

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B** ► **C1** **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 infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança

(«directiva relativa à segurança ferroviária») ◀

(JO L 164 de 30.4.2004, p. 44)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► M1	Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de Junho de 2008	L 191	1	18.7.2008
► M2	Directiva 2008/110/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de Dezembro de 2008	L 345	62	23.12.2008
► M3	Directiva 2009/149/CE da Comissão de 27 de Novembro de 2009	L 313	65	28.11.2009
► M4	Directiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de novembro de 2012	L 343	32	14.12.2012
► M5	Directiva 2014/88/UE da Comissão de 9 de julho de 2014	L 201	9	10.7.2014

Retificada por:

- **C1** Retificação, JO L 220 de 21.6.2004, p. 16 (2004/49/CE)

▼B▼C1**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 infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança

(«directiva relativa à segurança ferroviária»)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾, tendo em conta o projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação, em 23 de Março de 2004,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de prosseguir os esforços de criação de um mercado único dos serviços de transporte ferroviário, iniciados com a Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ⁽⁵⁾, é necessário estabelecer um quadro regulamentar comum para a segurança ferroviária. Até à data, os Estados-Membros elaboraram as suas regras e normas de segurança essencialmente à escala nacional, com base em conceitos técnicos e de exploração nacionais. Simultaneamente, as divergências de princípios, abordagem e cultura dificultaram a eliminação dos obstáculos técnicos e o desenvolvimento de operações internacionais de transporte.
- (2) A Directiva 91/440/CEE, a Directiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário ⁽⁶⁾, e a Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação

⁽¹⁾ JO C 126 E de 28.5.2002, p. 332.

⁽²⁾ JO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

⁽³⁾ JO C 66 de 19.3.2003, p. 5.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Janeiro de 2003 (JO C 38 E de 12.2.2004, p. 92), posição comum do Conselho de 26 de Junho de 2003 (JO C 270 E de 11.11.2003, p. 25) e posição do Parlamento Europeu de 23 de Outubro de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Resolução legislativa do Parlamento Europeu de 22 de Abril de 2004 e decisão do Conselho de 26 de Abril de 2004.

⁽⁵⁾ JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva alterada pela Directiva 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

⁽⁶⁾ JO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva alterada pela Directiva 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 75 de 15.3.2001, p. 26).

▼ C1

da segurança ⁽¹⁾, constituem os primeiros passos para uma regulamentação do mercado europeu dos transportes ferroviários mediante a abertura do mercado dos serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias. No entanto, as disposições no domínio da segurança revelaram-se insuficientes e subsistem diferenças ao nível dos requisitos de segurança que afectam o funcionamento optimizado dos transportes ferroviários na Comunidade. Assume particular importância a harmonização do conteúdo das normas de segurança, a certificação de segurança das empresas ferroviárias, as tarefas e funções das autoridades responsáveis pela segurança e os inquéritos sobre acidentes.

- (3) Os metropolitanos, os eléctricos e outros sistemas ferroviários ligeiros estão subordinados, em muitos Estados-Membros, a normas de segurança locais ou regionais, sendo frequentemente submetidos à supervisão das autoridades locais ou regionais e não estando abrangidos pelos requisitos em matéria de interoperabilidade ou concessão de licenças na Comunidade. Os eléctricos estão além disso frequentemente sujeitos à legislação de segurança rodoviária, pelo que não podem ser plenamente abrangidos pelas normas de segurança ferroviária. Pelas razões que precedem e em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado, os Estados-Membros deverão poder excluir tais sistemas ferroviários locais do âmbito de aplicação da presente directiva.
- (4) Os níveis de segurança do sistema ferroviário comunitário são geralmente elevados, em especial quando comparados com os do transporte rodoviário. É importante que a segurança seja, pelo menos, mantida no decurso da actual fase de reestruturação, que separará funções de empresas ferroviárias anteriormente integradas e levará cada vez mais o sector ferroviário a substituir a auto-regulamentação pela regulamentação pública. A segurança deverá continuar a ser melhorada em função do progresso técnico e científico, sempre que tal seja razoavelmente exequível e tendo em conta a competitividade do modo de transporte ferroviário.
- (5) Todos aqueles que exploram o sistema ferroviário, os gestores da infra-estrutura e as empresas ferroviárias serão inteiramente responsáveis, cada um 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 responsáveis pela segurança de estabelecer um quadro regulamentar nacional e de realizar a supervisão do desempenho dos operadores.
- (6) A responsabilidade dos gestores da infra-estrutura e das empresas ferroviárias no que diz respeito ao funcionamento do sistema ferroviário não exclui que outros actores, tais como fabricantes, empresas de manutenção, fornecedores de serviços, funcionários responsáveis pelas carruagens e entidades adjudicantes, assumam a sua responsabilidade pelos produtos ou serviços prestados, nos

⁽¹⁾ JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva alterada pela Decisão 2002/844/CE da Comissão (JO L 289 de 26.10.2002, p. 30).

▼ C1

termos da Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade ⁽¹⁾, e da Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ⁽²⁾, ou de outra legislação comunitária aplicável.

- (7) Os requisitos de segurança dos subsistemas das redes ferroviárias transeuropeias são enunciados na Directiva 96/48/CE e na Directiva 2001/16/CE. No entanto, estas directivas não definem requisitos comuns ao nível do sistema e não tratam em pormenor da regulamentação, gestão e supervisão da segurança. Quando as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) definirem níveis de segurança mínimos dos subsistemas, será cada vez mais importante estabelecer igualmente objectivos de segurança igualmente ao nível do sistema.
- (8) Deverão ser gradualmente introduzidos objectivos comuns de segurança (OCS) e métodos comuns de segurança (MCS) a fim de garantir a manutenção de um nível elevado de segurança e, se e quando necessário e razoavelmente exequível, a sua melhoria. Os OCS e MCS deverão proporcionar instrumentos de avaliação do nível de segurança e do desempenho dos operadores tanto ao nível da Comunidade como dos Estados-Membros.
- (9) A informação sobre a segurança do sistema ferroviário é escassa e, em geral, não se encontra à disposição do público. É por conseguinte necessário estabelecer indicadores comuns de segurança (ICS) a fim de avaliar se o sistema dá cumprimento aos OCS e facilitar o acompanhamento do desempenho dos caminhos-de-ferro em matéria de segurança. No entanto, as definições nacionais em matéria de ICS podem aplicar-se durante um período de transição, devendo pois ser prestada a devida atenção ao grau de desenvolvimento de definições comuns de ICS quando se elaborar o primeiro conjunto de OCS.
- (10) As normas de segurança nacionais, que se baseiam frequentemente em normas técnicas nacionais, deverão ser gradualmente substituídas por normas baseadas em normas comuns, estabelecidas pelas ETI. A introdução de novas normas nacionais específicas que não se baseiem em tais normas comuns deverá ser o mais limitada possível. As novas normas nacionais deverão estar em conformidade com a legislação comunitária e facilitar a passagem para uma abordagem comum da segurança ferroviária. Por conseguinte, todas as partes interessadas deverão ser consultadas antes de um Estado-Membro adoptar uma norma de segurança nacional que exija um nível de segurança superior ao dos OCS. Em tais casos, o novo projecto de norma deverá ser analisado pela Comissão, a qual tomará uma decisão se considerar que o projecto de norma não está em conformidade com a legislação comunitária ou que constitui uma forma de discriminação arbitrária ou uma restrição dissimulada às operações de transporte ferroviário entre Estados-Membros.
- (11) A actual situação, em que as normas de segurança nacionais desempenham ainda um importante papel, deve ser considerada uma fase de transição para uma situação em que, a longo prazo, se aplicarão as normas europeias.

⁽¹⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽²⁾ JO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

▼ C1

- (12) O desenvolvimento de OCS, MCS e ICS, bem como a necessidade de facilitar o progresso conducente a uma abordagem comum da segurança ferroviária, exigem apoio técnico ao nível da Comunidade. A Agência Ferroviária Europeia, instituída pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, é criada para formular recomendações sobre OCS, MCS e ICS e novas medidas de harmonização e vigiar a evolução da segurança ferroviária na Comunidade.
- (13) No cumprimento dos seus deveres e responsabilidades, os gestores da infra-estrutura e as empresas ferroviárias deverão implementar um sistema de gestão da segurança que satisfaça os requisitos comunitários e contenha elementos comuns. A informação sobre a segurança e a implementação do sistema de gestão da segurança deverão ficar subordinadas à autoridade responsável pela segurança do Estado-Membro em questão.
- (14) O sistema de gestão da segurança deverá ter em conta que as disposições da Directiva 89/3991/CE do Conselho, de 12 de Junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho ⁽²⁾, e as respectivas directivas individuais são plenamente aplicáveis à protecção da saúde e segurança dos trabalhadores do sector dos transportes ferroviários. O sistema de gestão da segurança deverá igualmente ter em conta as disposições da Directiva 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 ⁽³⁾.
- (15) A fim de garantir um nível elevado de segurança ferroviária e condições equitativas para todas as empresas ferroviárias, estas deverão estar subordinadas aos mesmos requisitos de segurança. O certificado de segurança deverá provar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a dar cumprimento às normas e regras de segurança pertinentes. No que respeita aos serviços de transporte internacional, deverá ser suficiente a aprovação do sistema de gestão da segurança num Estado-Membro e a atribuição de validade comunitária a essa aprovação. Por outro lado, a adesão a normas nacionais deverá ficar subordinada a uma certificação suplementar em cada Estado-Membro. O objectivo final deverá consistir na criação de um certificado de segurança comum com validade comunitária.
- (16) Além dos requisitos de segurança previstos no certificado de segurança, as empresas ferroviárias licenciadas devem satisfazer os requisitos nacionais, compatíveis com a legislação comunitária e aplicados de maneira não discriminatória, relativos à saúde, à segurança e às condições sociais, incluindo disposições legais relativas ao tempo de condução, e aos direitos dos trabalhadores e dos utilizadores, tal como previsto nos artigos 6.º e 12.º da Directiva 95/18/CE.

⁽¹⁾ Ver página 3 do presente Jornal Oficial.

⁽²⁾ JO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

⁽³⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/29/CE da Comissão (JO L 90 de 8.4.2003, p. 47).

▼ C1

- (17) Cabe ao gestor da infra-estrutura a responsabilidade principal pela segurança da concepção, manutenção e exploração da sua rede ferroviária. Paralelamente à certificação de segurança das empresas ferroviárias, o gestor da infra-estrutura ficará sujeito a uma autorização de segurança da autoridade responsável pela segurança no que se refere ao seu sistema de gestão da segurança e outras disposições para satisfazer os requisitos de segurança.
- (18) Os Estados-Membros deverão envidar esforços para apoiar os candidatos que pretendam entrar no mercado na qualidade de empresas ferroviárias. Em especial, deverão prestar informações e agir com prontidão a pedidos de certificação de segurança. Para as empresas ferroviárias que exploram serviços de transporte internacional é importante que os procedimentos sejam semelhantes nos diversos Estados-Membros. Embora o certificado de segurança contenha, no futuro próximo, elementos nacionais, deverá todavia ser possível harmonizar os seus elementos comuns e facilitar a criação de um modelo comum.
- (19) A certificação do pessoal ferroviário e a autorização de colocação em serviço do material circulante nas diversas redes nacionais constituem frequentemente obstáculos intransponíveis para os novos operadores. Os Estados-Membros deverão garantir que estruturas de formação e certificação do pessoal ferroviário necessárias para cumprir os requisitos estabelecidos nas normas de segurança nacionais sejam postas à disposição das empresas ferroviárias que solicitem certificados de segurança. Deverá ser estabelecido um procedimento comum de autorização de colocação em serviço do material circulante.
- (20) Os períodos de condução e de repouso dos maquinistas e outro pessoal com funções de segurança têm um impacto importante no nível de segurança do sistema ferroviário. Estes aspectos inserem-se no âmbito de aplicação dos artigos 137.º a 139.º do Tratado e são já objecto de negociações entre os parceiros sociais no âmbito do Comité de Diálogo Sectorial, estabelecido nos termos da Decisão 98/500/CE ⁽¹⁾.
- (21) O estabelecimento de um sistema ferroviário seguro na Comunidade exige condições harmonizadas para a emissão de cartas de condução aos maquinistas e ao pessoal de acompanhamento de bordo que desempenha funções de segurança, matéria sobre a qual a Comissão anunciou a sua intenção de propor legislação em breve. Quanto ao restante pessoal que desempenhe funções de segurança essenciais, as suas qualificações estão já a ser estabelecidas ao abrigo das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE.
- (22) Enquanto parte do novo quadro regulamentar comum da segurança ferroviária, deverão ser criadas autoridades nacionais em todos os Estados-Membros responsáveis pela regulamentação e supervisão da segurança ferroviária. Para facilitar a sua cooperação ao nível comunitário, dever-lhes-ão ser confiadas as mesmas

⁽¹⁾ Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de Comités de Diálogo Sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu (JO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

▼ C1

tarefas e responsabilidades mínimas. As autoridades nacionais responsáveis pela segurança deverão gozar de um nível elevado de independência. Deverão desempenhar as suas tarefas de forma aberta e não discriminatória, contribuindo para a criação de um sistema ferroviário comunitário único, e cooperar no sentido de coordenar os critérios que presidem às suas tomadas de decisão, nomeadamente no que respeita à certificação de segurança das empresas ferroviárias que exploram serviços de transporte ferroviário internacional.

- (23) 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 perspectiva de segurança, ser objecto de inquérito para evitar a sua repetição, devendo os seus resultados ser tornados públicos. Outros acidentes e incidentes podem ser importantes precursores de acidentes graves, devendo igualmente ser objecto de inquéritos sobre segurança, sempre que necessário.
- (24) O inquérito sobre segurança deverá manter-se separado do inquérito judiciário sobre o mesmo incidente e ter acesso às provas e testemunhas. Deverá ser efectuado por um organismo permanente, independente dos intervenientes do sector 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 afectada, 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 efectuadas com a maior abertura possível. Para cada ocorrência o organismo de inquérito deverá criar o correspondente grupo de inquérito, com a competência necessária para encontrar as causas imediatas e subjacentes do incidente.
- (25) Os relatórios de inquérito, as conclusões e as recomendações proporcionam informações cruciais para a melhoria futura da segurança ferroviária e deverão ser colocados à disposição do público a nível comunitário. As recomendações em matéria de segurança deverão ser cumpridas pelos destinatários, devendo as medidas tomadas ser comunicadas ao organismo de inquérito.
- (26) Atendendo a que os objectivos da acção encarada, a saber, a coordenação de actividades nos Estados-Membros para garantir a regulamentação e supervisão da segurança, realizar inquéritos sobre acidentes e estabelecer, ao nível comunitário, objectivos comuns de segurança, métodos comuns de segurança, indicadores comuns de segurança e requisitos comuns para os certificados de segurança, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão da acção, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.

▼ **C1**

- (27) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.
- (28) A presente directiva visa reorganizar e coligir a legislação comunitária pertinente em matéria de segurança ferroviária. Nesta conformidade, podem ser revogadas as disposições relativas à certificação de segurança das empresas de caminhos-de-ferro anteriormente previstas na Directiva 2001/14/CE, juntamente com todas as referências à certificação de segurança. A Directiva 95/18/CE integrava requisitos relativos às qualificações de segurança do pessoal operacional e à segurança do material circulante, os quais estão abrangidos pelos requisitos sobre a certificação de segurança da presente directiva e deixarão, pois, de ser parte integrante dos requisitos de licenciamento. Uma empresa ferroviária licenciada tem de possuir um certificado de segurança para poder ter acesso à infra-estrutura ferroviária.
- (29) Os Estados-Membros devem determinar o regime de sanções aplicável às violações do disposto na presente directiva e assegurar a sua aplicação. As referidas sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

*Artigo 1.º***Objectivo**

A presente directiva visa garantir a promoção e o reforço da segurança dos caminhos-de-ferro comunitários e melhorar o acesso ao mercado da prestação dos serviços ferroviários mediante:

- a) A harmonização da estrutura de regulamentação dos Estados-Membros;
- b) A definição das responsabilidades dos diversos intervenientes;
- c) O desenvolvimento de objectivos comuns de segurança e de métodos comuns de segurança tendo em vista uma maior harmonização das normas nacionais;
- d) A exigência da criação, em todos os Estados-Membros, de uma autoridade responsável pela segurança e de um organismo para proceder a inquéritos sobre acidentes e incidentes;
- e) A definição de princípios comuns de gestão, de regulamentação e de supervisão da segurança ferroviária.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

▼ C1*Artigo 2.º***Âmbito de aplicação**

1. A presente directiva é aplicável ao sistema ferroviário dos Estados-Membros, que pode dividir-se em subsistemas para os domínios de carácter estrutural e operacional. A presente directiva abrange os requisitos de segurança do sistema no seu conjunto, incluindo a segurança da gestão da infra-estrutura e da exploração do tráfego e a interacção entre empresas ferroviárias e gestores da infra-estrutura.
2. Os Estados-Membros podem excluir das medidas que adoptarem em aplicação da presente directiva:
 - a) Os metropolitanos, os eléctricos e outros sistemas de caminho-de-ferro ligeiros;
 - b) As redes que estejam funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário e que apenas se destinem à exploração de serviços locais, urbanos ou suburbanos de passageiros, bem como as empresas ferroviárias que apenas operem nessas redes;
 - c) As infra-estruturas ferroviárias que sejam propriedade privada e existam exclusivamente para serem utilizadas pelo respectivo proprietário para as suas próprias operações de transporte de mercadorias;

▼ M2

- d) Veículos históricos que circulam em redes nacionais desde que cumpram as regras e regulamentos nacionais de segurança destinados a garantir a circulação segura desses veículos;
- e) Caminhos-de-ferro históricos, de museu e turísticos que circulam na sua própria rede, incluindo as oficinas, os veículos e o pessoal.

▼ C1*Artigo 3.º***Definições**

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Sistema ferroviário», a totalidade dos subsistemas para os domínios de carácter estrutural e de carácter operacional definidos nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, bem como a gestão e a exploração do sistema no seu conjunto;
- b) «Gestor da infra-estrutura», qualquer organismo ou empresa responsável, em particular, pela instalação e manutenção de uma infra-estrutura ferroviária, ou de parte dela, conforme definido no artigo 3.º da Directiva 91/440/CEE, o que poderá igualmente incluir a gestão dos sistemas de controlo e segurança da infra-estrutura. As funções de gestor da infra-estrutura numa rede ou parte de uma rede podem ser confiadas a diversos organismos ou empresas;
- c) «Empresa ferroviária», uma empresa ferroviária na acepção da Directiva 2001/14/CE e qualquer outra empresa pública ou privada cuja actividade consista em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente garantida por essa empresa; estão igualmente incluídas as empresas que apenas efectuem a tracção;

▼ C1

- d) «Especificações técnicas de interoperabilidade» (ETI), as especificações de que são objecto os subsistemas ou partes de subsistemas para satisfazerem os requisitos essenciais e garantirem a interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais, conforme definido nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
- e) «Objectivos comuns de segurança» (OCS), os níveis de segurança que devem, no mínimo, ser alcançados pelas 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 pelo sistema no seu conjunto, expressos em critérios de aceitação de riscos;
- f) «Métodos comuns de segurança» (MCS), os métodos que serão desenvolvidos para descrever os modos de avaliação dos níveis de segurança e de consecução dos OCS e do cumprimento de outros requisitos de segurança;
- g) «Autoridade responsável pela segurança», o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária nos termos do disposto na presente directiva ou qualquer organismo binacional encarregado pelos Estados-Membros dessas tarefas para garantir um regime de segurança unificado em infra-estruturas trans-fronteiras especializadas;
- h) «Normas de segurança nacionais», todas as normas que contenham requisitos de segurança ferroviária impostos a nível dos Estados-Membros e aplicáveis a mais de uma empresa ferroviária, independentemente do organismo de que emanem;
- i) «Sistema de gestão da segurança», a organização e as disposições adoptadas pelo gestor de uma infra-estrutura ou por uma empresa ferroviária para garantir a segurança da gestão das suas operações;
- 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: colisões, descarrilamentos, acidentes em passagens de nível, acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento, incêndios e outros;
- l) «Acidente grave», qualquer 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 infra-estrutura 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 danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo responsável pelo inquérito num total de pelo menos 2 milhões de euros;
- m) «Incidente», qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, associada à exploração ferroviária e que afecte a segurança da exploração;

▼ C1

- n) «Inquérito», o processo levado a cabo com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extracção de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;
- o) «Causas», as acções, omissões, eventos ou condições, ou a sua combinação, que conduziram ao acidente ou incidente;
- p) «Agência», a Agência Ferroviária Europeia, agência comunitária para a segurança ferroviária e a interoperabilidade dos caminhos-de-ferro;
- 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, conforme definidos nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
- r) «Componentes de interoperabilidade», qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de equipamentos incorporado ou destinado a ser incorporado num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário de alta velocidade ou convencional, em conformidade com a definição das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE. O conceito de «componente» abrange objectos tangíveis e intangíveis, como por exemplo o *software*;

▼ M2

- s) «Detentor», 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 que está registada como tal no Registo de Matrícula Nacional (RMN) previsto no artigo 33.º da Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário comunitário (reformulação)⁽¹⁾ (a seguir designada «directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário»);
- t) «Entidade responsável pela manutenção», a entidade responsável pela manutenção de um veículo, registada como tal no RMN;
- u) «Veículo», um veículo ferroviário apto a circular com as suas próprias rodas em linhas férreas, com ou sem tracção. Um veículo é composto por um ou mais subsistemas ou partes de subsistemas estruturais e funcionais.

▼ C1

CAPÍTULO II

PROMOÇÃO E GESTÃO DA SEGURANÇA

*Artigo 4.º***Promoção e reforço da segurança ferroviária**

1. Os Estados-Membros devem garantir a manutenção geral da segurança ferroviária e, sempre que tal seja razoavelmente possível, o seu reforço constante, tendo em conta a evolução da legislação comunitária

⁽¹⁾ JO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

▼ C1

e o progresso técnico e científico e dando prioridade à prevenção de acidentes graves.

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

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

3. Os Estados-Membros devem garantir que a responsabilidade pela segurança da exploração do sistema ferroviário e pelo controlo dos riscos a ele associados recaia sobre os gestores da infra-estrutura e as empresas ferroviárias, obrigando-os a implementar as necessárias medidas de controlo dos riscos, cooperando reciprocamente se adequado, a aplicar normas e padrões de segurança nacionais e a criar sistemas de gestão da segurança de acordo com o disposto na presente directiva.

Sem prejuízo da responsabilidade civil em conformidade com os requisitos legais dos Estados-Membros, cada gestor da infra-estrutura e cada empresa ferroviária será responsável pela sua parte do sistema e pela segurança da respectiva exploração, incluindo o fornecimento de material e a contratação de serviços, perante utilizadores, clientes, os próprios trabalhadores e terceiros.

4. Esta responsabilidade não afecta a responsabilidade de cada produtor, fornecedor de serviços de manutenção, ► **M2** detentor ◀, prestador de serviços e entidade adjudicante assegurar que os veículos, instalações, equipamentos e materiais por eles fornecidos, bem como os serviços prestados, estejam em conformidade com os requisitos e as condições de utilização indicados, de modo que as empresas ferroviárias e/ou os gestores da infra-estrutura os possam utilizar em segurança na exploração.

*Artigo 5.º***Indicadores comuns de segurança**

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

O primeiro ano de referência para os ICS é 2006; estes deverão ser comunicados com o relatório anual no ano seguinte.

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

▼ M2

2. O Anexo I deve ser revisto antes de 30 de Abril de 2009, designadamente para lhe incorporar definições comuns dos ICS e métodos comuns de cálculo dos custos dos acidentes. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

▼ C1*Artigo 6.º***Métodos comuns de segurança**▼ M2

1. A Comissão deve aprovar antes de 30 de Abril de 2008 um primeiro conjunto de MCS que abranja pelo menos os métodos descritos na alínea a) do n.º 3. Estes MCS são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

A Comissão deve aprovar antes de 30 de Abril de 2010 um segundo conjunto de MCS que abranja os restantes métodos referidos no n.º 3. Estes MCS são publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

▼ C1

2. Com base nos mandatos que lhe forem conferidos nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, a Agência elaborará projectos de MCS e projectos de MCS revistos.

Os projectos de MCS devem basear-se numa análise dos métodos aplicados nos Estados-Membros.

3. Os MCS devem descrever o modo de avaliação do nível de segurança e de consecução dos OCS e do cumprimento de 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;
- e

▼ M2

c) Na medida em que não estejam ainda cobertos pelas ETI, métodos de verificação de que os subsistemas de carácter estrutural dos sistemas ferroviários são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis.

4. Os MCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a experiência adquirida com a sua aplicação, a evolução global da segurança ferroviária e as obrigações dos Estados-Membros definidas no n.º 1 do artigo 4.º. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

▼ C1

5. Os Estados-Membros devem fazer as alterações necessárias às suas normas de segurança nacionais à luz da adopção dos MCS e das respectivas revisões.

*Artigo 7.º***Objectivos comuns de segurança**

1. Os OCS serão desenvolvidos, adoptados e revistos nos termos do presente artigo.

2. Com base nos mandatos que lhe forem conferidos nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, a Agência elaborará projectos de OCS e projectos de OCS revistos.

▼ C1

3. ► M2 O primeiro conjunto de projectos de OCS deve basear-se numa análise dos objectivos existentes e dos desempenhos em matéria de segurança nos Estados-Membros e deve assegurar que o actual desempenho do sistema ferroviário em matéria de segurança não seja reduzido em nenhum Estado-Membro. Este conjunto de projectos deve ser aprovado pela Comissão antes de 30 de Abril de 2009 e deve ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

O segundo conjunto de projectos de OCS deve basear-se na experiência adquirida com o primeiro conjunto de OCS e com a sua aplicação. Este conjunto de projectos deve reflectir todos os domínios prioritários em que a segurança ainda precise de ser reforçada. Este conjunto de projectos deve ser aprovado pela Comissão antes de 30 de Abril de 2011 e deve ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia*. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º. ◀

Todas as propostas de projectos de OCS e de OCS revistos devem reflectir as obrigações impostas aos Estados-Membros pelo n.º 1 do artigo 4.º Essas propostas devem ser acompanhadas de uma avaliação dos custos e benefícios previstos, que indique o provável impacto sobre todos os operadores e agentes económicos envolvidos e o impacto na aceitação dos riscos pela sociedade. Sempre que necessário, devem incluir um calendário para uma implementação gradual, especialmente para ter em conta a natureza e o volume do investimento necessário para a sua aplicação. Por outro lado, devem analisar o eventual impacto sobre as ETI para os subsistemas e incluir, se for caso disso, as consequentes propostas de alteração das ETI.

4. Os OCS definirão os níveis de segurança mínimos que devem ser alcançados pelas diversas partes do sistema ferroviário e pelo 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 dos empreiteiros, 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;
- b) Riscos para a sociedade.

▼ M2

5. Os OCS devem ser revistos periodicamente, tendo em conta a evolução global da segurança ferroviária. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

▼ C1

6. Os Estados-Membros devem fazer as alterações necessárias às suas normas de segurança nacionais para alcançarem pelo menos os OCS, e quaisquer OCS revistos, de acordo com os calendários de implementação em anexo a esses objectivos. Devem notificar essas normas à Comissão nos termos do n.º 3 do artigo 8.º

▼ **C1***Artigo 8.º***Normas de segurança nacionais**

1. Na aplicação da presente directiva, os Estados-Membros devem estabelecer normas de segurança nacionais de carácter vinculativo e garantir que sejam publicadas e postas à disposição de todos os gestores de infra-estruturas, empresas ferroviárias, requerentes de certificados de segurança e requerentes de autorizações de segurança, numa linguagem clara que possa ser compreendida pelas partes interessadas.

2. Antes de 30 de Abril de 2005, os Estados-Membros devem notificar a Comissão de todas as normas de segurança nacionais pertinentes que estejam em vigor, nos termos do anexo II, e indicar a respectiva área de aplicação.

A notificação deve também fornecer informações sobre o conteúdo principal dessas normas, com referências aos diplomas legais, e sobre a forma de legislação, bem como indicar o organismo ou organização responsável pela sua publicação.

3. O mais tardar quatro anos após a entrada em vigor da presente directiva, a Agência analisará o modo como as normas de segurança nacionais são publicadas e tornadas disponíveis, nos termos do disposto no n.º 1, e fará as recomendações adequadas à Comissão sobre as medidas a adoptar para desenvolver um formulário normalizado único para a publicação destas regras e sobre a determinação de um regime linguístico destinado a tornar esta informação mais facilmente acessível aos utilizadores.

4. Os Estados-Membros notificarão imediatamente a Comissão de qualquer alteração às normas de segurança nacionais e de qualquer nova norma dessa natureza que possa vir a ser adoptada, a menos que essa norma esteja inteiramente relacionada com a aplicação de ETI.

5. A fim de limitar tanto quanto possível a aprovação de novas normas nacionais específicas, evitando, assim, o surgimento de novos obstáculos, e a fim de permitir a harmonização progressiva das normas de segurança, a Comissão acompanhará a aprovação de novas normas nacionais pelos Estados-Membros.

6. Após a adopção dos OCS, se um Estado-Membro tencionar introduzir uma norma de segurança nacional que exija um nível de segurança superior ao dos OCS ou se um Estado-Membro tencionar introduzir uma nova norma de segurança nacional que possa afectar a actividade de empresas ferroviárias de outros Estados-Membros no território do Estado-Membro em questão, este consultará atempadamente todas as partes interessadas e aplicar-se-á o procedimento previsto no n.º 7.

7. O Estado-Membro deve submeter o projecto de norma de segurança à Comissão, declarando os motivos da sua introdução.

Se a Comissão entender que o projecto de norma de segurança é incompatível com os MCS ou com a consecução, pelo menos, dos OCS, ou que constitui um meio de discriminação arbitrário ou uma restrição dissimulada às operações de transporte ferroviário entre Estados-Membros, aprovará uma decisão, cujo destinatário será o Estado-Membro em causa, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º

Se a Comissão tiver sérias dúvidas sobre a compatibilidade do projecto de norma de segurança com os MCS ou com a consecução, pelo menos, dos OCS, ou considerar que o mesmo constitui um meio de discriminação arbitrário ou uma restrição dissimulada às operações de transporte ferroviário entre Estados-Membros, informará imediatamente o Estado-Membro em causa, que deve suspender a aprovação, entrada em vigor ou aplicação da norma, até à aprovação, no prazo de seis meses, de uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 27.º

▼C1*Artigo 9.º***Sistemas de gestão da segurança**

1. Os gestores das infra-estruturas 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 as normas de segurança nacionais descritas no artigo 8.º e no anexo II e com os requisitos de segurança enunciados nas ETI, e que sejam aplicadas as partes pertinentes dos MCS.

2. O sistema de gestão da segurança deve satisfazer os requisitos e incluir os elementos previstos no anexo III, adaptados ao carácter, dimensão e outras características da actividade desenvolvida. Deve garantir o controlo de todos os riscos associados à actividade do gestor da infra-estrutura ou da empresa ferroviária, incluindo a prestação de serviços de manutenção, o fornecimento de material e o recurso a contratantes. 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 actividades de outras partes.

3. O sistema de gestão da segurança de qualquer gestor da infra-estrutura deve ter em conta os efeitos da operação de diversas empresas ferroviárias na rede e tomar providências que permitam a todas as empresas ferroviárias operar em conformidade com as ETI e as normas de segurança nacionais e com as condições estabelecidas no respectivo certificado de segurança. O sistema deve ainda ser desenvolvido com o objectivo de coordenar os procedimentos de emergência do gestor da infra-estrutura com todas as empresas ferroviárias que exploram a sua infra-estrutura.

4. Todos os gestores das infra-estruturas e todas as empresas ferroviárias devem apresentar anualmente à autoridade responsável pela 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 objectivos de segurança da organização e os resultados dos planos de segurança;
- b) A elaboração de indicadores de segurança nacionais, e dos 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 deficiências e funcionamento incorrecto das operações ferroviárias e da gestão da infra-estrutura que possam ser importantes para a autoridade responsável pela segurança.

CAPÍTULO III

CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA*Artigo 10.º***Certificados de segurança**

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

▼ M2

O objectivo do certificado de segurança é comprovar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a cumprir os requisitos previstos nas ETI, noutra legislação comunitária aplicável e nas normas de segurança nacionais, a fim de controlar os riscos e de prestar serviços de transporte na rede de forma segura.

▼ C1

2. O certificado de segurança deve incluir:

a) A certificação da aceitação do sistema de gestão da segurança da empresa ferroviária descrito no artigo 9.º e no anexo III;

e

▼ M2

b) A certificação da aceitação das disposições adoptadas pela empresa ferroviária para dar cumprimento aos requisitos específicos necessários à prestação dos seus serviços na rede em causa em condições de segurança. Esses requisitos podem dizer respeito à aplicação das ETI e das normas de segurança nacionais, incluindo as normas de exploração da rede, a aceitação dos certificados do pessoal e a autorização de pôr em serviço os veículos utilizados pelas empresas ferroviárias. Esta certificação deve basear-se na documentação apresentada pela empresa ferroviária em conformidade com o disposto no Anexo IV.

▼ C1

3. A autoridade responsável pela segurança no Estado-Membro em que a empresa ferroviária dá início às suas operações deve conceder a certificação nos termos do n.º 2.

A certificação atribuída nos termos do n.º 2 deve especificar o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas. A certificação atribuída nos termos da alínea a) do n.º 2 será válida em toda a Comunidade para operações de transporte ferroviário equivalentes.

4. A autoridade responsável pela segurança no Estado-Membro em que a empresa ferroviária prevê explorar serviços adicionais de transporte ferroviário deve conceder a necessária certificação nacional suplementar nos termos da alínea b) do n.º 2.

5. O certificado de segurança deve ser renovado mediante pedido da empresa ferroviária, a intervalos não superiores a cinco anos. O certificado de segurança deve ser actualizado, total ou parcialmente, sempre que o tipo ou âmbito da exploração seja substancialmente alterado.

O titular do certificado de segurança deve informar, no mais breve prazo, a autoridade competente responsável pela segurança de todas as alterações significativas nas condições da parte pertinente do certificado de segurança. Deve igualmente notificar a autoridade competente responsável pela segurança sempre que sejam introduzidas novas categorias de pessoal ou novos tipos de material circulante.

A autoridade responsável pela segurança pode exigir que a parte pertinente do certificado de segurança seja revista na sequência de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

Caso a autoridade responsável pela segurança considere que o titular do certificado de segurança deixou de satisfazer as condições necessárias para a certificação por si emitida, deve revogar as partes a) e/ou b) do certificado, justificando a sua decisão. A autoridade responsável pela segurança que tenha revogado uma certificação nacional suplementar concedida de acordo com o n.º 4 deve comunicar sem demora a sua decisão à autoridade responsável pela segurança que concedeu a certificação prevista na alínea a) do n.º 2.

▼ C1

Do mesmo modo, a autoridade responsável pela segurança deve retirar o certificado de segurança, se se verificar que o seu titular não fez dele o uso previsto no ano a seguir à sua emissão.

6. A autoridade responsável pela segurança deve informar a Agência no prazo de um mês sobre a emissão, a renovação, a alteração ou a revogação dos certificados de segurança mencionados na alínea a) do n.º 2. A informação deve especificar a denominação e o endereço da empresa ferroviária, a data de emissão, o âmbito e a validade do certificado de segurança e, em caso de revogação, as razões da decisão.

7. A Agência deve avaliar a evolução da certificação de segurança antes de 30 de Abril de 2009 e apresentar um relatório à Comissão, com recomendações sobre uma estratégia de transição para um certificado de segurança único comunitário. A Comissão tomará as medidas apropriadas na sequência da recomendação.

*Artigo 11.º***Autorização de segurança dos gestores de infra-estruturas**

1. Para ser autorizado a gerir e explorar uma infra-estrutura ferroviária, o gestor da infra-estrutura terá de obter uma autorização de segurança concedida pela autoridade responsável pela segurança do Estado-Membro em que se encontre estabelecido.

A autorização de segurança deve incluir:

a) Uma autorização que confirme a aceitação do sistema de gestão de segurança do gestor da infra-estrutura descrito no artigo 9.º e no anexo III;

e

b) Uma autorização que confirme a aceitação das providências tomadas pelo gestor da infra-estrutura para cumprir os requisitos específicos necessários à segurança da concepção, manutenção e exploração da infra-estrutura ferroviária, incluindo, se aplicável, a manutenção e a exploração do sistema de controlo de tráfego e de sinalização.

2. A autorização de segurança deve ser renovada mediante pedido do gestor da infra-estrutura, a intervalos não superiores a cinco anos. A autorização de segurança deve ser actualizada, total ou parcialmente, sempre que a infra-estrutura, a sinalização, a alimentação de energia, ou os princípios a que obedecem a respectiva exploração e manutenção sejam substancialmente alterados. O titular da autorização de segurança deve informar a autoridade responsável pela segurança, no mais breve prazo, de todas essas alterações.

A autoridade responsável pela segurança poderá exigir que a autorização de segurança seja revista na sequência de alterações substanciais do quadro de regulamentar da segurança.

Caso a autoridade responsável pela segurança considere que o gestor autorizado de uma infra-estrutura deixou de satisfazer as condições necessárias à concessão de uma autorização de segurança, deve revogar imediatamente a autorização, justificando a sua decisão.

3. A autoridade responsável pela segurança deve informar a Agência no prazo de um mês sobre a emissão, a renovação, a alteração ou a revogação de autorizações de segurança. A informação deve especificar a denominação e o endereço do gestor da infra-estrutura, a data de emissão, o âmbito e a validade da autorização de segurança e, em caso de revogação, as razões da sua decisão.

▼ **C1***Artigo 12.º***Requisitos aplicáveis aos pedidos de certificação de segurança e de autorização de segurança**

1. A autoridade responsável pela segurança deve decidir sobre os pedidos de certificação de segurança ou de autorização de segurança no mais breve prazo e, em todo o caso, o mais tardar, quatro meses após o fornecimento de todas as informações solicitadas e de quaisquer informações adicionais que tenha pedido. Caso o requerente seja chamado a prestar informações adicionais, esse pedido de informações deve ser prontamente comunicado.

2. Para facilitar a criação de novas empresas ferroviárias e a apresentação de requerimentos por parte de empresas ferroviárias de outros Estados-Membros, a autoridade responsável pela segurança deve fornecer orientações pormenorizadas sobre o modo de obter o certificado de segurança, enumerar todos os requisitos estabelecidos para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 10.º e colocar à disposição do requerente todos os documentos necessários.

As empresas ferroviárias que requeiram um certificado de segurança relativo a serviços prestados numa parte limitada e definida de uma infra-estrutura devem receber orientações especiais que identifiquem especificamente as normas válidas para a parte em causa.

3. Deve ser colocado à disposição dos requerentes de certificados de segurança, a título gratuito, um documento de orientação para a apresentação dos requerimentos, com a descrição e explicação dos requisitos a satisfazer e a enumeração dos documentos que têm de ser apresentados. Todos os pedidos de certificados de segurança devem ser apresentados na língua exigida pela autoridade responsável pela segurança.

*Artigo 13.º***Acesso a estruturas de formação**

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias que requeiram um certificado de segurança tenham acesso equitativo e não discriminatório às estruturas de formação para maquinistas e pessoal de acompanhamento dos comboios, sempre que tal formação se revele necessária ao cumprimento dos requisitos inerentes à obtenção do certificado de segurança.

Os serviços propostos devem incluir formação no necessário conhecimento dos itinerários, das normas e dos procedimentos de exploração, do sistema de sinalização e de comando e controlo e dos procedimentos de emergência aplicados nos itinerários explorados.

Os Estados-Membros devem igualmente assegurar que os gestores da infra-estrutura e o seu pessoal com funções de segurança essenciais tenham acesso equitativo e não discriminatório às estruturas de formação.

Se os serviços de formação não incluírem exames e a concessão de certificados, os Estados-Membros devem assegurar que as empresas ferroviárias tenham acesso a essa certificação, caso se trate de um requisito do certificado de segurança.

A autoridade responsável pela segurança deve garantir que a prestação de serviços de formação ou, se for caso disso, a concessão de certificados cumpre os requisitos de segurança previstos nas ETI ou nas normas de segurança nacionais referidas no artigo 8.º e no anexo II.

▼ C1

2. Se as estruturas de formação se encontrarem disponíveis exclusivamente através dos serviços de uma única empresa ferroviária ou do gestor da infra-estrutura, 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 que 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 eventual formação, qualificações e experiência adquirida previamente em outras empresas ferroviárias. Para o efeito, assiste a esses membros do pessoal o direito de terem acesso a todos os documentos que atestem a sua formação, qualificações e experiência, de obterem cópias dos mesmos e de procederem à respectiva comunicação.

4. Em todo o caso, cada empresa ferroviária e cada gestor da infra-estrutura será responsável pelos níveis de formação e qualificação do seu pessoal que exerce funções relacionadas com a segurança nos termos do disposto no artigo 9.º e no anexo III.

▼ M1▼ M2*Artigo 14.º-A***Manutenção de veículos**

1. Antes de entrar em serviço ou de ser utilizado na rede, a cada veículo é atribuída uma entidade responsável pela manutenção, a qual deve estar registada no RMN, de acordo com o disposto no artigo 33.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

2. A entidade responsável pela manutenção pode ser uma empresa ferroviária, um gestor de infra-estrutura ou um detentor.

3. Sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infra-estrutura pela operação segura de uma composição, tal como previsto no artigo 4.º, a entidade 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 responsável pela manutenção deve assegurar que a manutenção dos veículos seja efectuada de acordo com:

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

A entidade responsável pela manutenção pode efectuar a manutenção ela própria ou recorrer a oficinas de manutenção contratadas.

4. No caso de vagões de frete, cada entidade responsável pela manutenção é certificada por um organismo acreditado ou reconhecido de acordo com o n.º 5, ou por uma autoridade nacional responsável pela segurança. O processo de acreditação deve basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade, tais como as normas europeias relevantes da série EN 45000. O processo de reconhecimento deve basear-se igualmente em critérios de independência, competência e imparcialidade.

Sempre que a entidade responsável pela manutenção for uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estrutura, o cumprimento dos critérios a adoptar ao abrigo do n.º 5 deve ser verificado pela autoridade nacional responsável pela segurança competente de acordo com os procedimentos referidos nos artigos 10.º ou 11.º, e ser confirmado nos certificados especificados nesses procedimentos.

▼ M2

5. Com base numa recomendação da Agência, a Comissão aprova, até 24 de Dezembro de 2010, uma medida que estabeleça um sistema de certificação da entidade responsável pela manutenção dos vagões de frete. Os certificados emitidos de acordo com este sistema devem confirmar o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3.

Essa medida deve incluir requisitos relativos:

- a) Ao sistema de manutenção estabelecido pela entidade;
- b) Ao formato e à validade do certificado emitido à entidade;
- c) Aos critérios de acreditação ou reconhecimento do organismo ou organismos responsáveis pela emissão dos certificados e por garantir os controlos necessários para o funcionamento do sistema de certificação;
- d) À data de aplicação do sistema de certificação, incluindo um período de transição de um ano para as entidades existentes responsáveis pela manutenção.

Essa medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

Com base numa recomendação da Agência, a Comissão reexamina, até 24 de Dezembro de 2018, esta medida a fim de incluir todos os veículos e de actualizar, se necessário, o sistema de certificação aplicável aos vagões de frete.

6. Os certificados emitidos nos termos do n.º 5 são válidos em toda a Comunidade.

7. A Agência avalia o processo de certificação aplicado nos termos do n.º 5 e apresenta um relatório à Comissão no prazo de três anos após a entrada em vigor da medida em causa.

8. Os Estados-Membros podem cumprir as obrigações de identificação e certificação da entidade responsável pela manutenção através de medidas alternativas, nos seguintes casos:

- a) Veículos registados num país terceiro cuja manutenção é efectuada de acordo com a legislação desse país;
- b) Veículos utilizados em redes ou linhas cujo gabarito é diferente do da rede principal na Comunidade e para os quais o cumprimento dos requisitos referidos no n.º 3 são assegurados por acordos internacionais com países terceiros;
- c) Veículos identificados no n.º 2 do artigo 2.º e equipamento militar e transportes especiais que requerem a emissão de uma autorização ad hoc da autoridade nacional responsável pela segurança antes de entrarem em serviço. Neste caso, as derrogações são concedidas por períodos máximos de cinco anos.

Tais medidas alternativas são aplicadas através de derrogações a conceder pela autoridade nacional responsável pela segurança relevante:

- a) No acto de registo dos veículos nos termos do artigo 33.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, no que diz respeito à identificação da entidade responsável pela manutenção;

▼ M2

- b) No acto de emissão dos certificados de segurança e das autorizações a empresas ferroviárias e gestores de infra-estrutura nos termos dos artigos 10.º e 11.º da presente directiva, no que diz respeito à identificação ou certificação da entidade responsável pela manutenção.

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

▼ C1*Artigo 15.º***Harmonização dos certificados de segurança**

1. Antes de 30 de Abril de 2009, devem ser aprovados, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, decisões sobre os requisitos harmonizados comuns referidos na alínea b) do n.º 2 do artigo 10.º e no anexo IV, bem como um modelo comum para os documentos de orientação dos requerentes.

2. A Agência recomendará requisitos harmonizados comuns e um modelo comum para os documentos de orientação dos requerentes com base num mandato aprovado nos termos do n.º 2 do artigo 27.º

CAPÍTULO IV

AUTORIDADE RESPONSÁVEL PELA SEGURANÇA*Artigo 16.º***Competências**

1. Cada Estado-Membro deve instituir uma autoridade responsável pela segurança. Essa autoridade, que pode ser o ministério que tutela os transportes, deve ser independente na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer empresa ferroviária, gestor de infra-estrutura, requerente de certificação e entidade adjudicante.

2. À autoridade responsável pela segurança deve competir, no mínimo:

▼ M2

- a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas estruturais que constituem o sistema ferroviário de acordo com o artigo 15.º da directiva relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário e verificar se são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais aplicáveis;

▼ C1

- c) Verificar se os componentes de interoperabilidade estão em conformidade com os requisitos essenciais previstos nos artigos 12.º das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;
- d) Autorizar a colocação em serviço de material circulante novo ou substancialmente alterado que ainda não se encontre abrangido por uma ETI;

▼ C1

- e) Emitir, renovar, alterar e revogar partes dos certificados de segurança e das autorizações de segurança emitidos nos termos dos artigos 10.º e 11.º e verificar se estão satisfeitas as condições e os requisitos neles previstos e se as actividades dos gestores da infra-estrutura e das empresas ferroviárias estão em conformidade com os requisitos estabelecidos na legislação comunitária ou nacional;
- f) Controlar, promover e, se necessário, fazer aplicar e desenvolver o quadro regulamentar de segurança, incluindo o sistema de normas de segurança nacionais;

▼ M2

- g) Assegurar que os veículos estejam devidamente registados no RMN e que as informações de segurança nele constantes sejam exactas e estejam actualizadas.

▼ C1

3. As funções mencionadas no n.º 2 não podem ser transferidas para um gestor da infra-estrutura, uma empresa ferroviária ou uma entidade adjudicante, nem com estes ser contratadas.

*Artigo 17.º***Princípios de tomada de decisões**

1. A autoridade responsável pela segurança deve desempenhar as suas funções de forma aberta, não discriminatória e transparente. Em especial, deve permitir que todas as partes sejam ouvidas e fundamentar as suas decisões.

A autoridade responsável pela segurança deve 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 lhe ter sido fornecida toda a informação solicitada. No desempenho das funções referidas no artigo 16.º, a autoridade responsável pela segurança poderá sempre pedir a assistência técnica dos gestores da infra-estrutura e das empresas ferroviárias ou de outros organismos qualificados.

No processo de elaboração do quadro regulamentar nacional, a autoridade responsável pela segurança deve consultar todas as pessoas envolvidas e as partes interessadas, incluindo os gestores das infra-estruturas, as empresas ferroviárias, os fabricantes e os prestadores de serviços de manutenção, os utentes e os representantes do pessoal.

2. A autoridade responsável pela segurança terá a liberdade de efectuar todas as inspecções e os inquéritos necessários ao desempenho das suas funções e deve ser-lhe concedido acesso a todos os documentos pertinentes e às instalações e equipamentos dos gestores das infra-estruturas e das empresas ferroviárias.

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

4. As autoridades responsáveis pela segurança devem proceder a um intercâmbio activo de opiniões e experiências com o objectivo de harmonizar os seus critérios de decisão em toda a Comunidade. A cooperação deve ter designadamente por objectivo facilitar e coordenar a certificação da segurança das empresas ferroviárias que dispõem de canais horários internacionais, nos termos do artigo 15.º da Directiva 2001/14/CE.

A Agência prestar-lhes-á o seu apoio no desempenho destas funções.

▼ C1*Artigo 18.º***Relatório anual**

A autoridade responsável pela segurança deve publicar um relatório anual sobre as suas actividades 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 em matéria de segurança ferroviária;
- c) A evolução da certificação de segurança e da autorização de segurança;
- d) Os resultados da supervisão dos gestores das infra-estruturas e das empresas ferroviárias, bem como a experiência adquirida com essa supervisão;

▼ M2

- e) Sobre as isenções concedidas ao abrigo do n.º 8 do artigo 14.º-A.

▼ C1

CAPÍTULO V

INQUÉRITOS SOBRE ACIDENTES E INCIDENTES*Artigo 19.º***Obrigação de investigar**

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

2. Para além dos acidentes graves, o organismo responsável pelos inquéritos previsto no 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 de carácter estrutural ou dos componentes de interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade ou convencionais.

Cabe ao organismo responsável pelos inquéritos decidir da realização ou não de um inquérito sobre 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 comunitário;
- e
- d) Pedidos dos gestores das infra-estruturas, das empresas ferroviárias, da autoridade responsável pela segurança ou dos Estados-Membros.

3. O âmbito dos inquéritos e o procedimento a adoptar para a sua realização devem ser determinados pelo organismo responsável pelos inquéritos, tendo em conta os princípios e os objectivos dos artigos 20.º e 22.º e em função dos ensinamentos que espera retirar do acidente ou incidente para o reforço da segurança.

▼ C1

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 respectivos 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. Em conformidade com a legislação em vigor nos Estados-Membros e, se for caso disso, em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judiciário, as pessoas que efectuarem o inquérito devem obter o mais rapidamente possível:

- a) Acesso ao local do acidente ou incidente, bem como ao material circulante envolvido, à infra-estrutura em causa e às instalações de controlo do tráfego e de sinalização;
- b) O direito de receber de imediato uma listagem de provas e de proceder à remoção controlada de destroços e instalações ou componentes da infra-estrutura para efeitos de exame ou análise;
- c) Acesso e possibilidade de utilização do conteúdo dos aparelhos de registo e dos equipamentos de bordo para registo de mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e do controlo de tráfego;
- d) Acesso aos resultados do exame dos corpos das vítimas;
- e) Acesso aos resultados dos exames efectuados 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 infra-estrutura, das empresas ferroviárias envolvidas e da autoridade responsável pela segurança.

3. O inquérito deve ser efectuado independentemente de qualquer inquérito judicial.

*Artigo 21.º***Organismo responsável pelos inquéritos**

1. Cada Estado-Membro deve assegurar que os inquéritos sobre acidentes e incidentes mencionados no artigo 19.º sejam realizados por um organismo permanente, que deve integrar, pelo menos, uma pessoa 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 infra-estrutura, 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 responsável pelos inquéritos. Deve também ser funcionalmente independente da autoridade responsável pela segurança e de qualquer entidade reguladora dos caminhos-de-ferro.

2. O organismo responsável pelos inquéritos deve desempenhar as suas tarefas de modo independente das organizações mencionadas no n.º 1 e ter a capacidade de obter recursos suficientes para o efeito. Os seus membros devem possuir um estatuto que lhes confira as garantias de independência necessárias.

▼ **C1**

3. Os Estados-Membros devem aprovar disposições no sentido de as empresas ferroviárias, os gestores da infra-estrutura e, se for caso disso, a autoridade responsável pela segurança serem obrigados a informar imediatamente o organismo responsável pelos inquéritos dos acidentes e incidentes a que se refere o artigo 19.º O organismo responsável pelos inquéritos deve poder responder a essas informações e tomar as disposições necessárias para iniciar o inquérito o mais tardar uma semana após a recepção do relatório relativo ao acidente ou incidente em questão.

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

5. Se necessário, o organismo responsável pelos inquéritos pode solicitar a assistência dos organismos responsáveis pelos inquéritos de outros Estados-Membros ou da Agência para lhe fornecerem apoio pericial ou efectuarem inspecções, análises ou avaliações técnicas.

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

7. Os organismos responsáveis pelos inquéritos manterão um intercâmbio activo de opiniões e experiências com o objectivo 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.

Artigo 22.º

Procedimento de inquérito

1. Os acidentes ou incidentes a que se refere o artigo 19.º devem ser objecto de inquérito por parte do organismo responsável pelos inquéritos 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 efectuado em cooperação. No primeiro caso, o outro organismo poderá participar no inquérito e partilhar plenamente os seus resultados.

Os organismos responsáveis pelos inquéritos de outro Estado-Membro devem ser convidados a tomar parte no inquérito sempre que uma empresa ferroviária estabelecida ou licenciada nesse Estado-Membro esteja envolvida no acidente ou incidente.

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 responsável pelos inquéritos deve obter os meios adequados, incluindo as competências operacionais e técnicas necessárias para efectuar o inquérito. Essas competências podem ser mobilizadas dentro do próprio organismo ou no exterior, consoante a natureza do acidente ou do incidente que será objecto de inquérito.

▼C1

3. O inquérito deve ser efectuado da forma mais aberta possível, permitindo que todas as partes sejam ouvidas e partilhem os resultados. O gestor da infra-estrutura e as empresas ferroviárias em questão, a autoridade responsável pela 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 projectos de relatórios.

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

*Artigo 23.º***Relatórios**

1. O inquérito sobre um acidente ou incidente a que se refere o artigo 19.º deve ser objecto de relatórios, cuja forma dependerá do tipo e da gravidade do acidente ou incidente e da importância das conclusões. Os relatórios indicarão os objectivos 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 responsável pelos inquéritos deve tornar público o relatório final no mais curto prazo possível e, em princípio, o mais tardar, 12 meses após a data da ocorrência. O relatório deve seguir, tanto quanto possível, a estrutura enunciada no anexo V. O relatório, acompanhado das recomendações em matéria de segurança, deve ser enviado às partes envolvidas mencionadas no n.º 3 do artigo 22.º e aos organismos e partes interessadas de outros Estados-Membros.

3. O organismo responsável pelos inquéritos publicará anualmente, até 30 de Setembro, um relatório sobre os inquéritos efectuados no ano anterior, as recomendações formuladas em matéria de segurança 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 responsável pelo 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 responsável pelo inquérito deve enviar à Agência uma cópia do relatório final mencionado no n.º 2 do artigo 23.º e do relatório anual previsto no n.º 3 do artigo 23.º

*Artigo 25.º***Recomendações em matéria de segurança**

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

▼ C1

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

3. A autoridade responsável pela segurança e as outras autoridades ou organismos ou, se for caso disso, os outros Estados-Membros destinatários das recomendações informarão o organismo responsável pelos inquéritos, pelo menos uma vez por ano, das medidas tomadas ou previstas na sequência da recomendação.

CAPÍTULO VI

COMPETÊNCIAS DE EXECUÇÃO

▼ M2*Artigo 26.º***Adaptação dos anexos**

Os anexos devem ser adaptados ao progresso técnico e científico. Esta medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2-A do artigo 27.º.

▼ C1*Artigo 27.º***Procedimento de comité**

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

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

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

▼ M2

2-A. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

▼ C1

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no seu artigo 8.º

▼ M2

▼ C1*Artigo 28.º***Medidas de execução**

1. Os Estados-Membros poderão apresentar à Comissão eventuais questões relativas à execução da presente directiva. As decisões adequadas serão aprovadas nos termos do n.º 2 do artigo 27.º

▼ C1

2. A pedido de um Estado-Membro ou por sua própria iniciativa, a Comissão analisará, em casos específicos, a aplicação e a execução das disposições relativas à certificação de segurança e à autorização de segurança e, no prazo de dois meses a contar da recepção do pedido, decidirá, nos termos do n.º 2 do artigo 27.º, se a medida em causa pode continuar a ser aplicada. A Comissão comunicará a sua decisão ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros.

CAPÍTULO VII

DISPOSIÇÕES GERAIS E FINAIS

▼ M4

▼ C1*Artigo 31.º***Relatório e outras acções comunitárias**

Antes de 30 de Abril de 2007 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução da presente directiva.

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

*Artigo 32.º***Sanções**

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

Os Estados-Membros devem notificar a Comissão desse regime até à data prevista no artigo 33.º, bem como de qualquer alteração posterior, no mais breve prazo.

*Artigo 33.º***Execução**

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 30 de Abril de 2006 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

▼ C1

Artigo 34.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 35.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

▼ **M5***ANEXO I***INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA**

As autoridades de segurança, definidas no artigo 3.º, alínea g), devem comunicar anualmente os indicadores comuns de segurança (ICS).

Caso sejam comunicados, os indicadores relacionados com as atividades mencionadas no artigo 2.º, n.º 2, alíneas a) e b), devem sê-lo separadamente.

Caso sejam identificados novos factos ou erros após a apresentação do relatório, a autoridade 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.

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

1. Indicadores relativos aos acidentes

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

- colisão de comboio com veículo ferroviário,
- colisão de comboio com objeto dentro do gabari de obstáculos,
- descarrilamento de comboio,
- acidente em passagem de nível, inclusive com peões, com valores discriminados pelos cinco tipos de passagem de nível definidos no ponto 6.2,
- acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento, excetuando suicídio e tentativa de suicídio,
- incêndio no material circulante,
- 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, descarrilamento seguido de incêndio).

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

- passageiro (igualmente em relação ao número total de passageiros.km e de comboios de passageiros.km),
- trabalhador ou subcontratado,
- utilizador de passagem de nível,
- intruso,
- outra pessoa, numa plataforma,
- outra pessoa, fora de uma plataforma.

▼M5**2. Indicadores relativos às mercadorias perigosas**

Número total e relativo (por comboio.km) de acidentes envolvendo o transporte ferroviário de mercadorias perigosas, com valores discriminados pelas seguintes categorias:

- acidentes com, pelo menos, um veículo ferroviário que transportava mercadorias perigosas, conforme definidas no apêndice,
- 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 e tentativas de suicídio.

4. Indicadores relativos aos precursores de acidentes

Número total e relativo (por comboio.km) de precursores de acidentes e valores discriminados pelos seguintes tipos de precursor:

- carril partido,
- garrote ou outra deformação da via,
- falha na sinalização contrária à segurança,
- ultrapassagem de sinal fechado com passagem por um ponto de perigo,
- ultrapassagem de sinal fechado sem passagem por um ponto de perigo,
- roda partida em material circulante ao serviço,
- eixo partido em material circulante ao serviço.

Todos os precursores, tenham ou não sido causa de acidente, devem ser comunicados. (Um precursor que tenha sido causa de acidente significativo deve também ser comunicado no âmbito dos indicadores relativos aos precursores; um precursor que não tenha sido causa de acidente significativo deve ser comunicado apenas no âmbito dos indicadores relativos aos precursores.)

5. Indicadores para calcular o impacto económico dos acidentes

Custo total e relativo (por comboio.km) em euros:

- dado pelo produto do número de mortos e de feridos graves pelo valor da prevenção de uma vítima (VPC),
- dos danos causados ao ambiente,
- dos danos materiais no material circulante ou na infraestrutura,
- dos atrasos causados por acidentes.

As autoridades de segurança devem comunicar o impacto económico dos acidentes significativos.

O VPC é o valor que a sociedade atribui à prevenção de uma vítima e, como tal, não constitui uma referência para efeitos de indemnização entre as partes envolvidas nos acidentes.

▼ M5**6. Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação**

6.1. Percentagem de vias equipadas com sistemas em funcionamento de proteção dos comboios (TPS — *Train Protection System*) e percentagem de comboios.km com TPS a bordo, nos casos em que estes sistemas fornecem:

- avisos ou alertas,
- alerta e paragem automática,
- alerta e paragem automática e supervisão discreta da velocidade,
- alerta e paragem automática e supervisão contínua da velocidade.

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

- a) Passagem de nível passiva;
- b) Passagem de nível ativa:
 - i) manual,
 - ii) automática, com aviso para os utilizadores,
 - iii) automática, com proteção para os utilizadores,
 - iv) com proteção do lado dos comboios.

▼ **M5***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 no material, na via, noutras instalações ou no ambiente ou uma interrupção prolongada da circulação, com exceção dos acidentes em oficinas, armazéns ou parques de material;
- 1.2. «Danos significativos no material, na via, noutras instalações ou no 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. Incluem-se as locomotivas sem carga, isto é, que circulam isoladas;
- 1.5. «Colisão de comboio com veículo ferroviário»: 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 de comboio 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), inclusive com catenárias;
- 1.7. «Descarrilamento de comboio»: acidente 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 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 de veículos ferroviários ou com pessoas que caem ou são atingidas por objetos soltos, a bordo, durante a viagem;
- 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;

▼ **M5**

- 1.11. «Outros tipos de acidente»: todos os acidentes que não os já mencionados (colisão de comboio com veículo ferroviário, colisão de comboio com objeto dentro do gabari de obstáculos, 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 os membros da tripulação do comboio, que efetue uma viagem por caminho de ferro. Incluem-se, unicamente para efeitos das estatísticas de acidentes, os passageiros que tentam embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento;
- 1.13. «Trabalhador ou subcontratado»: qualquer pessoa cuja atividade profissional esteja ligada ao caminho de ferro e que se encontre a trabalhar no momento do acidente. Incluem-se o pessoal das empresas subcontratadas, os subcontratados independentes, a tripulação do comboio e as pessoas que trabalham com o material circulante e na infraestrutura;
- 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. «Outra pessoa, numa plataforma»: qualquer pessoa que se encontre numa plataforma e não seja «passageiro», «trabalhador ou subcontratado», «utilizador de passagem de nível», «outra pessoa, fora de uma plataforma» ou «intruso»;
- 1.17. «Outra pessoa, fora de uma plataforma»: qualquer pessoa que se encontre numa plataforma e não seja «passageiro», «trabalhador ou subcontratado», «utilizador de passagem de nível», «outra pessoa, numa plataforma» ou «intruso»;
- 1.18. «Morto»: qualquer pessoa que perde a vida no momento do acidente ou nos 30 dias seguintes em consequência do mesmo, excluindo suicídios;
- 1.19. «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»: ato deliberado de um indivíduo contra si próprio do qual resulta a morte, registado e classificado como tal pelas autoridades nacionais competentes;
- 3.2. «Tentativa de suicídio»: ato deliberado de um indivíduo contra si próprio do qual resultam ferimentos graves.

⁽¹⁾ Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviário de mercadorias perigosas, 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).

▼ M5**4. Indicadores relativos aos precursores de acidentes**

- 4.1. «Carril partido»: carril que se separou em duas ou mais partes ou do qual se desprende um pedaço metálico, causando uma falha de mais de 50 mm de comprimento e mais de 10 mm de profundidade na superfície de rolamento;
- 4.2. «Garrote ou outra deformação da 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 contrária à segurança»: 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 com passagem por um ponto de perigo»: situação em que qualquer parte de um comboio ultrapassa os limites do seu movimento autorizado e o ponto de perigo.
- 4.5. «Ultrapassagem de sinal fechado sem passagem por um ponto de perigo»: situação em que qualquer parte de um comboio ultrapassa os limites do seu movimento autorizado mas não o ponto de perigo.

Movimento não autorizado, na aceção dos pontos 4.4 e 4.5, é:

- a ultrapassagem de um sinal luminoso da via ou de um semáforo fechado, ou de uma ordem de paragem (STOP), quando não está operacional um sistema de proteção dos comboios (TPS),
- o desrespeito do fim de uma autorização de movimento em segurança proveniente de um sistema TPS,
- 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 portáteis.

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

As autoridades de segurança podem comunicar separadamente os dados relativos aos quatro índices de movimentos não autorizados enumerados nos travessões do presente ponto, mas devem comunicar pelo menos um indicador agregado que inclua dados sobre os quatro índices.

- 4.6. «Roda partida em material circulante ao serviço», roda afetada por rotura e que cria risco de acidente (descarrilamento ou colisão);
- 4.7. «Eixo partido em material circulante ao serviço», eixo afetado por rotura e que cria risco de acidente (descarrilamento ou colisão).

▼ **M5****5. Métodos comuns para calcular o impacto económico dos acidentes****5.1. O valor da prevenção de uma vítima (VPC) compõe-se dos seguintes elementos:**

- 1) Valor da segurança *per se*: valores da disposição de pagar (*Willingness to Pay* — WTP) baseados em estudos de preferência declarada efetuados no Estado-Membro em que se aplicam.
- 2) Custos económicos diretos e indiretos: custos avaliados no Estado-Membro e que são compostos por:
 - custos médicos e de reabilitação,
 - custas judiciais, custos policiais, custos da investigação privada do acidente, custos dos serviços de emergência e custos administrativos do seguro,
 - perdas de produção: valor para a sociedade dos bens e serviços que poderiam ter sido produzidos pela pessoa se o acidente não tivesse ocorrido.

No cálculo dos custos decorrentes da existência de vítimas, as mortes e os ferimentos graves devem ser considerados separadamente (VPC diferentes para mortes e para ferimentos graves).

5.2. Princípios comuns para avaliar o valor da segurança *per se* e os custos económicos diretos/indiretos

Relativamente ao valor da segurança *per se*, a avaliação da adequação das estimativas disponíveis deve basear-se nas seguintes considerações:

- As estimativas devem dizer respeito a um sistema de valoração da redução do risco de mortalidade no setor dos transportes e seguir uma abordagem WTP conforme com os métodos de preferência declarada;
- A amostra de pessoas interrogadas utilizada para a determinação dos valores deve ser representativa da população em causa. Concretamente, a amostra deve refletir a distribuição etária/de rendimentos, juntamente com outras características socioeconómicas/demográficas relevantes da população;
- No que respeita ao método para obter os valores da WTP, a sondagem deve apresentar perguntas claras e com significado para as pessoas interrogadas.

Os custos económicos diretos e indiretos devem ser avaliados com base nos custos reais suportados pela sociedade.

5.3. Definições

5.3.1. «Custo dos danos causados ao ambiente»: custos a suportar pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infraestrutura, avaliados com base na sua experiência, para repor a zona afetada no estado em que se encontrava antes do acidente ferroviário.

5.3.2. «Custo dos danos materiais no material circulante ou na infraestrutura»: custo do fornecimento de material circulante novo ou de infraestrutura nova, com as mesmas funcionalidades e parâmetros técnicos que os irremediavelmente danificados, e custo da reposição do material circulante ou da infraestrutura reparável no estado em que se encontrava antes do acidente, a estimar em ambos casos pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infraestrutura com base na sua experiência, incluindo igualmente os custos da locação financeira de material circulante decorrente da indisponibilidade dos veículos danificados.

▼ **M5**

5.3.3. «Custo dos atrasos causados por acidentes»: valor monetário dos atrasos sofridos pelos utentes do transporte ferroviário (passageiros e clientes do segmento de mercadorias) em consequência dos acidentes, calculado com base no seguinte modelo:

VT = valor monetário das economias de tempo de viagem

Valor do tempo para um passageiro de um comboio (uma hora)

$$VT_p = [VT \text{ dos passageiros que viajam por motivos laborais}] * [\text{percentagem média de passageiros que viajam por motivos laborais por ano}] + [VT \text{ dos passageiros que viajam por motivos não laborais}] * [\text{percentagem média de passageiros que viajam por motivos não laborais por ano}]$$

VT_p é medido em EUR por passageiro por hora.

«Passageiro que viaja por motivos laborais»: passageiro que viaja no âmbito das suas atividades profissionais. Excluem-se os passageiros que viajam entre o local de residência e o local de trabalho.

Valor do tempo para um comboio de mercadorias (uma hora):

$$VT_f = [VT \text{ dos comboios de mercadorias}] * [(toneladas.km)/(comboios.km)]$$

VT_f é medido em EUR por tonelada de mercadorias transportadas por hora.

Quantidade média, em toneladas, de mercadorias transportadas por comboio num ano = (toneladas.km)/(comboios.km)

CM = Custo de 1 minuto de atraso de um comboio

Comboio de passageiros

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(passageiros.km)/(comboios.km)]$$

Número médio de passageiros por comboio num ano = (passageiros.km)/(comboios.km)

Comboio de mercadorias

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Os fatores K1 e K2 estabelecem a relação entre o valor do tempo e o valor do atraso, estimados com base em estudos de preferência declarada, para ter em conta que o tempo perdido devido aos atrasos é percecionado muito mais negativamente do que o tempo de viagem normal.

Custo dos atrasos devidos a acidente = CM_p * (minutos de atraso dos comboios de passageiros) + CM_f * (minutos de atraso dos comboios de mercadorias)

Âmbito de aplicação do modelo

O custo dos atrasos deve ser calculado para os acidentes significativos do seguinte modo:

— atrasos reais nas linhas ferroviárias em que os acidentes ocorreram, medidos na estação-término

— atrasos reais ou, caso não seja possível, atrasos estimados nas outras linhas afetadas.

▼ **M5****6. Indicadores relativos à segurança técnica da infraestrutura e à sua implementação**

- 6.1. «Sistema de proteção dos comboios (TPS)»: sistema que contribui para que sejam respeitados os sinais e os limites de velocidade.
- 6.2. «Sistemas de bordo»: sistemas que ajudam o maquinista a respeitar a sinalização de via e a sinalização de cabina, proporcionando proteção nos pontos de perigo e obrigando a respeitar os limites de velocidade. Os sistemas TPS de bordo podem descrever-se do seguinte modo:
- a) Alerta, modalidade que fornece alertas automáticos ao maquinista.
 - b) Alerta e paragem automática, modalidade que fornece alertas automáticos ao maquinista e impõe a paragem automática em caso de ultrapassagem de um sinal fechado.
 - c) Alerta e paragem automática e supervisão discreta da velocidade, modalidade de proteção nos pontos de perigo, entendendo-se por “supervisão discreta da velocidade” a supervisão da velocidade em determinados locais (armadilhas de velocidade) na aproximação a um sinal.
 - d) Alerta e paragem automática e supervisão contínua da velocidade, modalidade de proteção nos pontos de perigo e supervisão contínua dos limites de velocidade na linha, entendendo-se por “supervisão contínua da velocidade” a contínua indicação e imposição do respeito da velocidade máxima autorizada em todos os troços da linha.

Considera-se que a modalidade (d) corresponde a um sistema de proteção automática dos comboios (ATP).

- 6.3. «Passagem de nível»: intersecção ao mesmo nível entre uma estrada ou passagem e uma via-férrea, reconhecida como tal 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.
- 6.4. «Estrada»: para efeitos das estatísticas de acidentes ferroviários, qualquer estrada, rua ou via rápida, pública ou privativa. Incluem-se os caminhos pedonais e as ciclovias adjacentes.
- 6.5. «Passagem»: qualquer via, com exceção das estradas, destinada à passagem de pessoas, animais, veículos ou maquinaria.
- 6.6. «Passagem de nível passiva»: uma passagem de nível sem qualquer sistema de aviso ou proteção que se ative sempre que seja perigoso para os utilizadores atravessarem a via-férrea.
- 6.7. «Passagem de nível ativa»: passagem de nível cujos utilizadores são protegidos ou avisados da aproximação dos comboios por dispositivos sempre que seja perigoso atravessarem a via-férrea.

— Proteção por dispositivos físicos:

— semibarreiras ou barreiras completas,

— cancelas/portões.

▼M5

— Aviso por equipamentos fixos nas passagens de nível:

- dispositivos óticos: luzes,
- dispositivos sonoros: campainhas, sirenes, buzinas, etc.

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

- a) Manual: passagem de nível em que a proteção ou o aviso para os utilizadores é acionado manualmente por um trabalhador ferroviário.
- b) Automática, com aviso para os utilizadores: passagem de nível em que a aproximação dos comboios faz acionar o aviso para os utilizadores.
- c) Automática, com proteção para os utilizadores: passagem de nível em que a aproximação dos comboios faz acionar a proteção para os utilizadores. Incluem-se as passagens de nível com proteção e aviso para os utilizadores.
- d) Com proteção do lado dos comboios: passagem de nível em que um sinal ou outro sistema de proteção dos comboios permite que um comboio avance se a passagem de nível assegurar a plena proteção dos utilizadores e estiver desimpedida.

7. Definições das bases de cálculo

- 7.1. «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 na rede entre a origem e o destino. Só deve contar a distância percorrida no território nacional do país declarante.
- 7.2. «Passageiro.km»: unidade de medida que corresponde ao transporte de comboio de um passageiro na distância de um quilómetro. Só deve contar a distância percorrida no território nacional do país declarante.
- 7.3. «Linha.km»: extensão, em quilómetros, da rede ferroviária do Estado-Membro, na aceção do artigo 2.º. No caso das linhas multivias, só deve contar a distância entre a origem e o destino.
- 7.4. «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.

▼ C1*ANEXO II***NOTIFICAÇÃO DAS NORMAS DE SEGURANÇA NACIONAIS**

As normas de segurança nacionais a notificar à Comissão nos termos do artigo 8.º compreendem:

1. Normas relativas aos objectivos e métodos de segurança nacionais em vigor;
2. Normas relativas aos requisitos aplicáveis aos sistemas de gestão da segurança e à certificação de segurança das empresas ferroviárias;

▼ M2
_____**▼ C1**

4. Normas comuns de exploração da rede ferroviária que ainda não se encontrem abrangidas por ETI, incluindo normas respeitantes ao sistema de sinalização e de gestão do tráfego;
5. Normas que definam os requisitos aplicáveis às normas de exploração internas suplementares (normas da empresa) que devem ser estabelecidas pelos gestores das infra-estruturas e pelas empresas ferroviárias;
6. Normas relativas aos requisitos aplicáveis ao pessoal que desempenha tarefas de segurança cruciais, incluindo critérios de selecção, aptidão médica, formação profissional e certificação, caso não se encontrem ainda abrangidas por uma ETI;
7. Normas relativas aos inquéritos a acidentes e incidentes.

▼ C1

ANEXO III

SISTEMAS DE GESTÃO DE SEGURANÇA

1. *Requisitos aplicáveis ao sistema de gestão da segurança*

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

2. *Elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança*

Os elementos fundamentais do sistema de gestão da segurança são:

- a) Uma política de segurança aprovada pelo director executivo da organização e comunicada a todo o pessoal;
- b) Objectivos qualitativos e quantitativos da organização em termos de manutenção e reforço da segurança, bem como planos e procedimentos para alcançar esses objectivos;
- c) Procedimentos destinados a satisfazer as normas técnicas e de exploração em vigor, novas ou alteradas, ou outras condições normativas previstas

— nas ETI,

ou

— nas normas nacionais de segurança mencionadas no artigo 8.º e no anexo II,

ou

— noutras normas aplicáveis,

ou

— em decisões da autoridade,

e procedimentos destinados a garantir o cumprimento das normas e de outras condições normativas ao longo do ciclo de vida do equipamento e durante as operações;

- d) Procedimentos e métodos destinados a efectuar uma avaliação dos riscos e a aplicar medidas de controlo dos riscos sempre que uma mudança das condições de exploração ou a introdução de material novo introduza novos riscos para a infra-estrutura ou para as operações;
- e) Oferta de programas de formação do pessoal e de sistemas destinados a garantir que o nível de competência do pessoal é mantido e que as tarefas são realizadas em conformidade;
- f) Disposições tendo em vista a circulação de informações suficientes dentro da organização e, se for caso disso, entre as organizações que exploram a mesma infra-estrutura;
- g) Procedimentos e modelos de documentação da informação sobre segurança e designação de procedimentos de controlo da configuração da informação fundamental em matéria de segurança;

▼ C1

- h) Procedimentos destinados a garantir a notificação, o inquérito e a análise de acidentes, incidentes, casos de quase acidente e outras ocorrências perigosas e a adopção das medidas de prevenção necessárias;
- i) Planos de acção, alerta e informação em caso de emergência, acordados com as autoridades públicas competentes;
- j) Disposições tendo em vista uma auditoria interna periódica do sistema de gestão da segurança.

▼ C1*ANEXO IV***DECLARAÇÕES RELATIVAS À PARTE DO CERTIFICADO DE SEGURANÇA RESPEITANTE À REDE**

Para permitir à autoridade responsável pela segurança emitir a parte do certificado de segurança respeitante à rede devem ser-lhe apresentados os documentos abaixo indicados:

- documentação da empresa ferroviária sobre as ETI ou partes de ETI e, se for caso disso, as normas de segurança nacionais e outras normas aplicáveis às suas operações, pessoal e material circulante, e sobre a forma como o sistema de gestão da segurança garante a conformidade,
- documentação da empresa ferroviária sobre as diversas categorias de pessoal empregado ou contratado, incluindo prova de que o mesmo satisfaz os requisitos das ETI ou das normas nacionais e de que foi devidamente certificado,
- documentação da empresa ferroviária sobre os diversos tipos de material circulante utilizado, incluindo prova de que o mesmo satisfaz os requisitos das ETI ou das normas nacionais e de que foi devidamente certificado.

A fim de evitar uma duplicação de esforços e reduzir o volume de informação, deverá ser apresentada apenas documentação sumária no que se refere aos elementos que cumprem as ETI e os outros requisitos das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE.

▼ C1

ANEXO V

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

O resumo deve incluir uma breve descrição da ocorrência, com indicação da data, local e consequências. Deve enunciar as causas directas e os factores que contribuíram para a ocorrência bem como as causas subjacentes determinadas pelo inquérito. Deve ainda citar as principais recomendações e indicar os respectivos destinatários.

2. *Factos imediatos relacionados com a ocorrência*

1. Ocorrência:

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

2. Circunstâncias da ocorrência:

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

3. Mortes e danos corporais e materiais:

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

4. Circunstâncias externas:

- condições atmosféricas e referências geográficas.

3. *Registo dos inquéritos*

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

▼ C1

- pessoal ferroviário, incluindo empreiteiros,
 - outras testemunhas.
2. Sistema de gestão da segurança:
- quadro organizativo e forma como as ordens são dadas e executadas,
 - requisitos aplicáveis ao pessoal e modo de os aplicar,
 - rotinas aplicáveis às auditorias e aos controlos internos e seus resultados,
 - *interface* entre os diversos intervenientes presentes na infra-estrutura.
3. Normas e regulamentações:
- normas e regulamentações comunitária e nacional aplicáveis,
 - outras normas, nomeadamente normas de exploração, instruções locais, requisitos aplicáveis ao pessoal, prescrições de manutenção e padrões aplicáveis.
4. Funcionamento do material circulante e das instalações técnicas:
- sistema de sinalização e de comando e controlo, incluindo registo a partir de aparelhos de registo automático de dados,
 - infra-estrutura,
 - equipamento de comunicações,
 - material circulante, incluindo registo a partir de aparelhos de registo automático de dados.
5. Documentação relativa ao sistema de funcionamento:
- medidas adoptadas pelo pessoal para controlo e sinalização do tráfego,
 - intercâmbio de mensagens verbais relacionadas com a ocorrência, incluindo documentação proveniente dos registos,
 - medidas tomadas para protecção e salvaguarda do local da ocorrência,
6. *Interface* homem-máquina-organização:
- horário de trabalho do pessoal envolvido,
 - circunstâncias de ordem médica e pessoal com influência na ocorrência, incluindo existência de tensão física ou psicológica,
 - concepção do equipamento com impacto na *interface* homem-máquina.
7. Ocorrências anteriores de carácter semelhante

▼ C14. *Análise e conclusões*

1. Relatório final da cadeia de acontecimentos:

- conclusões sobre a ocorrência, com base nos factos apurados no ponto 3.

2. Debate:

- análise dos factos apurados no ponto 3 com o objectivo de tirar conclusões sobre as causas da ocorrência e o desempenho dos serviços de salvamento.

3. Conclusões:

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

4. Observações suplementares:

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

5. *Medidas adoptadas*

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

6. *Recomendações*