-Membros e a Agência devem garantir que a responsabilidade pela segurança da exploração do sistema ferroviário e pelo controlo dos riscos a ele associados recaia sobre os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias, obrigando-os a:

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- a) Implementar as necessárias medidas de controlo dos riscos, cooperando se adequado,
- b) Aplicar as normas da União e as normas nacionais e
- c) Criar sistemas de gestão da segurança de acordo com o disposto na presente diretiva.

Sem prejuízo da responsabilidade civil em conformidade com os requisitos legais dos Estados-Membros, cada gestor de infraestrutura e cada empresa ferroviária será responsável pela sua parte do sistema e pela segurança da respetiva exploração, incluindo o fornecimento de material e a contratação de serviços, perante utilizadores, clientes, os próprios trabalhadores e terceiros. Os riscos associados às atividades de terceiros devem igualmente ser contemplados nos sistemas de gestão da segurança dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias.

3. Cada fabricante, fornecedor de serviços de manutenção, ~~+~~ detentor de material circulante, prestador de serviços e entidade adjudicante deve assegurar que o material circulante, **estruturas**, instalações, acessórios, equipamentos ou serviços que fornece estejam em conformidade com os requisitos e as condições de utilização indicados, de modo que as empresas ferroviárias e/ou os gestores de infraestrutura os possam utilizar em segurança na exploração.

4. Os operadores do sistema ferroviário com papel importante nas operações com incidência na segurança devem, **no âmbito dos respetivos domínios de atividade**, aplicar, se necessário em concertação, as necessárias medidas de controlo dos riscos, **devendo ainda assumir a responsabilidade pelo desempenho dos respetivos deveres**. Além das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura, incluem-se nesses operadores:

- a) ~~As~~ **Os detentores e respetiva entidade ou** entidades de manutenção dos veículos;
- b) Os ~~expedidores~~, carregadores, **descarregadores** e enchedores, responsáveis pela segurança das operações de carregamento;
- c) Os fabricantes, responsáveis pela conceção e construção de veículos ferroviários seguros, suas peças, componentes ou subconjuntos, da infraestrutura ferroviária e dos sistemas de energia e de controlo-comando de via, bem como pela documentação preliminar de manutenção respeitante ~~a cada~~ **a cada** veículo.

5. As empresas ferroviárias, os gestores de infraestrutura e as entidades de manutenção devem certificar-se de que as empresas que contratam aplicam medidas de controlo dos riscos. Para o efeito, aplicarão o método comum para o processo de monitorização estabelecido no Regulamento (UE) n.º 1078/2012 da Comissão ⁽¹⁾. As empresas contratadas devem executar este processo no âmbito de ~~disposições contratuais~~ **contratos**. As empresas ferroviárias, os gestores de infraestrutura e as entidades de manutenção devem comunicar à Agência ou à autoridade nacional de segurança, a seu pedido, ~~as respetivas disposições contratuais~~ **os respetivos contratos**.

6. Cada operador do sistema ferroviário que identifique um risco **sistemático** para a segurança decorrente de defeito, irregularidades de construção ou funcionamento deficiente do equipamento técnico, incluindo o dos subsistemas estruturais, deve informar do risco as outras partes interessadas **e a Agência, através de um procedimento harmonizado em toda a União**, para que estas possam tomar as medidas corretivas necessárias para garantir a preservação do nível de segurança do sistema ferroviário.

6-A. Os Estados-Membros, a Agência e todos os intervenientes no setor ferroviário devem criar uma «cultura de equidade», que assegure uma comunicação coerente de acidentes, incidentes e potenciais riscos para a segurança. No intuito de incentivar essa comunicação, os Estados-Membros devem criar um mecanismo que possibilite realizá-la de forma confidencial.

7. Caso as empresas ferroviárias intercambiem veículos, todos os operadores interessados devem trocar as informações relevantes para a segurança da exploração **por meio dos registos de veículos especificados nos artigos 43.º e 43-A da Diretiva ... [Diretiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário]**. Nessas informações incluem-se os dados sobre o estado e o historial do veículo, os elementos dos dossiês de manutenção, os dados que permitem rastrear as operações de carregamento e **os componentes críticos para a segurança, bem como** as declarações de expedição. As informações devem ter o detalhe suficiente para que a empresa ferroviária possa avaliar os riscos de utilizar o veículo. **[Alt. 62]**

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 1078/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, relativo a um método comum de segurança para a atividade de monitorização a aplicar pelas empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas, subsequentemente à obtenção do certificado de segurança ou da autorização de segurança, e pelas entidades responsáveis pela manutenção (JO L 320 de 17.11.2012, p. 8).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Artigo 5.º

Indicadores comuns de segurança

1. Para facilitar a avaliação da consecução dos OCS e permitir a monitorização da evolução geral da segurança ferroviária, os Estados-Membros devem recolher informações sobre os indicadores comuns de segurança (ICS) através dos relatórios anuais das autoridades nacionais de segurança previstos no artigo 18.º.

Os ICS serão estabelecidos de acordo com o disposto no anexo I.

1-A. Os Estados-Membros devem prestar apoio à Agência no seu trabalho de monitorização da evolução da segurança ferroviária ao nível da União. [Alt. 63]

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, para efeitos da revisão do anexo I, em particular com vista à atualização dos ICS à luz da evolução técnica e à adaptação dos métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes.

Artigo 6.º

Métodos comuns de segurança

1. Os MCS devem descrever o modo de avaliação dos níveis de segurança, da consecução dos OCS e do cumprimento dos outros requisitos de segurança, mediante a elaboração e a definição de:

- a) Métodos de avaliação dos riscos;
- b) Métodos de avaliação da conformidade com os requisitos dos certificados de segurança e das autorizações de segurança emitidos nos termos do disposto nos artigos 10.º e 11.º;
- c) Métodos de supervisão a aplicar pelas autoridades nacionais de segurança e métodos de monitorização a aplicar pelas empresas ferroviárias, gestores de infraestrutura e entidades de manutenção;

c-A) Métodos de monitorização da evolução da segurança ao nível nacional e da União; [Alt. 64]

d) Outros métodos relacionados com processos do sistema de gestão da segurança, que precisem de ser harmonizados ao nível da União.

2. A Comissão atribuirá à Agência mandatos para elaborar os projetos de novos MCS a que refere o n.º 1, alínea d), preparar a revisão e a atualização de todos os MSC à luz da evolução tecnológica ou das exigências sociais e dirigir à Comissão as recomendações necessárias **o mais rapidamente possível.** [Alt. 65]

Ao formular as recomendações, a Agência deve ter em conta os pontos de vista dos utilizadores, **das autoridades nacionais de segurança, dos parceiros sociais e das outras partes diretamente interessadas.** As recomendações devem conter um relatório sobre os resultados destas consultas e um relatório de avaliação do impacto do MCS a adotar. [Alt. 66]

3. Os MCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a experiência adquirida com a sua aplicação e a evolução global da segurança ferroviária, com vista a preservar e, **sempre na medida do que for** razoavelmente exequível, reforçar a segurança. [Alt. 67]

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, para efeitos do estabelecimento de novos MCS e de MCS revistos.

5. Os Estados-Membros devem fazer **prontamente** as alterações necessárias às normas nacionais à luz da adoção dos MCS e das respetivas revisões. [Alt. 68]

Artigo 7.º

Objetivos comuns de segurança

1. Os OCS definirão os níveis de segurança mínimos que devem atingir as diversas partes do sistema ferroviário e o sistema no seu conjunto, em cada Estado-Membro, expressos em critérios de aceitação dos seguintes riscos:

- a) Riscos individuais relacionados com os passageiros, o pessoal, incluindo o pessoal das empresas contratadas, os utilizadores das passagens de nível e outras pessoas, bem como, sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, riscos individuais relacionados com a presença de pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias;

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

b) Riscos para a sociedade.

2. A Comissão atribuirá à Agência um mandato para elaborar os projetos de revisão de OCS **o mais rapidamente possível** e dirigir à Comissão as recomendações necessárias. [Alt. 69]

3. Os OCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a evolução global da segurança ferroviária. Os OCS revistos devem refletir os aspetos prioritários em que é necessário reforçar a segurança.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, para efeitos do estabelecimento de OCS revistos.

5. Os Estados-Membros devem fazer as alterações necessárias às normas nacionais para alcançarem pelo menos os OCS, e quaisquer OCS revistos, de acordo com os calendários de implementação em anexo a esses objetivos. Devem notificar essas normas à Comissão nos termos do artigo 8.º

Artigo 8.º

Normas nacionais

1. ~~Os~~ **Após a entrada em vigor da presente diretiva, os** Estados-Membros podem estabelecer **submeter projetos de** novas normas nacionais exclusivamente nos casos seguintes:

a) Quando as normas respeitantes a métodos de segurança vigentes não estão abrangidas por MCS;

b) Enquanto medida preventiva urgente, designadamente na sequência de acidente.

Os Estados-Membros devem assegurar que as normas nacionais ~~têm~~ **sejam não discriminatórias e tenham** em conta a necessidade de uma abordagem sistémica.

Os Estados-Membros podem decidir alcançar um nível de segurança superior ao definido nos OCS, sob condição de que este nível de segurança superior seja totalmente compatível com os OCS existentes.

2. Um Estado-Membro que pretenda estabelecer uma nova norma nacional deve notificar **sem demora** o projeto de norma à Agência e à Comissão, pelos meios informáticos apropriados, em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) n.º .../... [Regulamento relativo à Agência Ferroviária Europeia] **e deve incluir um relatório que avalie o impacto da nova norma a adotar. Salvo nos casos descritos no n.º 1, alínea b), essas notificações devem ser feitas pelo menos três meses antes da data prevista para a adoção da norma.**

Após receber o projeto de norma nacional, a Agência deve iniciar um processo de coordenação que envolva todas as autoridades nacionais de segurança, de modo a garantir o maior nível de harmonização possível dentro da União.

A nova norma nacional não pode permanecer em vigor, nem entrar em vigor, se a Comissão, sob recomendação da Agência, a tal se opuser fornecendo uma exposição dos motivos da sua objeção.

3. Se a Agência tomar conhecimento de que uma norma nacional, notificada ou não, se tornou redundante ou é incompatível com os MSC ou a legislação da União adotada posteriormente à sua entrada em vigor, aplica-se o procedimento previsto no artigo 22.º do Regulamento ... [Regulamento relativo à Agência Ferroviária Europeia].

No respeitante às questões relativas à formação, saúde e segurança ocupacional dos profissionais ferroviários responsáveis por tarefas críticas para a segurança, a Agência só pode aplicar este número se a norma nacional em questão for discriminatória e um nível de segurança superior estiver assegurado pelos MSC ou por qualquer outra legislação da União.

4. Os Estados-Membros devem garantir que as normas nacionais, **inclusive as relativas às interfaces dos veículos com a rede,** ~~sejam~~ disponibilizadas gratuitamente, ~~numa linguagem clara que possa ser compreendida pelos interessados e em pelo menos duas línguas oficiais da União Europeia.~~

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

5. Às normas nacionais notificadas por força do presente artigo não se aplica o procedimento de notificação previsto na Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

5-A. A Agência deve criar e publicar orientações comuns para a adoção das novas normas nacionais ou, se for o caso, das alterações às normas existentes. [Alt. 70]

Artigo 9.º

Sistemas de gestão da segurança

1. Os gestores de infraestrutura e as empresas ferroviárias devem criar os seus sistemas de gestão da segurança para garantir que o sistema ferroviário possa, pelo menos, atingir os OCS e esteja em conformidade com os requisitos de segurança enunciados nas ETI, e que sejam aplicadas as partes pertinentes dos MCS e as normas notificadas em conformidade com o artigo 8.º.

2. O sistema de gestão da segurança deve satisfazer os requisitos adaptados ao caráter, dimensão e outras características da atividade desenvolvida. Deve garantir o controlo de todos os riscos associados à atividade do gestor da infraestrutura ou da empresa ferroviária, incluindo **a qualificação e a formação adequadas do pessoal, bem como** a prestação de serviços de manutenção, o fornecimento de material e o recurso a empresas contratadas. Sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, o sistema de gestão da segurança terá igualmente em conta, sempre que oportuno e razoável, os riscos decorrentes das atividades de outras partes. **Consequentemente, tal significa que os gestores da infraestrutura e as empresas ferroviárias devem dispor de procedimentos para identificar os potenciais riscos decorrentes das atividades externas nas interfaces com o sistema ferroviário com impacto direto nas operações.** [Alt. 71]

A Comissão estabelece, por meio de atos de execução ~~de execução~~ **delegados**, os elementos integrantes do sistema de gestão da segurança, **incluindo uma política de segurança aprovada internamente e notificada; objetivos de segurança qualitativos e quantitativos, bem como procedimentos para alcançar esses objetivos; procedimentos para cumprir as normas técnicas e operacionais; procedimentos de avaliação dos riscos e implementação de medidas de controlo dos riscos; medidas de formação e informação do pessoal; procedimentos para garantir a comunicação e documentação das informações relacionadas com a segurança; procedimentos para comunicar e analisar incidentes e acidentes, bem como outras ocorrências associadas à segurança, e para desenvolver medidas preventivas; disposições relativas a planos de emergência acordados com as autoridades públicas; e disposições tendo em vista uma auditoria interna do sistema de gestão da segurança.** ~~Estes~~ **Os referidos atos são delegados** devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 226.º. [Alt. 72]

2-A. No que diz respeito ao pessoal do setor ferroviário, o sistema de gestão da segurança deve incluir medidas que prevejam programas de formação para o pessoal e sistemas que garantam que as competências do pessoal sejam asseguradas e que as tarefas sejam executadas em conformidade. [Alt. 73]

2-B. O sistema de gestão da segurança deve incluir disposições relativas a uma «cultura de equidade», tal como definido no artigo 3.º. [Alt. 74]

3. O sistema de gestão da segurança do gestor da infraestrutura deve ter em conta os efeitos das operações das diversas empresas ferroviárias na rede e s incluir disposições que permitam a todas as empresas ferroviárias operar em conformidade com as ETI e as normas nacionais e com as condições estabelecidas no respetivo certificado de segurança. O sistema de gestão da segurança deve ser desenvolvido com o objetivo de coordenar os procedimentos de emergência do gestor da infraestrutura com todas as empresas ferroviárias que exploram a sua infraestrutura **com os serviços de urgência, por forma a garantir a rápida prestação de socorro e qualquer outra parte que possa vir a encontrar-se em situação de urgência. No caso da infraestrutura transfronteiriça e, nomeadamente, dos túneis transfronteiriços, devem ser desenvolvidos e reforçados sistemas específicos de gestão da segurança para garantir a coordenação e prontidão necessárias dos serviços de urgência competentes dos dois lados da fronteira.** [Alt. 75]

⁽¹⁾ Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas (JO L 204 de 21.07.1998, p. 37).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

3-A. Os gestores de infraestrutura devem igualmente estabelecer um sistema de coordenação com os gestores dos países vizinhos aos quais a rede esteja ligada. Esse sistema deve incluir mecanismos de fornecimento de informações em caso de acidentes ou incidentes na rede, ou de atrasos que possam perturbar o tráfego transfronteiriço, assim como procedimentos de cooperação para restabelecer o tráfego entre ambas as infraestruturas, garantindo sempre a segurança da rede. Os gestores de infraestrutura de ambos os Estados devem fornecer aos operadores, às partes interessadas e às respetivas autoridades nacionais, todas as informações relevantes que possam comprometer o tráfego entre os dois Estados. [Alt. 76]

4. Todos os gestores de infraestrutura e todas as empresas ferroviárias devem apresentar anualmente à autoridade nacional de segurança, antes de 30 de junho, um relatório sobre a segurança respeitante ao ano civil anterior. Esse relatório deverá incluir:

- a) Informações sobre a forma como são cumpridos os objetivos de segurança da organização e os resultados dos planos de segurança;
- b) Os indicadores de segurança nacionais, e os ICS previstos no anexo I, na medida em que sejam relevantes para a organização que apresenta o relatório;
- c) Os resultados das auditorias de segurança internas;
- d) Observações sobre as deficiências e anomalias das operações ferroviárias e da gestão da infraestrutura que possam ser importantes para a autoridade nacional de segurança.

CAPÍTULO III

CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA

Artigo 10.º

Certificado de segurança único

1. As empresas ferroviárias que pretendam aceder à infraestrutura ferroviária têm de ser titulares do certificado de segurança único.

2. O certificado de segurança único é emitido pela Agência, **salvo nos casos referidos no n.º 2-A**, com base em prova de que a empresa ferroviária estabeleceu o seu próprio sistema de gestão da segurança, em conformidade com o artigo 9.º, e satisfaz os requisitos estabelecidos nas ETI e demais legislação aplicável, **assim como em quaisquer normas operacionais específicas aplicáveis ao serviço explorado pela empresa ferroviária**, por forma a controlar os riscos e a prestar serviços de transporte na rede com toda a segurança.

2-A. Os certificados de segurança das empresas ferroviárias que operem exclusivamente numa rede isolada também podem ser emitidos por uma autoridade nacional de segurança dos Estados-Membros que possuam uma rede dessas. Nesses casos, o requerente pode escolher entre apresentar o pedido à Agência ou às autoridades nacionais de segurança dos Estados-Membros em causa.

Durante o período de transição previsto no artigo 30.º, as autoridades nacionais de segurança dos Estados-Membros que possuam uma rede isolada devem criar procedimentos de certificação de segurança comuns e assegurar o reconhecimento mútuo dos certificados de segurança emitidos nesses países. Em caso de decisões contraditórias por parte das autoridades nacionais de segurança, ou na ausência de uma decisão mutuamente aceitável, a Agência deve tomar uma decisão em conformidade com o artigo 12.º do Regulamento ~~XXXX~~ ... [Regulamento ~~da~~ relativo à Agência Ferroviária Europeia].

Se, no final do período de transição previsto no artigo 30.º, as autoridades nacionais de segurança não tiverem estabelecido as disposições em matéria de procedimentos comuns e de reconhecimento mútuo dos certificados de segurança, as autorizações a que se refere o presente artigo apenas serão emitidas pela Agência.

Se, no final do período de transição previsto no artigo 30.º, os procedimentos de certificação de segurança comuns e de reconhecimento mútuo dos certificados de segurança estiverem estabelecidos, as autoridades nacionais de segurança dos Estados-Membros que possuam redes isoladas podem continuar a emitir certificados de segurança e o requerente pode optar por solicitar um certificado de segurança à Agência ou às autoridades nacionais de segurança relevantes após o final do período de transição previsto no artigo 30.º.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Dez anos após a entrada em vigor da presente diretiva, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre o progresso alcançado no âmbito da criação de procedimentos comuns e do reconhecimento mútuo dos certificados de segurança da rede ferroviária isolada, devendo ainda, se necessário, apresentar propostas legislativas adequadas.

3. O certificado de segurança único deve especificar o tipo e, o âmbito **e a área** das operações ferroviárias abrangidas. O certificado é válido em toda ~~a ou em partes da~~ União ~~para operações equivalentes~~ **em conformidade com as condições especificadas pela Agência.**

4. ~~Três meses antes~~ **Antes** de dar início a um novo serviço **não abrangido pelo certificado de segurança único**, a empresa ferroviária deve transmitir à ~~autoridade nacional~~ **Agência ou, nos casos referidos no n.º 2-A, às autoridades nacionais** de segurança a documentação ~~comprovativa~~ **adicional necessária para comprovar** que:

- a) Irá cumprir as regras de exploração, incluindo as normas nacionais disponibilizadas em conformidade com o artigo 8.º, n.º 4, e avaliar a segurança da exploração, tendo em conta as disposições do Regulamento (CE) n.º 352/2009 da Comissão ⁽¹⁾ e assegurando a gestão de todos os riscos no âmbito do seu sistema de gestão da segurança e a tomada das disposições necessárias para a segurança da exploração;
- b) Tomou as disposições necessárias para assegurar a cooperação e a coordenação com o gestor da infraestrutura da rede ou redes em que se propõe operar;
- ~~c) Tomou as disposições necessárias para assegurar a prestação do serviço com toda a segurança.~~
- d) É titular de licença emitida em conformidade com a Diretiva 95/18/CE do Conselho ⁽²⁾;
- e) O tipo e, o âmbito ~~de~~ **a zona de** exploração prevista correspondem aos especificados no seu certificado de segurança.

~~Caso tenha dúvidas quanto à observância de uma ou mais destas condições~~ **Se a Agência ou, nos casos referidos no n.º 2-A, a autoridade nacional de segurança, tiver dúvidas sobre o cumprimento de uma ou mais condições,** deve ~~pedir esclarecimentos~~ **solicitar** à empresa ferroviária **a prestação de informações adicionais, de acordo com os prazos estabelecidos no artigo 11.º, n.º 1.** ~~Tal pedido não pode ter efeitos suspensivos ou dilatórios do serviço. Caso comprove~~ **Se a Agência ou, nos casos referidos no n.º 2-A, a autoridade nacional de segurança, comprovar** que não são observadas uma ou mais condições, a autoridade deve remeter o assunto para a Agência, a qual ~~tomará~~ **tomar** as medidas apropriadas, nomeadamente a **alteração, suspensão ou** revogação do certificado.

5. O certificado de segurança único deve ser renovado mediante requerimento da empresa ferroviária, a intervalos não superiores a cinco anos. O certificado deve ser atualizado, total ou parcialmente, ~~sempre que~~ **antes de** o tipo ~~ou,~~ o âmbito ~~ou~~ **a área** da exploração ~~seja~~ **serem** substancialmente ~~alterado~~ **alterados.**

O titular do certificado de segurança único deve informar ~~a Agência,~~ no mais breve prazo, **a Agência ou, nos casos referidos no n.º 2-A, a autoridade nacional de segurança,** de alterações significativas nas condições do certificado de segurança único. Deve igualmente notificar a Agência **ou, nos casos referidos no n.º 2-A, a autoridade nacional de segurança,** sempre que sejam ~~introduzidas~~ **introduzidos** novas categorias de pessoal **decisivo para a segurança** ou novos tipos de material circulante. **Nestes casos são aplicáveis os prazos previstos no artigo 11.º, n.º 1.**

A Agência pode exigir que o certificado de segurança único seja revisto na sequência de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

6. Caso determine que o titular do certificado de segurança único deixou de satisfazer as condições de certificação, a autoridade nacional de segurança deve requerer à Agência a revogação do certificado. A Agência **ou, nos casos referidos no n.º 2-A, a autoridade nacional de segurança,** pode revogar o certificado, ~~devendo justificar de segurança único fundamentando~~ a sua decisão, ~~e comunicá-la~~ **A Agência ou, nos casos referidos no n.º 2-A, a autoridade nacional de segurança deve informar** imediatamente ~~às~~ **todas as** autoridades nacionais de segurança ~~de~~ **sobre as** redes em que a empresa ferroviária opera.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 352/2009 da Comissão, de 24 de Abril de 2009, relativo à adoção de um método comum de segurança para a determinação e a avaliação dos riscos, conforme referido no n.º 3, alínea a), do artigo 6.º da Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 108 de 29.4.2009, p. 4).

⁽²⁾ Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário (JO L 143 de 27.6.1995, p. 70).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

7. A Agência **ou, nos casos referidos no n.º 2-A, a autoridade nacional de segurança**, deve informar as autoridades nacionais de segurança, no prazo de um mês, da emissão, renovação, alteração ou revogação de certificados de segurança únicos. A informação deve especificar a denominação e o endereço da empresa ferroviária, a data de emissão, o âmbito e a validade do certificado e, em caso de revogação, as razões da decisão.

8. A Agência deve monitorizar continuamente a eficácia das atividades de emissão de certificados de segurança únicos e de supervisão exercidas pelas autoridades nacionais de segurança e, nos casos em que se justifique, dirigir recomendações à Comissão no sentido de as melhorar. A Agência pode, designadamente, recomendar um MCS para um processo do sistema de gestão da segurança que precise de ser harmonizado ao nível da União, conforme disposto no artigo 6.º, n.º 1, alínea d).

8-A. Nos termos dos artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º do Regulamento ... [Regulamento da Agência], qualquer pessoa singular ou coletiva pode apresentar um recurso contra uma decisão a si dirigida pela Agência ou contra a ausência de reação desta dentro dos prazos definidos. Estes direitos aplicam-se igualmente aos organismos representantes das pessoas referidas no artigo 34.º, n.º 2, do Regulamento ... [Regulamento relativo à Agência Ferroviária Europeia], devidamente mandatados em conformidade com os seus estatutos. [Alt. 77]

Artigo 11.º

Requerimento de certificado de segurança único

1. Os requerimentos para a obtenção do certificado de segurança único são apresentados à Agência. Esta deve decidir sobre o requerimento no mais breve prazo, não superior, em todo o caso, a ~~quatro~~**três** meses a contar da receção ~~das informações exigidas e das informações adicionais que tenha pedido~~ **requerimento**. Caso o requerente seja chamado a prestar informações adicionais, estas devem ser ~~prontamente~~ comunicadas **num prazo razoável estabelecido pela Agência, não devendo exceder um mês, a não ser que, em circunstâncias excecionais, a Agência acorde e autorize um prorrogamento temporário. As decisões negativas devem ser devidamente fundamentadas.**

No caso de um requerimento para alargar o âmbito das operações, passando o requerente a operar num Estado-Membro adicional, a Agência deve igualmente tomar a sua decisão no prazo de três meses a contar da receção do requerimento.

2. A Agência deve emitir orientações pormenorizadas sobre o modo de se obter o certificado de segurança único. Deve também fazer a relação dos requisitos estabelecidos para efeitos do disposto no artigo 10.º, n.º 2, e publicar os documentos relevantes.

3. Deve ser disponibilizado gratuitamente aos requerentes um documento de orientação, **em todas as línguas oficiais da União**, que descreva os requisitos a satisfazer para a obtenção do certificado de segurança único e enumere os documentos a apresentar. As autoridades nacionais de segurança devem colaborar com a Agência na difusão destas informações. [Alt. 78]

Artigo 12.º

Autorização de segurança dos gestores de infraestrutura

1. Para ser autorizado a gerir e explorar uma infraestrutura ferroviária, o gestor da infraestrutura deve obter uma autorização de segurança da autoridade nacional de segurança do Estado-Membro em que se encontre estabelecido. **No caso de infraestruturas transfronteiriças com um único gestor de infraestrutura, a Agência será responsável pela execução das tarefas previstas no presente artigo.**

2. A autorização de segurança deve conter a confirmação da aceitação do sistema de gestão de segurança do gestor da infraestrutura prescrito no artigo 9.º, bem como dos procedimentos e providências adotados para dar cumprimento aos requisitos necessários à segurança da conceção, manutenção e exploração da infraestrutura ferroviária, incluindo, se aplicável, a manutenção e a exploração do sistema de controlo do tráfego e de sinalização, **bem como os procedimentos de intervenção em situações de acidentes graves, para garantir a devida prestação de socorro e o restabelecimento da segurança da infraestrutura.**

A autorização de segurança deve ser renovada mediante requerimento do gestor da infraestrutura, a intervalos de cinco anos. A autorização deve ser atualizada, total ou parcialmente, sempre que a infraestrutura, a sinalização, a alimentação de energia ou os princípios a que obedecem a respetiva exploração e manutenção sejam substancialmente alterados. O titular da autorização de segurança deve informar **prontamente** a autoridade nacional de segurança, ~~no mais breve prazo, e a Agência~~ de todas essas alterações.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

A autoridade nacional de segurança **ou, em caso de infraestruturas transfronteiriças conforme referidas no n.º 1, a Agência**, poderá exigir que a autorização de segurança seja revista na sequência de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

Caso **a autoridade nacional de segurança ou, tratando-se de infraestruturas transfronteiriças conforme referidas no n.º 1, a Agência**, considere que um gestor de infraestrutura autorizado deixou de satisfazer as condições necessárias à concessão da autorização de segurança, a autoridade nacional de segurança deve revogar imediatamente a autorização, justificando a sua decisão.

3. A autoridade nacional de segurança deve decidir sobre o requerimento no mais breve prazo, não superior, em todo o caso, a ~~quatro~~ **três** meses a contar da ~~apresentação das~~ **recepção do requerimento. Caso o requerente seja chamado a prestar informações exigidas e das informações adicionais que tenha pedido, estas devem ser comunicadas num prazo razoável estabelecido pela autoridade nacional de segurança ou pela Agência, não devendo exceder um mês, a não ser que, em circunstâncias excecionais, a autoridade nacional de segurança ou a Agência acorde e autorize um prorrogação temporário. As decisões negativas devem ser devidamente justificadas.**

Deve ser disponibilizado um documento de orientação para a apresentação dos requerimentos, com a descrição e a explicação dos requisitos a satisfazer relativamente às autorizações de segurança, bem como a lista dos documentos que têm de ser apresentados. [Alt. 79]

4. A autoridade nacional de segurança deve informar a Agência, no prazo de um mês, da emissão, renovação, alteração ou revogação de autorizações de segurança. A informação deve especificar a denominação e o endereço do gestor da infraestrutura, a data de emissão, o âmbito e a validade da autorização e, em caso de revogação, as razões da decisão.

Artigo 13.º

Acesso a estruturas de formação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias tenham acesso equitativo e sem discriminações às estruturas de formação para maquinistas e pessoal de acompanhamento dos comboios, sempre que tal formação se revele necessária à exploração de serviços na rede nacional ou ao cumprimento dos requisitos inerentes à obtenção do certificado de segurança ou da licença e do certificado previstos na Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

Os serviços propostos devem incluir formação no necessário conhecimento dos itinerários, **da assistência a pessoas com deficiência**, das normas e procedimentos de exploração, do sistema de sinalização e de controlo-comando e dos procedimentos de emergência aplicados nos itinerários explorados. **[Alt. 80]**

Os Estados-Membros devem igualmente assegurar que os gestores de infraestrutura e o seu pessoal com funções de segurança essenciais tenham acesso equitativo e sem discriminações às estruturas de formação.

Se os serviços de formação não incluírem exames e a emissão de certificados, os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias tenham acesso a essa certificação.

A autoridade nacional de segurança deve garantir que a prestação de serviços de formação ou, se for caso disso, a emissão de certificados satisfaz os requisitos previstos na Diretiva 2007/59/CE, nas ETI ou nas normas nacionais referidas no artigo 8.º.

2. Se as estruturas de formação se encontrarem disponíveis exclusivamente através dos serviços de uma única empresa ferroviária ou do gestor da infraestrutura, os Estados-Membros devem garantir a sua colocação à disposição de outras empresas ferroviárias a um preço razoável e não discriminatório, que deverá estar relacionado com os custos e poderá incluir uma margem de lucro.

3. 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 a eventual formação, qualificações e experiência adquiridas anteriormente noutras 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.

⁽¹⁾ Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade (JO L 315 de 3.12.2007, p. 51).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

4. As empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura são responsáveis pelo nível de formação e qualificação do seu pessoal que exerce funções relacionadas com a segurança, **incluindo o pessoal de acompanhamento**.

Artigo 14.º

Manutenção de veículos

1. Antes de um veículo entrar em serviço ou ser utilizado na rede, é-lhe atribuída uma entidade de manutenção, a qual deve estar registada ~~no registo nacional~~ **nos registos** de material circulante, de acordo com o disposto no artigo 43.º da Diretiva ... [Directiva relativa à interoperabilidade ferroviária].

2. A entidade de manutenção pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infraestrutura ou um detentor de material circulante.

3. Sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestrutura pela operação segura de uma composição, tal como previsto no artigo 4.º, a entidade de manutenção deve assegurar, por meio de um sistema de manutenção, que os veículos por cuja manutenção é responsável se encontrem em condições seguras para circular. Para esse efeito, a entidade deve assegurar que a manutenção dos veículos seja efetuada de acordo com:

- a) O dossiê de manutenção de cada veículo;
- b) Os requisitos em vigor, incluindo as regras de manutenção e as disposições das ETI.

A entidade de manutenção pode efetuar ela própria a manutenção ou recorrer a oficinas de manutenção contratadas.

4. Tratando-se de vagões de mercadorias, cada entidade de manutenção deve ser certificada por um organismo acreditado ou reconhecido de acordo com o Regulamento (UE) n.º 445/2011 da Comissão ⁽¹⁾, ou por uma autoridade nacional de segurança. O processo de reconhecimento deve basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade.

Se a entidade de manutenção for um gestor de infraestrutura, o cumprimento do Regulamento (UE) n.º 445/2011 deve ser verificado pela autoridade nacional de segurança competente, de acordo com os procedimentos previstos no artigo 12.º **da presente diretiva**, e confirmado nos certificados especificados nesses procedimentos.

5. Os certificados emitidos nos termos do n.º 4 são válidos **e reconhecidos sem mais formalidades** em toda a União.

A Agência deve criar e tornar público, e subsequentemente proceder à atualização sem demora, um registo de entidades certificadas responsáveis pela manutenção. Este registo deve estar ligado aos registos nacionais de material circulante ou aos registos de material circulante em conformidade com o artigo 43.º, n.º 1 e n.º 4 e o artigo 43-A, n.º 1 a n.º 4, da Diretiva ... [Directiva relativa à interoperabilidade ferroviária].

A Comissão estabelece, por meio de atos de execução, as especificações comuns relativas a esses registos da infraestrutura, abrangendo o conteúdo, o formato dos dados, a arquitetura funcional e técnica, o modo de funcionamento e as regras de introdução e consulta de dados. Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

5-A. Ao redigir ou alterar as ETI, a Agência deve harmonizar as normas relativas aos requisitos de qualidade mínimos para garantir a segurança de todo o sistema ferroviário. Para tal, deve ter em conta os diferentes parâmetros (utilização, antiguidade, material, quilómetros percorridos, condições meteorológicas, tipo de via, etc.) que contribuem para o desgaste do material. As empresas podem continuar a usar o respetivo sistema de manutenção, desde que a Agência considere que esse sistema proporciona um nível de segurança equivalente ou superior.

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 445/2011 da Comissão, de 10 de Maio de 2011, relativo ao sistema de certificação das entidades responsáveis pela manutenção de vagões de mercadorias e que altera o Regulamento (CE) n.º 653/2007 (JO L 122 de 11.5.2011, p. 22).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

6. ~~Até 31 de maio de 2014~~ **O mais tardar dois anos a contar da data da entrada em vigor da presente diretiva**, a Agência avalia o sistema de certificação das entidades de manutenção de vagões de mercadorias, ponderando a oportunidade de o alargar a todos os veículos, e apresenta à Comissão o correspondente relatório. **O relatório deve conter uma recomendação sobre se o sistema de certificação deve ser alargado a outros tipos de veículos. A Comissão deve então tomar as medidas adequadas com base nessa recomendação.**

6-A. O mais tardar seis meses a contar da entrada em vigor da presente diretiva, a Agência deve identificar os componentes ferroviários críticos para a segurança do setor ferroviário e desenvolver um sistema que permita rastrear esses componentes.

7. ~~Até 24 de dezembro de 2016~~ **Com base na recomendação da Agência e o mais tardar 36 meses a contar da data da entrada em vigor da presente diretiva**, a Comissão adota, por meio de atos ~~de execução~~ **delegados ao abrigo do artigo 26.º**, condições comuns para a certificação das entidades de manutenção de todos os veículos.

~~Estes atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.~~

O sistema de certificação estabelecido pelo Regulamento (UE) n.º 445/2011 para os vagões de mercadorias continua aplicável até à adoção dos atos ~~de execução~~ **delegados** referidos no primeiro parágrafo. **[Alt. 82]**

Artigo 15.º

Derrogações ao sistema de certificação das entidades de manutenção

1. Os Estados-Membros podem cumprir as obrigações de identificação e certificação das entidades de manutenção através de medidas alternativas ao sistema de certificação estabelecido no artigo 14.º, nos seguintes casos:

- a) Veículos registados num país terceiro cuja manutenção é efetuada de acordo com a legislação desse país;
- b) Veículos utilizados em redes ou linhas de bitola diferente da da rede principal da União e relativamente aos quais o cumprimento dos requisitos referidos no artigo 14.º, n.º 3, é assegurado por acordos internacionais com países terceiros;
- c) Veículos abrangidos pelo artigo 2.º e equipamento militar e transportes especiais que requerem a emissão de uma autorização *ad hoc* da autoridade nacional de segurança previamente à prestação do serviço. Neste caso, as derrogações são concedidas por períodos máximos de cinco anos.

2. As medidas alternativas referidas no n.º 1 são aplicadas através de derrogações a conceder pela autoridade nacional de segurança competente ou pela Agência:

- a) No ato de registo dos veículos nos termos do artigo 43.º da Diretiva ... [Directiva relativa à interoperabilidade ferroviária], no que diz respeito à identificação da entidade de manutenção;
- b) No ato de emissão dos certificados de segurança e das autorizações de segurança a empresas ferroviárias e gestores de infraestrutura nos termos dos artigos 10.º e 12.º da presente diretiva, no que diz respeito à identificação ou certificação da entidade de manutenção.

3. Tais derrogações devem ser identificadas e justificadas no relatório anual de segurança referido no artigo 18.º. Se se concluir que estão a ser corridos riscos de segurança indevidos no sistema ferroviário da União, a Agência informa imediatamente a Comissão. A Comissão entra em contacto com as partes envolvidas e, se apropriado, exige que o Estado-Membro revogue a sua decisão de derrogação.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

CAPÍTULO IV
AUTORIDADES NACIONAIS DE SEGURANÇA

Artigo 16.º

Funções

1. Cada Estado-Membro institui uma autoridade de segurança. **Vários Estados-Membros podem também decidir estabelecer conjuntamente uma autoridade de segurança competente para os respetivos territórios.** Essa autoridade deve ser independente na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer empresa ferroviária, gestor de infraestrutura, requerente de certificação e entidade adjudicante. **A autoridade deve possuir os conhecimentos especializados e os recursos humanos necessários para exercer as suas funções. Pode ser o ministério responsável pelos transportes, desde que cumpra os requisitos de independência especificados no presente número.**
2. A autoridade nacional de segurança deve ser incumbida, pelo menos, das funções seguintes:
 - a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas «energia» e «infraestrutura» constitutivos do sistema ferroviário, de acordo com o artigo 18.º, n.º 2, da Diretiva ... [Directiva relativa à interoperabilidade ferroviária], **com a exceção das infraestruturas transfronteiriças com um único gestor de infraestrutura, relativamente às quais a Agência deve ser responsável pela execução das tarefas previstas na presente alínea;**
 - b) ~~Verificar-se~~ **Certificar-se de que** os componentes de interoperabilidade satisfazem os requisitos essenciais, conforme prescrito no artigo [x] da Diretiva ... [Directiva relativa à interoperabilidade ferroviária];
 - c) Atribuir o número ~~européu~~ **nacional** de veículo, conforme prescrito no artigo ~~42.º~~ **20.º-A e 43.º** da Diretiva ... [Directiva relativa à interoperabilidade ferroviária];
 - d) A pedido da Agência **e com base nos contratos referidos no Regulamento [Regulamento relativo à Agência Ferroviária Europeia]**, assisti-la na emissão, renovação, alteração e revogação de certificados de segurança únicos emitidos em conformidade com o artigo 10.º e verificar se são cumpridas as condições e os requisitos neles estabelecidos e se as empresas ferroviárias observam, na sua atividade, os preceitos da legislação da União e da legislação nacional;
 - e) Emitir, renovar, alterar e revogar autorizações de segurança emitidas em conformidade com o artigo 12.º e verificar se são cumpridas as condições e os requisitos nelas estabelecidos e se os gestores de infraestrutura observam, na sua atividade, os preceitos da legislação da União e da legislação nacional;
 - f) Monitorizar e promover o cumprimento do quadro regulamentar da segurança, incluindo o sistema de normas nacionais, e, quando necessário, fazê-lo cumprir e atualizá-lo;
 - g) Supervisionar as empresas ferroviárias, conforme prescrito no anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1158/2010 ⁽¹⁾ da Comissão e no Regulamento (UE) n.º 1077/2012 ⁽²⁾ da Comissão;
 - h) ~~Certificar-se~~ **Assegurar-se** de que os veículos estão devidamente inscritos no registo **européu e** nacional de material circulante e de que as informações relativas à segurança ~~deste~~ **deste**les constantes são exatas e estão actualizadas;
 - h-A) Monitorizar o cumprimento das regras relativas a tempos de trabalho, condução e descanso dos maquinistas nas empresas ferroviárias e nas vias férreas;**
 - h-B) Monitorizar o cumprimento das regras aplicáveis sobre a manutenção e a exploração em seguranças dos vagões de mercadorias e de outro material circulante;**
 - h-C) Elaborar um plano geral de emergência obrigatório da rede ferroviária para todos os intervenientes no sistema ferroviário, incluindo todas as medidas a tomar em caso de acidente grave ou de urgência, que comunica à Agência; o plano deve incluir os seguintes elementos:**

⁽¹⁾ Regulamento (UE) n.º 1158/2010 da Comissão, de 9 de Dezembro de 2010, relativo a um método comum de segurança para avaliar a conformidade com os requisitos para a obtenção de certificados de segurança ferroviária (JO L 326 de 10.12.2010, p. 11).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 1077/2012 da Comissão, de 16 de novembro de 2012, relativo a um método comum de segurança para a atividade de supervisão das autoridades nacionais de segurança subsequente à emissão do certificado de segurança ou da autorização de segurança (JO L 320 de 17.11.2012, p. 3).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- i) *mecanismos e procedimentos que garantam a comunicação eficaz entre os intervenientes, principalmente entre os gestores de infraestrutura, os operadores ferroviários e os serviços de emergência;*
- ii) *mecanismos de coordenação com as agências nacionais dos países vizinhos;*
- iii) *canais de comunicação que permitam contactar os familiares das vítimas depois de um acidente grave, a fim de haver capacidade de interação do pessoal com formação em diversas áreas relevantes;*
- iv) *sistema de ajuda às vítimas na sequência de um acidente, que lhes conceda orientação nos procedimentos de reclamação em conformidade com a legislação da União e, em particular, o Regulamento (CE) N.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, sem prejuízo das obrigações dos operadores ferroviários. Essa ajuda inclui o apoio psicológico às vítimas de acidentes e aos seus familiares.*

A Comissão deve definir urgentemente, mediante os atos de execução previstos no artigo 27.º, medidas destinadas a harmonizar o conteúdo e o formato dos planos de emergência. A Agência ajuda e supervisiona as autoridades nacionais de segurança na elaboração desses planos, prestando especial atenção aos casos dos acidentes ferroviários que afetem duas ou mais redes nacionais.

3. A autoridade nacional de segurança do Estado-Membro em que uma empresa ferroviária exerce atividades deve tomar as providências necessárias para a coordenação com a Agência e outras autoridades de segurança com vista à partilha de informações importantes relativas à empresa, especialmente sobre o seu desempenho de segurança e os riscos conhecidos. Deve também trocar informações com outras autoridades nacionais de segurança interessadas, se considerar que a empresa ferroviária não está a tomar as necessárias medidas de controlo dos riscos.

A referida autoridade deve informar imediatamente a Agência das preocupações que lhe suscite o desempenho de segurança das empresas ferroviárias que supervisione. A Agência tomará as medidas apropriadas, conforme disposto no artigo 10.º, n.º 6.

4. As funções referidas no n.º 2 não podem ser transferidas para nenhum gestor de infraestrutura, empresa ferroviária ou entidade adjudicante, nem com estes ser contratadas.

4-A. *As autoridades nacionais de segurança devem, com a ajuda da Agência, estabelecer mecanismos para o intercâmbio de exemplos das boas e melhores práticas.*

4-B. *As autoridades nacionais de segurança podem solicitar que a Agência audite o trabalho dos mesmos a título voluntário. A Agência pode também por iniciativa própria proceder à auditoria das autoridades nacionais de segurança.* [Alt. 83]

Artigo 17.º

Princípios de tomada de decisões

1. As autoridades nacionais de segurança devem desempenhar as suas funções de forma aberta, não discriminatória e transparente. Devem, em especial, permitir que todas as partes sejam ouvidas e fundamentar as suas decisões.

~~As autoridades nacionais de segurança devem responder com prontidão aos pedidos e requerimentos, comunicar os seus pedidos de informação sem demora e tomar todas as suas decisões no prazo de quatro meses depois de lhes ter sido fornecida toda a informação solicitada. No desempenho das funções referidas~~ **respeitando os prazos fixados** no artigo 16.º, ~~as autoridades nacionais de segurança poderão sempre pedir a assistência técnica dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias ou de outros organismos qualificados~~ **11.º, n.º 1, e quaisquer obrigações estipuladas nos contratos celebrados com a Agência.**

No processo de elaboração do quadro regulamentar nacional, a autoridade nacional de segurança deve consultar **e ter em consideração** todas as pessoas envolvidas e as partes interessadas, incluindo os gestores de infraestrutura, as empresas ferroviárias, os fabricantes e os prestadores de serviços de manutenção, os utentes e os representantes do pessoal.

2. A Agência e as autoridades nacionais de segurança terão a liberdade de efetuar todas as inspeções, **auditorias** e inquéritos necessários ao desempenho das suas funções e deve ser-lhes concedido acesso a todos os documentos pertinentes e às instalações e equipamentos dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1371/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários (JO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que as decisões tomadas pela autoridade nacional de segurança sejam suscetíveis de recurso contencioso.

4. As autoridades nacionais de segurança devem proceder a um intercâmbio ativo de opiniões e experiências no âmbito da rede estabelecida pela Agência, com vista à harmonização dos critérios de tomada de decisões em toda a União.

4-A. As autoridades nacionais de segurança devem prestar apoio à Agência no seu trabalho de monitorização da evolução da segurança ferroviária ao nível da União.

5. O âmbito da cooperação entre a Agência e as autoridades nacionais de segurança nas matérias respeitantes às inspeções *in situ* em relação com a emissão do certificado de segurança único e à supervisão das empresas ferroviárias subsequente à emissão do certificado deve ser estabelecido em ~~disposições contratuais ou de outra natureza~~ **contratos o mais tardar um ano após a entrada em vigor da presente diretiva.**

Esses contratos podem incluir a subcontratação, pela Agência às autoridades nacionais, de determinadas tarefas e responsabilidades, tais como a verificação e a preparação de dossiês, a verificação da compatibilidade técnica, a realização de visitas e a elaboração de estudos técnicos, de acordo com o artigo 69.^o do Regulamento... [Regulamento relativo à Agência Ferroviária].

Esses contratos devem prever uma repartição das receitas proporcional ao volume de trabalho de cada interveniente. [Alt. 84]

Artigo 18.^o

Relatório anual

A autoridade nacional de segurança deve publicar um relatório anual sobre as suas atividades no ano anterior e enviá-lo à Agência até 30 de setembro. Esse relatório incluirá informações sobre:

- a) A evolução da segurança ferroviária, incluindo uma síntese, ao nível do Estado-Membro, dos ICS enunciados no anexo I;
- b) Alterações importantes da legislação e da regulamentação de segurança ferroviária;
- c) A evolução da certificação de segurança e da autorização de segurança;
- d) Os resultados da supervisão dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias, bem como a experiência adquirida com essa supervisão;
- e) As derrogações decididas ao abrigo do artigo 14.^o, n.^o 8;
- f) As inspeções e auditorias às empresas ferroviárias que exercem atividades no Estado-Membro, efetuadas no quadro da atividade de supervisão;

f-A) Todas as inspeções técnicas aos vagões de mercadorias na via-férrea. [Alt. 85]

CAPÍTULO V

INQUÉRITOS A ACIDENTES E INCIDENTES

Artigo 19.^o

Obrigação de investigar

1. Os Estados-Membros devem garantir que o organismo de inquérito a que se refere o artigo 21.^o proceda a um inquérito após um acidente grave ocorrido no sistema ferroviário, com o objetivo de aumentar, se possível, a segurança ferroviária e prevenir acidentes.

2. Para além dos acidentes graves, o organismo de inquérito a que se refere o artigo 21.^o pode investigar os acidentes e incidentes que, em circunstâncias ligeiramente diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, incluindo deficiências técnicas dos subsistemas estruturais ou dos componentes de interoperabilidade do sistema ferroviário europeu.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Cabe ao organismo de inquérito decidir da realização ou não de um inquérito a um acidente ou incidente deste tipo. Na sua decisão, serão tidos em conta os seguintes elementos:

- a) Gravidade do acidente ou incidente;
 - b) Se a ocorrência faz parte de uma série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema no seu todo;
 - c) Impacto do acidente ou incidente na segurança ferroviária ao nível da União;
 - d) Pedidos dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias, da autoridade de segurança ou dos Estados-Membros.
3. O âmbito dos inquéritos e o procedimento a adotar para a sua realização devem ser determinados pelo organismo de inquérito, tendo em conta o disposto nos artigos 20.º e 22.º e em função dos ensinamentos que espera retirar do acidente ou incidente para o reforço da segurança.
4. O inquérito não se ocupará, em circunstância alguma, da determinação da culpa ou responsabilidade.

Artigo 20.º

Estatuto do inquérito

1. No âmbito dos respetivos sistemas jurídicos, os Estados-Membros devem definir um estatuto jurídico do inquérito que permita ao responsável pelo inquérito desempenhar as suas atribuições da forma mais eficiente e no prazo mais curto.
2. Os Estados-Membros devem garantir, no quadro da legislação em vigor, a plena cooperação das autoridades responsáveis pelo inquérito judiciário e a obtenção pelos investigadores *e pela Agência, se assim o solicitar*, no mais breve prazo possível, de: [Alt. 86]
 - a) Acesso ao local do acidente ou incidente, bem como ao material circulante envolvido, à infraestrutura em causa e às instalações de controlo do tráfego e de sinalização;
 - b) Direito de receber de imediato uma listagem de provas e de proceder à remoção controlada de destroços e instalações ou componentes da infraestrutura 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 de controlo do tráfego;
 - d) Acesso aos resultados do exame dos corpos das vítimas;
 - e) Acesso aos resultados dos exames efetuados ao pessoal de bordo e outro pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente;
 - f) Oportunidade de interrogar o pessoal ferroviário envolvido e outras testemunhas;
 - g) Acesso a qualquer informação ou registo relevante na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias envolvidas e da autoridade nacional de segurança.
3. O inquérito deve ser efetuado independentemente de qualquer inquérito judiciário.

Artigo 21.º

Organismo de inquérito

1. Cada Estado-Membro deve assegurar que os inquéritos a acidentes e incidentes referidos no artigo 19.º sejam realizados por um organismo permanente, que deve integrar, pelo menos, um investigador capaz de desempenhar as funções de responsável pelo inquérito na eventualidade de um acidente ou incidente. Esse organismo deve ser independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, empresa ferroviária, organismo de tarifação, entidade responsável pela repartição da capacidade e organismo notificado, e de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas confiadas ao organismo de inquérito. Deve também ser funcionalmente independente da autoridade nacional de segurança e de qualquer entidade reguladora dos caminhos de ferro.
2. O organismo de inquérito deve desempenhar as suas tarefas de modo independente das organizações mencionadas no n.º 1, *sem discriminar nenhuma parte*, e ter a capacidade de obter recursos suficientes para o efeito. Os seus investigadores devem ter um estatuto que lhes confira as garantias de independência necessárias. [Alt. 87]

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

3. Os Estados-Membros devem aprovar disposições no sentido de as empresas ferroviárias, os gestores de infraestrutura e, se for caso disso, a autoridade nacional de segurança serem obrigados a informar imediatamente o organismo de inquérito dos acidentes e incidentes referidos no artigo 19.º O organismo de inquérito deve poder reagir a essas informações e tomar as disposições necessárias para iniciar o inquérito o mais tardar uma semana após a receção do relatório relativo ao acidente ou incidente em questão.

4. O organismo de inquérito pode conciliar as tarefas que lhe são atribuídas por força da presente diretiva com inquéritos a outras ocorrências que não sejam acidentes e incidentes ferroviários, desde que tais inquéritos não comprometam a sua independência.

5. Se necessário, o organismo de inquérito pode solicitar a assistência dos organismos de inquérito de outros Estados-Membros ou da Agência para lhe prestarem apoio pericial ou efetuarem inspeções, análises ou avaliações técnicas.

5-A. Os organismos de inquérito podem, a título voluntário, solicitar que a Agência audite os seus trabalhos. [Alt. 88]

6. Os Estados-Membros podem confiar ao organismo de inquérito a tarefa de efetuar inquéritos a acidentes e incidentes ferroviários distintos dos referidos no artigo 19.º

7. Os organismos de inquérito manterão um intercâmbio ativo de opiniões e experiências com o objetivo de desenvolver métodos de inquérito comuns, elaborar princípios comuns de acompanhamento das recomendações em matéria de segurança e de adaptação ao progresso técnico e científico.

A Agência prestar-lhes-á o seu apoio nesta tarefa. **Além disso, os organismos de inquérito devem prestar apoio à Agência no seu trabalho de monitorização da evolução da segurança ferroviária ao nível da União. [Alt. 89]**

Artigo 22.º**Procedimento de inquérito**

1. Os acidentes ou incidentes referidos no artigo 19.º devem ser objeto de inquérito pelo organismo de inquérito do Estado-Membro em que tiverem ocorrido. Caso não seja possível determinar em que Estado-Membro ocorreram ou caso tenham ocorrido numa instalação situada na fronteira ou junto da fronteira entre dois Estados-Membros, os organismos competentes deliberarão qual deles realizará o inquérito ou decidirão que este seja efetuado em cooperação. No primeiro caso, o outro organismo poderá participar no inquérito e partilhar plenamente os seus resultados.

O organismo de inquérito de outro Estado-Membro ~~deve~~ **a Agência devem** ser ~~convidado~~ **convidados** a tomar parte no inquérito sempre que uma empresa ferroviária estabelecida ou licenciada nesse Estado-Membro esteja envolvida no acidente ou incidente. **[Alt. 90]**

O presente número não obsta a que os Estados-Membros permitam que os organismos competentes realizem inquéritos em cooperação noutras circunstâncias.

2. Para cada acidente ou incidente, o organismo de inquérito deve obter os meios adequados, incluindo as competências operacionais e técnicas necessárias **e os recursos suficientes** para efetuar o inquérito. Essas competências podem ser mobilizadas dentro do próprio organismo ou no exterior, consoante a natureza do acidente ou do incidente que será objeto de inquérito. **[Alt. 91]**

3. O inquérito deve ser efetuado da forma mais aberta possível, permitindo que todas as partes sejam ouvidas e partilhem os resultados. O gestor da infraestrutura e as empresas ferroviárias em questão, a autoridade nacional de segurança, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de urgência competentes e os representantes do pessoal e dos utilizadores serão regularmente informados do inquérito e do seu andamento, sendo-lhes, na medida do possível, facultada a oportunidade de darem os seus pareceres e opiniões em relação ao inquérito e a possibilidade de fazerem observações sobre as informações constantes dos projetos de relatórios.

4. O organismo de inquérito deve concluir as suas investigações no local do acidente no mais curto prazo possível por forma a dar ao gestor da infraestrutura a possibilidade de a repor em condições e a abrir aos serviços de transporte ferroviário com a maior brevidade.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Artigo 23.º

Relatórios

1. Os inquéritos a acidentes ou incidentes referidos no artigo 19.º devem ser objeto de relatórios, cuja forma dependerá do tipo e da gravidade do acidente ou incidente e da importância das conclusões. Os relatórios indicarão os objetivos do inquérito, mencionados no n.º 1 do artigo 19.º, e incluirão, se for caso disso, recomendações em matéria de segurança.

2. O organismo de inquérito deve tornar público o relatório final, **incluindo as recomendações em matéria de segurança**, no mais curto prazo possível, em princípio, o mais tardar, ~~12 meses~~ **seis meses** após a data da ocorrência. O relatório, ~~acompanhado das recomendações em matéria de segurança~~, deve ser enviado às partes envolvidas mencionadas no artigo 22.º, n.º 3, e aos organismos e partes interessadas de outros Estados-Membros. [Alt. 92]

A Comissão estabelece, por meio de atos de execução ~~delegados~~, o conteúdo dos relatórios de inquérito a acidentes e incidentes, **devendo estes incluir os seguintes elementos: um resumo, os factos imediatos relacionados com a ocorrência, o registo das investigações e dos inquéritos, a análise e as conclusões.** ~~Estes~~ Os referidos atos ~~são~~ **delegados devem ser** adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo ~~27.º, n.º 226.º~~. [Alt. 93]

3. O organismo de inquérito publicará anualmente, até 30 de setembro, um relatório sobre os inquéritos efetuados no ano anterior, as recomendações em matéria de segurança formuladas e as medidas tomadas em conformidade com recomendações formuladas anteriormente.

Artigo 24.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 deve informar a Agência desse facto. A informação deve indicar a data, a hora e o local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de mortes e de danos corporais e materiais.

2. O organismo de inquérito deve enviar à Agência uma cópia do relatório final mencionado no artigo 23.º, n.º 2, e do relatório anual mencionado no n.º 3 do mesmo artigo.

2-A. A Agência deve criar e gerir uma base de dados centralizada com todas as informações apresentadas relativamente a incidentes e acidentes, devendo tal ocorrer até 31 de dezembro de 2015, o mais tardar. [Alt. 94]

Artigo 25.º

Recomendações em matéria de segurança

1. Uma recomendação em matéria de segurança formulada pelo organismo de inquérito não deve dar lugar, em circunstância alguma, a uma presunção de culpa ou de responsabilidade pelo acidente ou incidente.

2. Os destinatários das recomendações são a Agência, a autoridade nacional de segurança e, se a natureza da recomendação assim o exigir, outros organismos ou autoridades do Estado-Membro ou outros Estados-Membros. Os Estados-Membros e as suas autoridades nacionais de segurança devem tomar 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 nacional de segurança e as outras autoridades ou organismos ou, se for caso disso, os outros Estados-Membros destinatários das recomendações informarão o organismo de inquérito, pelo menos uma vez por ano, das medidas tomadas ou previstas na sequência da recomendação.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 26.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

2. O poder de adotar os atos delegados ~~previsto no artigo referido nos artigos 5.º, n.º 2, e no artigo 7.º, n.º 2, 9.º, n.º 2, 14.º, n.º 7 e 23.º, n.º 2, é conferido~~ **é conferido à Comissão** por um prazo ~~indefinido~~ **de cinco anos a contar ... [da data de entrada em vigor da presente diretiva]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo. [Alt. 95]**

3. A delegação de poderes prevista no artigo 5.º, n.º 2, e no artigo 7.º, n.º 2, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os actos delegados adoptados nos termos do artigo 5.º, n.º 2, e do artigo 7.º, n.º 2, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objecções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse acto ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objecções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 27.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Esse comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 28.º

Relatório e outras ações da União

Antes de ... (*) e, posteriormente, de ~~cinco~~ **em três** anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução da presente diretiva, elaborado com base nas informações relevantes prestadas pela Agência. **[Alt. 96]**

Esse relatório será acompanhado, se necessário, de propostas de novas ações s da União.

Artigo 29.º

Sanções

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicável às violações das disposições nacionais aprovadas nos termos da presente diretiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções impostas devem ser efetivas, proporcionadas, não discriminatórias e dissuasivas.

Os Estados-Membros devem notificar a Comissão desse regime até à data prevista no artigo 32.º, n.º 1, bem como de qualquer alteração posterior, no mais breve prazo.

Artigo 30.º

Disposições transitórias

Os anexos III e V da Diretiva 2004/49/CE são aplicáveis até à data a partir da qual forem aplicáveis os atos de execução previstos no artigo 6.º, n.ºs 2 e 3, no artigo 9.º, n.º 2, no artigo 14.º, n.º 7, e no artigo 23.º, n.º 2, da presente diretiva.

(*) **Três** anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Até ... (*), as autoridades nacionais de segurança ~~devem~~**podem** continuar a emitir certificados de segurança em conformidade com o disposto na Diretiva 2004/49/CE, **sem prejuízo do disposto no artigo 10.º, n.º 2-A**. Os referidos certificados são válidos até caducarem.

Durante um período adicional de três anos após o prazo de transposição de um ano previsto no artigo 32.º, os requerentes podem apresentar pedidos à Agência ou à autoridade nacional de segurança. Durante esse período, as autoridades nacionais de segurança podem continuar a emitir certificados de segurança em conformidade com a Directiva 2004/49/CE. [Alt. 97]

Artigo 31.º

Recomendações e pareceres da Agência

A Agência formula recomendações e pareceres, em conformidade com o artigo 15.º do Regulamento ... [Regulamento relativo à Agência ferroviária], para efeitos da aplicação da presente diretiva. Essas recomendações e pareceres servirão de base para as medidas que a União venha a adotar ao abrigo da presente diretiva.

Artigo 32.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, **o mais tardar** até ... (**), as disposições ~~legislativas, regulamentares e administrativas~~ necessárias para dar cumprimento ~~aos artigos 2.º, 3.º, 4.º, 8.º, 10.º, 16.º, 18.º e 20.º e ao anexo I ao disposto na presente diretiva~~ e comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições. [Alt. 98]

2. As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Devem igualmente precisar que as referências, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, às diretivas revogadas pela presente diretiva se consideram referências à presente diretiva. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva, bem como o quadro de correspondência entre essas disposições e a presente diretiva.

3. A obrigação de transposição e execução da presente diretiva não se aplica à República de Chipre nem à República de Malta enquanto não existir rede ferroviária nos respetivos territórios.

No entanto, logo que uma entidade pública ou privada apresente uma candidatura oficial para construir uma linha de caminho de ferro com vista à sua exploração por uma ou mais empresas ferroviárias, o Estado-Membro interessado deve adotar legislação de execução da presente diretiva no prazo de um ano a contar da data de receção da candidatura.

Artigo 33.º

Revogação

A Diretiva 2004/49/CE, tal como alterada pelas diretivas indicadas no anexo II, parte A, é revogada com efeitos a partir de ... (***) **sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros quanto aos prazos de transposição para o direito interno e de aplicação indicados no anexo II, parte B. [Alt. 99]**

As referências à diretiva revogada devem entender-se como referências à presente diretiva e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo III.

Artigo 34.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Os artigos 10.º e 11.º são aplicáveis a partir de ... (****), **sem prejuízo das disposições transitórias constantes do artigo 30.º. [Alt. 100]**

(*) **Quatro** anos após a data de entrada em vigor da presente directiva.

(**) **Um** ano após a data de entrada em vigor da presente directiva.

(***) **Quatro** anos após a data de entrada em vigor da presente directiva.

(****) **Quatro** anos após a data de entrada em vigor da presente directiva.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Artigo 35.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

ANEXO I

INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA

As autoridades nacionais de segurança devem comunicar todos os anos os indicadores comuns de segurança. Caso sejam identificados novos factos ou erros após a apresentação do relatório, a autoridade nacional de segurança deve alterar ou corrigir os indicadores relativos a determinado ano na primeira oportunidade conveniente, o mais tardar por ocasião da apresentação do relatório anual seguinte.

Para os indicadores relativos a acidentes mencionados no ponto 1, aplicar-se-á o Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, na medida em que as informações se encontrem disponíveis.

1. Indicadores relativos aos acidentes

1.1. Número total e relativo (por comboio.km) de acidentes significativos, discriminado pelos seguintes tipos de acidente:

- i) colisão de comboio com veículo ferroviário,
- ii) colisão de comboio com objeto dentro do gabari de obstáculos,
- iii) descarrilamento de comboio,
- iv) acidente em passagem de nível, incluindo com peões,
- v) acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento, excetuando suicídios,
- vi) incêndio no material circulante,
- vii) outro.

O relatório de cada acidente significativo deve ser elaborado com base no tipo do acidente primário, ainda que as consequências do acidente secundário sejam mais graves, por exemplo um incêndio após descarrilamento.

1.2. Número total e relativo (por comboio.km) de feridos graves e mortos, por tipo de acidente, discriminado pelas seguintes categorias:

- i) passageiro (igualmente em relação ao número total de passageiros.km e de comboios de passageiros.km),
- ii) trabalhador, incluindo o pessoal de empresas contratadas,
- iii) utilizador de passagem de nível,
- iv) intruso ,
- v) outro .

2. Indicadores relativos às mercadorias perigosas

Número total e relativo (por comboio.km) de acidentes **e incidentes** envolvendo o transporte de mercadorias perigosas, discriminado pelas seguintes categorias: [Alt. 101]

- i) acidentes com, pelo menos, um veículo ferroviário que transportava mercadorias perigosas, conforme definidas no apêndice;
- ii) número de acidentes desse tipo que provocaram a libertação de matérias perigosas.

3. Indicadores relativos aos suicídios

Número total e relativo (por comboio.km) de suicídios.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários (JO L 14 de 21.1.2003, p. 1).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

4. Indicadores relativos aos precursores de acidentes

Número total e relativo (por comboio.km) de:

- i) carris partidos;
- ii) empenos ou garrotes na via;
- iii) falhas na sinalização de contravia;
- iv) ultrapassagens de sinais fechados;
- v) rodas partidas em material circulante ao serviço;
- vi) eixos avariados em material circulante ao serviço.

Todos os precursores devem ser comunicados, tenham ou não sido causa de acidente. Os precursores causa de acidente devem ser comunicados no âmbito dos ICS relativos aos precursores; os acidentes ocorridos, se forem significativos, devem ser comunicados no âmbito dos ICS relativos aos acidentes mencionados no ponto 1.

5. Indicadores para calcular o impacto económico dos acidentes

A Agência definirá os custos unitários, com base nos dados recolhidos até à data de entrada em vigor da presente diretiva.

6. Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação

6.1. Percentagem de vias equipadas com um sistema em funcionamento de proteção automática dos comboios (ATP), percentagem de comboios.km com sistemas ATP operacionais.

6.2 Número de passagens de nível (total, por quilómetro de linha e por quilómetro de via), discriminado pelos oito tipos seguintes:

a) Passagens de nível ativas, com:

- i) aviso automático para os utilizadores;
- ii) proteção automática para os utilizadores;
- iii) proteção e aviso automáticos para os utilizadores;
- iv) proteção e aviso automáticos para os utilizadores e proteção do lado dos comboios por sinal encravado;
- v) aviso manual para os utilizadores;
- vi) proteção manual para os utilizadores;
- vii) proteção e aviso manuais para os utilizadores.

b) Passagens de nível passivas.

7. Indicadores relativos à gestão da segurança

Auditorias internas realizadas pelos gestores de infraestrutura e pelas empresas ferroviárias, conforme previsto na documentação relativa ao sistema de gestão da segurança. Número total de auditorias efetuadas e percentagem em relação às auditorias exigidas (e/ou previstas).

8. Definições

As definições comuns dos ICS e os métodos comuns de cálculo do impacto económico dos acidentes constam do apêndice.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Apêndice

Definições comuns dos ICS e métodos comuns de cálculo do impacto económico dos acidentes

1. Indicadores relativos aos acidentes

- 1.1. «Acidente significativo»: qualquer acidente que implique, pelo menos, um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves a, pelo menos, uma pessoa, ou danos significativos ao material, à via, a outras instalações ou ao ambiente, ou uma interrupção prolongada da circulação. Excluem-se os acidentes em oficinas, armazéns e parques de material.
- 1.2. «Danos significativos ao material, à via, a outras instalações ou ao ambiente»: danos equivalentes a 150 000 EUR ou mais.
- 1.3. «Interrupção prolongada da circulação»: suspensão dos serviços de comboios numa linha principal durante seis horas ou mais.
- 1.4 «Comboio»: um ou mais veículos ferroviários rebocados por uma ou mais locomotivas ou automotoras, ou uma automotora isolada, que circulam com um número determinado ou uma designação específica de um ponto fixo inicial para um ponto fixo final. Uma locomotiva sem carga, por exemplo que circula isolada, é considerada um comboio.
- 1.5. «Colisão de comboios»: colisão frontal, colisão de frente com cauda ou colisão lateral entre uma parte de um comboio e uma parte de outro comboio ou veículo ferroviário ou com material circulante de manobra:
- 1.6. «Colisão com objeto dentro do gabari de obstáculos»: colisão de uma parte de um comboio com um objeto fixo ou temporariamente presente na via ou perto dela (exceto em passagens de nível, se tiver sido perdido por um veículo ou por um utilizador durante o atravessamento). A colisão com catenárias deve incluir-se neste indicador.
- 1.7. «Descarrilamento de comboio»: caso em que pelo menos uma roda de um comboio sai do carril.
- 1.8. «Acidente em passagem de nível»: qualquer acidente numa passagem de nível que envolva pelo menos um veículo ferroviário e um ou mais veículos ou outros utilizadores, nomeadamente peões, que estejam a atravessar a via, ou outros objetos temporariamente presentes na via ou perto dela, se tiverem sido perdidos por um veículo ou por um utilizador durante o atravessamento.
- 1.9. «Acidente com pessoas ~~envolvendo~~ **causado por** material circulante em movimento»: qualquer acidente em que uma ou mais pessoas são atingidas por um veículo ferroviário ou por um objeto a ele fixado ou que dele se tenha soltado. Incluem-se os acidentes com pessoas que caem dos veículos ferroviários ou com pessoas que caem ou são atingidas por objetos soltos, a bordo, durante a viagem. [Alt. 102]
- 1.10. «Incêndio no material circulante»: qualquer incêndio ou explosão que ocorra em veículos ferroviários (incluindo a carga) quando estes circulam entre a estação de partida e o destino, inclusivamente quando se encontram parados na estação de partida, na estação de destino ou nas paragens intermédias, assim como durante as operações de formação da composição.
- 1.11. «Outros tipos de acidente»: todos os acidentes que não os já mencionados (colisão de comboios, descarrilamento de comboio, acidente em passagem de nível, acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento e incêndio no material circulante).
- 1.12. «Passageiro»: qualquer pessoa, excluindo a tripulação do comboio, que efetue uma viagem por caminho de ferro. Para efeitos das estatísticas de acidentes, incluem-se os passageiros que tentam embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento.
- 1.13. «Trabalhador (incluindo o pessoal de empresas contratadas e os contratados autónomos)»: qualquer pessoa cuja atividade profissional esteja ligada à via férrea e que se encontre a trabalhar no momento do acidente. Incluem-se a tripulação do comboio e as pessoas que trabalham com o material circulante e na infraestrutura.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- 1.14. «Utilizador de passagem de nível»: qualquer pessoa que utilize uma passagem de nível para atravessar a via férrea, por qualquer meio de transporte ou a pé.
 - 1.15. «Intruso»: qualquer pessoa que se encontre em instalações ferroviárias onde essa presença é proibida, com exceção dos utilizadores de passagens de nível.
 - 1.16 «Outro (terceiro)»: qualquer pessoa não correspondente à definição de «passageiro», «trabalhador, incluindo o pessoal de empresas contratadas», «utilizador de passagem de nível» ou «intruso».
 - 1.17. «Morto»: qualquer pessoa que perde a vida no momento do acidente ou nos 30 dias seguintes em consequência do mesmo, excluindo suicídios.
 - 1.18. «Ferido grave»: qualquer pessoa hospitalizada por um período superior a 24 horas, por lesões sofridas em consequência de um acidente, excluindo tentativas de suicídio.
2. Indicadores relativos às mercadorias perigosas
 - 2.1. «Acidente que envolve o transporte de mercadorias perigosas»: qualquer acidente ou incidente que deva ser objeto de uma declaração em conformidade com o RID ⁽¹⁾/ADR, secção 1.8.5.
 - 2.2. «Mercadoria perigosa»: qualquer matéria ou artigo cujo transporte é proibido pelo RID ou autorizado apenas nas condições nele previstas.
 3. Indicadores relativos aos suicídios
 - 3.1. «Suicídio»: o ato deliberado de um indivíduo contra si próprio, destinado a provocar a morte, registado e classificado como tal pelas autoridades nacionais competentes.
 4. Indicadores relativos aos precursores de acidentes
 - 4.1. «Carril partido»: carril fendido em dois ou mais segmentos ou do qual se desprende um pedaço, causando uma fenda de mais de 50 mm de comprimento e mais de 10 mm de profundidade na superfície de rolamento.
 - 4.2. «Empeno ou garrote na via»: defeito relacionado com a continuidade e a geometria da via que exige o seu encerramento ou a redução imediata da velocidade autorizada.
 - 4.3. «Falha na sinalização de contravia»: falha técnica de um sistema de sinalização (quer da infraestrutura, quer do material circulante), da qual resultam informações de sinalização menos restritivas do que o exigido.
 - 4.4. «Ultrapassagem de sinal fechado»: situação em que qualquer parte de um comboio ultrapassa os limites do seu movimento autorizado.

Entende-se por movimento não autorizado:

a ultrapassagem de um sinal luminoso da via ou de um semáforo fechados, ou de uma ordem de paragem (STOP), quando não esteja operacional um sistema de comando automático de comboios (ATC) ou um sistema de proteção automática de comboios (ATP);

o desrespeito do fim de uma autorização de movimento em segurança proveniente de um sistema ATC ou ATP;

a ultrapassagem de um ponto comunicado por autorização verbal ou escrita, conforme previsto nos regulamentos;

a ultrapassagem de indicadores de paragem (não estão incluídos os para-choques) ou de sinais manuais.

Excluem-se os casos em que veículos sem unidade de tração acoplada ou um comboio sem tripulação ultrapassem um sinal fechado. Excluem-se também os casos em que, por qualquer motivo, o sinal não feche a tempo de permitir ao maquinista imobilizar o comboio antes do sinal.

As autoridades nacionais de segurança podem comunicar dados sobre os quatro pontos separadamente, mas devem comunicar pelo menos um indicador agregado que abranja os dados relativos aos quatro pontos.

⁽¹⁾ O RID: é o Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas, que foi adotado pela Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

- 4.5. «Roda partida»: roda afetada por rotura em partes essenciais de que resulta risco de acidente (descarrilamento ou colisão).
- 4.6. «Eixo avariado»: eixo afetado por rotura em partes essenciais de que resulta risco de acidente (descarrilamento ou colisão).

5. Métodos comuns para calcular o impacto económico dos acidentes

A Agência definirá a metodologia de cálculo dos custos unitários, com base nos dados recolhidos anteriormente à entrada em vigor da presente diretiva.

6. Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação

- 6.1. «Sistema de proteção automática dos comboios (ATP)»: sistema que obriga ao respeito dos sinais e dos limites de velocidade através do controlo da velocidade, incluindo a paragem automática nos sinais.
- 6.2. «Passagem de nível»: intersecção ao mesmo nível entre a via férrea e uma passagem, reconhecida pelo gestor da infraestrutura e aberta a utilizadores públicos e/ou privados. Excluem-se as passagens entre plataformas dentro das estações e as passagens sobre vias para utilização exclusiva dos trabalhadores.
- 6.3. «Passagem»: estrada, rua ou via rápida pública ou privada, incluindo caminhos pedonais e ciclovias, ou qualquer outra via especificamente destinada à passagem de pessoas, animais, veículos ou maquinaria.
- 6.4. «Passagem de nível ativa»: passagem de nível cujos utilizadores são protegidos ou avisados da aproximação dos comboios através da ativação de dispositivos, sempre que é perigoso para o utilizador atravessar a via férrea.

Proteção através da utilização de dispositivos físicos:

semibarreiras ou barreiras completas;

cancelas/portões.

Aviso através da utilização de equipamentos fixos nas passagens de nível:

dispositivos óticos: luzes;

dispositivos sonoros: campainhas, sirenes, buzinas, etc.;

dispositivos físicos: por exemplo, bandas sonoras que provocam vibrações.

As passagens de nível ativas classificam-se do seguinte modo:

1. «Passagem de nível com proteção e/ou aviso automático para os utilizadores»: passagem de nível em que a proteção e/ou o aviso são ativados pelo comboio em aproximação ou que dispõe de proteção do lado dos comboios por sinal encravado.

Estas passagens de nível classificam-se do seguinte modo:

- i) aviso automático para os utilizadores;
- ii) proteção automática para os utilizadores;
- iii) proteção e aviso automáticos para os utilizadores;
- iv) proteção e aviso automáticos para os utilizadores e proteção do lado dos comboios.

Entende-se por «proteção do lado dos comboios por sinal encravado» um sinal ou outro sistema de proteção que apenas permite o avanço do comboio se a passagem de nível assegurar a proteção dos utilizadores e estiver desimpedida, neste último caso, através de vigilância e/ou da deteção de obstáculos.

2. «Passagem de nível com proteção e/ou aviso manuais para os utilizadores»: passagem de nível em que a proteção e/ou o aviso são ativados manualmente por um trabalhador ferroviário e em que não existe proteção do lado dos comboios por sinal encravado.

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Estas passagens de nível classificam-se do seguinte modo:

- v) aviso manual para os utilizadores;
- vi) proteção manual para os utilizadores;
- vii) proteção e aviso manuais para os utilizadores.

6.5. «Passagem de nível passiva»: uma passagem de nível sem qualquer forma de sistema de aviso e/ou de proteção que se ative quando seja perigoso para os utilizadores atravessarem a via.

7. Indicadores relativos à gestão da segurança

7.1. «Auditoria»: processo sistemático, independente e documentado de obter provas e de as avaliar objetivamente para determinar em que medida estão cumpridos os critérios da auditoria.

8. Definições das bases de cálculo

- 8.1. «Comboio.km»: unidade de medida que corresponde à deslocação de um comboio na distância de um quilómetro. A distância utilizada é a efetivamente percorrida, se conhecida, ou a distância normal da rede entre a origem e o destino. Só deve ser tida em consideração a distância percorrida no território nacional do país declarante.
 - 8.2. «Passageiro.km»: unidade de medida que corresponde ao transporte de comboio de um passageiro na distância de um quilómetro. Só deve ser tida em consideração a distância percorrida no território nacional do país declarante.
 - 8.3. «Linha.km»: extensão, em quilómetros, da rede ferroviária do Estado-Membro, na aceção do artigo 2.º. No caso das linhas multivias, apenas deve ser contada a distância entre a origem e o destino.
 - 8.4. «Via.km»: extensão, em quilómetros, da rede ferroviária do Estado-Membro, na aceção do artigo 2.º. No caso das linhas multivias, deve ser contada cada via.
-

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

ANEXO II

PARTE A

Diretivas revogadas e suas sucessivas alterações

(a que faz referência o artigo 32.º)

Diretiva 2004/49/CE	(JO L 164 de 30.4.2004, p. 44)
Diretiva 2008/57/CE	(JO L 191 de 18.7.2008, p. 1)
Diretiva 2008/110/CE	(JO L 345 de 23.12.2008, p. 62)
Diretiva 2009/149/CE da Comissão	(JO L 313 de 28.11.2009, p. 65)
Retificação, 2004/49/CE	(JO L 220 de 21.6.2004, p. 16)

PART B

Prazos de transposição para o direito nacional

(a que faz referência o artigo 32.º)

Diretiva	Data-limite de transposição
2004/49/CE	30 de abril de 2006
2008/57/CE	19 de julho de 2010
2008/110/CE	24 de dezembro de 2010
2009/149/CE	18 de junho de 2010

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

ANEXO III

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 2004/49/CE	Presente diretiva
Artigo 1.º	Artigo 1.º
Artigo 2.º	Artigo 2.º
Artigo 3.º	Artigo 3.º
Artigo 4.º	Artigo 4.º
Artigo 5.º	Artigo 5.º
Artigo 6.º	Artigo 6.º
Artigo 7.º	Artigo 7.º
Artigo 8.º	Artigo 8.º
Artigo 9.º	Artigo 9.º
Artigo 10.º	Artigo 10.º
Artigo 11.º	Artigo 12.º
Artigo 12.º	Artigo 11.º
Artigo 13.º	Artigo 13.º
Artigo 14.º-A, n.ºs 1 a 7	Artigo 14.º
Artigo 14.º-A, n.º 8	Artigo 15.º
Artigo 15.º	–
Artigo 16.º	Artigo 16.º
Artigo 17.º	Artigo 17.º
Artigo 18.º	Artigo 18.º
Artigo 19.º	Artigo 19.º
Artigo 20.º	Artigo 20.º
Artigo 21.º	Artigo 21.º
Artigo 22.º	Artigo 22.º
Artigo 23.º	Artigo 23.º

Quarta-feira, 26 de fevereiro de 2014

Diretiva 2004/49/CE	Presente diretiva
Artigo 24.º	Artigo 24.º
Artigo 25.º	Artigo 25.º
Artigo 26.º	–
–	Artigo 26.º
Artigo 27.º	Artigo 27.º
Artigo 28.º	–
Artigo 29.º	–
Artigo 30.º	–
Artigo 31.º	Artigo 28.º
Artigo 32.º	Artigo 29.º
–	Artigo 30.º
–	Artigo 31.º
Artigo 33.º	Artigo 32.º
–	Artigo 33.º
Artigo 34.º	Artigo 34.º
Artigo 35.º	Artigo 35.º
Anexo I	Anexo I
Anexo II	–
Anexo III	–
Anexo IV	–
Anexo V	–
–	Anexo II