REGULAMENTO (UE) N.º 1158/2010 DA COMISSÃO

de 9 de Dezembro de 2010

relativo a um método comum de segurança para avaliar a conformidade com os requisitos para a obtenção de certificados de segurança ferroviária

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a 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») [1], e, nomeadamente, o seu artigo 6.º, n.º 1, alínea b),

Tendo em conta a Recomendação ERA/REC/SAF/09-2009 da Agência Ferroviária Europeia, entregue à Comissão a 18 de Setembro de 2009, relativa a um método comum de segurança para a avaliação da conformidade,

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 2004/49/CE oferece um quadro de igualdade de condições para todas as empresas ferroviárias, dado que os mesmos requisitos de certificação da segurança serão aplicados em toda a União. O método comum de segurança visa proporcionar um quadro para que as autoridades nacionais de segurança harmonizem os seus critérios de tomada de decisões em toda a União Europeia, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 4, da Directiva 2004/49/CE.

(2) É necessário prever um método que permita às autoridades nacionais de segurança avaliar a adequação dos processos desenvolvidos pelas empresas ferroviárias para cumprirem os requisitos harmonizados para a obtenção de certificados emitidos nos termos do artigo 10.º, n.º 2, alínea a), (certificados de segurança «Parte A») e do artigo 10.º, n.º 2, alínea b), (certificados de segurança «Parte B») da Directiva 2004/49/CE. Os critérios que presidirão à avaliação a efectuar pelas autoridades nacionais de segurança devem ser definidos e os procedimentos a seguir devem ser estabelecidos.

(3) No que respeita à conformidade com o requisito de segurança segundo o qual a responsabilidade pela manutenção do veículo ferroviário deve ser claramente definida, uma empresa ferroviária que não seja a entidade responsável pela manutenção de todos os veículos usados nas suas operações deve, através de mecanismos contratuais apropriados, tal como o Contrato Geral de Uso, assegurar que cada veículo tenha uma entidade encarregada da manutenção que assuma a responsabilidade pela sua manutenção, em conformidade com o artigo 14.º-A da Directiva 2004/49/CE. A relação contratual deve especificar a troca de informações necessária entre ambas as empresas para garantir a exploração segura dos veículos.

(4) Na avaliação da conformidade com os requisitos de segurança de produtos ou serviços fornecidos por empresas contratadas ou fornecedores de empresas ferroviárias, tal como a prestação de serviços por centros de formação reconhecidos nos termos da Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade [2], as autorizações ou certificados concedidos em conformidade com a legislação pertinente da União a empresas contratadas ou fornecedores podem ser considerados comprovativos válidos. A certificação das entidades responsáveis pela manutenção feita nos termos do artigo 14.º-A da Directiva 2004/49/CE pode também ser considerada um comprovativo válido. Até entrar em vigor o sistema de certificação europeu, os certificados emitidos com base no Memorando de Entendimento que estabelece os princípios básicos de um sistema comum de certificação de entidades que têm a cargo a manutenção de vagões de carga [3], assinado a 14 de Maio de 2009, podem ser considerados comprovativos válidos na avaliação da conformidade com os requisitos de segurança pertinentes.

(5) As autoridades nacionais de segurança avaliam a capacidade de uma empresa ferroviária para cumprir todos os requisitos necessários para o exercício da sua actividade, em geral, e na rede específica para a qual procura obter um certificado avaliando o seu sistema de gestão da segurança a nível global.

(6) Cada autoridade nacional de segurança deve implementar procedimentos para examinar se os resultados previstos no pedido de um certificado de segurança estão a ser atingidos operacionalmente após a concessão do certificado e se todos os requisitos necessários estão a ser continuamente cumpridos, conforme determinam o artigo 16.º, n.º 2, alínea f), e o artigo 17.º, n.º 2, da Directiva 2004/49/CE. Por conseguinte, é necessário desenvolver um regime de supervisão pós-concessão assente em princípios-chave fundamentais para que seja assegurada a utilização de uma abordagem harmonizada pelas autoridades nacionais de segurança em cada Estado-Membro.

[1] JO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

[2] JO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

[3] http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/doc/signed_mou_on_ecm.pdf

(7) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité referido no artigo 27.º, n.º 1, da Directiva 2004/49/CE,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto

O presente regulamento estabelece um método comum de segurança (CSM) para avaliação da conformidade com os requisitos para a obtenção de certificados de segurança ferroviária referidos no artigo 6.º, n.º 3, alínea b), da Directiva 2004/49/CE.

O método comum de segurança inclui:

a) Um procedimento e critérios para avaliação dos pedidos de certificados de segurança apresentados pelas empresas ferroviárias nos termos do artigo 10.º, nº 2, da Directiva 2004/49/CE, enunciados nos anexos I, II e III do presente regulamento;

b) Princípios para supervisionar o cumprimento das disposições da Directiva 2004/49/CE após a concessão do certificado pela autoridade nacional de segurança, enunciados no anexo IV do presente regulamento.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, aplica-se a seguinte definição: «Supervisão»: os procedimentos implementados pela autoridade nacional de segurança para fiscalizar o desempenho em matéria de segurança após ter concedido um certificado de segurança.

Artigo 3.º

Procedimentos para avaliação dos pedidos

1. Ao examinar os pedidos de certificados de segurança «Parte A» e «Parte B» apresentados após a entrada em vigor do presente regulamento, as autoridades nacionais de segurança devem aplicar o procedimento indicado no anexo I do presente regulamento para avaliarem a conformidade com as disposições da Directiva 2004/49/CE. As autoridades nacionais de segurança devem usar os critérios de avaliação indicados no anexo II do presente regulamento para os certificados de segurança emitidos em conformidade com o artigo 10.º, n.º 3, da Directiva 2004/49/CE e os que constam do anexo III do presente regulamento para os certificados de segurança emitidos em conformidade com o artigo 10.º, n.º 4, da Directiva 2004/49/CE. Estes critérios devem também ser usados no caso da renovação de certificados de segurança em conformidade com o artigo 10.º, n.º 5, da Directiva 2004/49/CE.

2. Durante a avaliação, as autoridades nacionais de segurança podem aceitar o compromisso dos requerentes de que irão gerir os riscos através da utilização de contratos com terceiros. Os contratos devem também especificar a troca de informações necessária para assegurar a exploração segura dos veículos, especialmente nos aspectos relacionados com a gestão da manutenção.

3. Presume-se que os produtos ou serviços fornecidos por empresas contratadas ou fornecedores às empresas ferroviárias estão conformes com os requisitos de segurança, se as empresas contratadas, os fornecedores ou os produtos estiverem certificados segundo os regimes de certificação pertinentes, estabelecidos nos termos da legislação da União, para o fornecimento de tais produtos e serviços.

Artigo 4.º

Supervisão

Após a concessão de um certificado de segurança, as autoridades nacionais de segurança devem, tanto em relação aos certificados de segurança «Parte A» como aos «Parte B», supervisionar a aplicação contínua por parte das empresas ferroviárias do seu sistema de gestão da segurança e aplicar os princípios de supervisão enunciados no anexo IV.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

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

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 9 de Dezembro de 2010.

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO I

Procedimento para avaliação da conformidade com os requisitos para a obtenção de certificados de segurança a emitir em conformidade com o artigo 10.º, n.º 2, alíneas a) e b), da Directiva 2004/49/CE

1. Os procedimentos instaurados por uma autoridade nacional de segurança para receber e avaliar os pedidos e para conceder certificados de segurança devem assentar nos seguintes princípios-quadro.

a) Estabelecimento e revisão do processo de avaliação

As autoridades nacionais de segurança devem desenvolver processos estruturados e auditáveis a levar a cabo por pessoas competentes. Devem examinar os pedidos à luz dos critérios de avaliação dos sistemas de gestão da segurança enunciados nos anexos II e III. Devem registar e indicar as razões de todas as decisões. O processo geral de avaliação da autoridade nacional de segurança deve ser periodicamente revisto a nível interno e permanentemente melhorado de forma a garantir a sua eficácia e eficiência contínuas.

b) Qualidade do processo de avaliação

As autoridades nacionais de segurança devem controlar a qualidade do seu próprio desempenho em fases chave do processamento dos pedidos de certificados de segurança.

c) Âmbito da avaliação

A avaliação será efectuada ao nível do sistema de gestão e orientada para os processos. Se o escrutínio revelar a existência de deficiências, a autoridade nacional de segurança pode usar os seus poderes discricionários e, dependendo da natureza e gravidade da não conformidade, deve indicar os aspectos que precisam de ser melhorados. Em última análise, a autoridade nacional de segurança exerce o seu poder para rejeitar um pedido.

A avaliação deve ser:

— Apropriada aos riscos, à natureza e à dimensão das actividades do requerente;

— Baseada na determinação da capacidade geral da empresa ferroviária para operar de forma segura, conforme descrito no seu sistema de gestão da segurança.

d) Prazo para a avaliação

As autoridades nacionais de segurança devem concluir a avaliação dentro do prazo estipulado no artigo 12.º da Directiva 2004/49/CE, garantindo ao mesmo tempo que os comprovativos fornecidos pelo requerente são examinados com o devido cuidado. A autoridade nacional de segurança deve informar as empresas ferroviárias dos aspectos que considera mais preocupantes o mais cedo possível durante a fase de avaliação.

e) Tomada de decisões durante a avaliação

A decisão de aceitar ou rejeitar um pedido de certificado de segurança deve basear-se nos comprovativos facultados pelo requerente e no facto de ter sido ou não demonstrada a conformidade com os requisitos pertinentes.

2. A autoridade nacional de segurança deve avaliar se o pedido de um certificado de segurança está conforme com o Regulamento (CE) n.º 653/2007 da Comissão [1].

3. Em particular, a autoridade nacional de segurança deve avaliar se o resumo anexo ao manual do sistema de gestão da segurança permite um juízo inicial sobre a qualidade e a adequação do sistema de gestão da segurança e decidir em que áreas é necessário fornecer informações adicionais. A autoridade nacional de segurança pode, como parte desse pedido de informações adicionais, procurar obter todas as informações detalhadas que considere razoavelmente necessárias para ajudar na avaliação do pedido.

4. Ao conceder um certificado de segurança, a conformidade do sistema de gestão da segurança do requerente com os critérios de avaliação deve ser documentada em relação a cada critério.

[1] JO L 153 de 14.6.2007, p. 9.

5. Ao identificar uma dúvida ou eventual não conformidade, a autoridade nacional de segurança deve ser específica e ajudar o requerente a compreender o nível de detalhe que se pretende na resposta. Para tal, deve:

   a) Apresentar com exactidão os critérios pertinentes e certificar-se de que o requerente compreendeu claramente as áreas da não conformidade identificadas;

   b) Identificar a parte pertinente dos regulamentos, regras e normas relacionados;

   c) Indicar por que razão o critério de avaliação não foi cumprido;

   d) Acordar noutros compromissos, informações e qualquer comprovativo auxiliar a fornecer, conforme exigido pelo nível de detalhe do critério, e especificar não só a medida necessária para que o requerente corrija a lacuna, mas também o prazo para o cumprimento do exigido;

   e) Especificar os aspectos que, após a concessão do certificado, podem estar sujeitos a posteriores escrutínios através da supervisão.

6. Se uma empresa ferroviária pedir simultaneamente certificados de segurança «Parte A» e «Parte B», a autoridade nacional de segurança deve assegurar que o certificado «Parte A» seja concedido primeiro ou que ambos os certificados sejam concedidos conjuntamente, conforme previsto no Regulamento (CE) n.º 653/2007. Não obstante, as autoridades nacionais de segurança devem definir um procedimento para a forma de usar o formulário de pedido (em particular, a primeira página dos anexos) se for efectuado um novo pedido para ambos os certificados simultaneamente.

7. Os procedimentos-quadro gerais em vigor para a avaliação de pedidos de certificados de segurança devem também aplicar-se aos pedidos de certificados de segurança nos termos do artigo 10.º, n.º 2, alínea b), da Directiva 2004/49/CE.

8. A avaliação pela autoridade nacional de segurança de um pedido de certificado de segurança nos termos do artigo 10.º, n.º 2, alínea b), da Directiva 2004/49/CE deve incidir apenas na capacidade da empresa ferroviária para cumprir os requisitos necessários para operar na rede específica para a qual procura obter um certificado utilizando os procedimentos que definiu para obter um certificado «Parte A».

9. Estes critérios de avaliação exigem que se mostre que os resultados da aplicação dos procedimentos ou processos para gerir a exploração numa rede específica foram documentados e que foi assumido o compromisso de os aplicar. Assim, para verificar o cumprimento dos critérios, a autoridade nacional de segurança pode solicitar a apresentação de uma amostra da documentação que a empresa ferroviária planeia utilizar.

10. As autoridades nacionais de segurança devem cooperar no sentido de resolverem as questões de não conformidade com os critérios de avaliação para os certificados «Parte B» ou de sanarem as dúvidas quanto aos pedidos de certificados «Parte B». A autoridade nacional de segurança que avalia um pedido «Parte B» deve contactar a autoridade nacional de segurança que emitiu o certificado «Parte A» para discutir e acordar que medidas, se for o caso, cada uma tomará para assegurar a conformidade com os critérios de avaliação para o certificado Parte B.

ANEXO II

Critérios de avaliação da conformidade com os requisitos para a obtenção de certificados de segurança a emitir em conformidade com o artigo 10.º, n.º 2, alínea a), da Directiva 2004/49/CE relacionados com o sistema de gestão da segurança da empresa ferroviária, conforme descrito no artigo 9.º e no anexo III da referida Directiva

A. MEDIDAS DE CONTROLO DE RISCOS PARA TODOS OS RISCOS ASSOCIADOS À ACTIVIDADE DA EMPRESA FERROVIÁRIA [1]

A.1 Existem procedimentos para identificar os riscos associados à exploração ferroviária, incluindo os que resultam directamente das actividades laborais, das tarefas específicas ou da carga de trabalho e das actividades de outras organizações/pessoas.

A.2 Existem procedimentos para desenvolver e implementar medidas de controlo de riscos.

A.3 Existem procedimentos para monitorizar a eficácia dos planos de controlo de riscos e, se necessário, efectuar alterações.

A.4 Existem procedimentos para reconhecer a necessidade de cooperar com outras entidades (tais como o gestor da infra-estrutura, empresas ferroviárias, fabricantes, prestadores de serviços de manutenção, entidades responsáveis pela manutenção, detentores de veículos ferroviários, prestadores de serviços e entidades adjudicantes), se necessário, nos casos em que a partilha de interfaces possa eventualmente afectar a implementação de medidas adequadas de controlo dos riscos, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3, da Directiva 2004/49/CE.

A.5 Existem procedimentos para a documentação acordada e a comunicação com as entidades pertinentes, incluindo a identificação dos papéis e responsabilidades de cada organização participante e as especificações para trocas de informações.

A.6 Existem procedimentos que visam monitorizar a eficácia desses mecanismos e, se necessário, efectuar alterações.

B. CONTROLO DE RISCOS RELACIONADO COM A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO E O FORNECIMENTO DE MATERIAL [2]

B.1 Existem procedimentos para estabelecer requisitos/normas/processos de manutenção com base nos dados de segurança e na afectação do material circulante.

B.2 Existem procedimentos para adaptar a periodicidade da manutenção em função do tipo e dimensão do serviço prestado e/ou dos dados do material circulante.

B.3 Existem procedimentos para assegurar uma definição clara da responsabilidade pela manutenção que identifique as competências necessárias para os cargos de manutenção e atribua os níveis apropriados de responsabilidade.

B.4 Existem procedimentos para recolher informações sobre anomalias e defeitos decorrentes da exploração diária e para comunicar os mesmos aos responsáveis pela manutenção.

B.5 Existem procedimentos para identificar e comunicar às partes interessadas os riscos resultantes de defeitos e não conformidades de construção ou anomalias ao longo do ciclo de vida.

B.6 Existem procedimentos para verificar e controlar a qualidade e os resultados da manutenção por forma a garantir que estes estão conformes com as normas empresariais.

C. CONTROLO DE RISCOS RELACIONADO COM A UTILIZAÇÃO DE EMPRESAS CONTRATADAS E CONTROLO DE FORNECEDORES [3]

C.1 Existem procedimentos para verificar a competência das empresas contratadas (incluindo empresas subcontratadas) e dos fornecedores.

C.2 Existem procedimentos para verificar e controlar o desempenho e os resultados em matéria de segurança de todos os serviços contratados prestados tanto pela empresa contratada como pelo fornecedor no sentido de assegurar que estes cumprem os requisitos indicados no contrato.

[1] Artigo 9.º, n.º 2, da Directiva 2004/49/CE.
[2] Artigo 9.º, n.º 2, da Directiva 2004/49/CE.
[3] Artigo 9.º, n.º 2, da Directiva 2004/49/CE.

C.3 As responsabilidades e tarefas relacionadas com as questões de segurança ferroviária estão claramente definidas, são conhecidas e estão repartidas pelas diversas partes contratantes e por todas as outras partes interessadas.

C.4 Existem procedimentos que visam assegurar a rastreabilidade de documentos e contratos relacionados com a segurança.

C.5 Existem procedimentos para assegurar que as tarefas de segurança, incluindo a troca de informações relacionadas com a segurança, são executadas pelas empresas contratadas ou pelo fornecedor segundo os requisitos pertinentes indicados no contrato.

D. RISCOS RESULTANTES DE ACTIVIDADES DE OUTRAS PARTES EXTERNAS AO SISTEMA FERROVIÁRIO [1]

D.1 Existem procedimentos para identificar potenciais riscos provenientes de partes externas ao sistema ferroviário, se apropriado e razoável.

D.2 Existem procedimentos para estabelecer medidas de controlo que reduzam os riscos identificados no ponto D1 no que respeita às responsabilidades do requerente.

D.3 Existem procedimentos para monitorizar a eficácia das medidas identificadas no ponto D2 e, se apropriado, efectuar alterações.

E. DOCUMENTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA

E.1 Existe uma descrição da actividade que clarifica o tipo, a dimensão e o risco da exploração.

E.2 Existe uma descrição da estrutura do sistema de gestão da segurança, incluindo a repartição de papéis e responsabilidades.

E.3 Existe uma descrição dos procedimentos do sistema de gestão da segurança exigidos pelo artigo 9.º e pelo anexo III da Directiva 2004/49/CE, conformes com o tipo e a dimensão dos serviços explorados.

E.4 Os processos e tarefas críticos em termos de segurança relevantes para o tipo de actividade/serviço estão enumerados e resumidamente descritos.

F. DISTRIBUIÇÃO DE RESPONSABILIDADES [2]

F.1 Existe uma descrição da forma como é assegurada a coordenação das actividades do sistema de gestão da segurança na organização, com base nos conhecimentos comprovados e na responsabilidade principal ao nível da direcção.

F.2 Existem procedimentos que visam assegurar que o pessoal com responsabilidades delegadas dentro da organização tem a autoridade, a competência e os recursos apropriados para o cumprimento da sua função.

F.3 As áreas de responsabilidade relacionadas com a segurança e a atribuição de responsabilidades a funções específicas associadas às mesmas, assim como as suas interfaces, estão claramente definidas.

F.4 Existe um procedimento para assegurar que as tarefas de segurança estão claramente definidas e delegadas em colaboradores com competência adequada.

G. GARANTIR O CONTROLO POR PARTE DA DIRECÇÃO A DIVERSOS NÍVEIS [3]

G.1 Existe uma descrição do modo como as responsabilidades são atribuídas para cada processo relacionado com a segurança em toda a organização.

G.2 Existe um procedimento para a monitorização regular do desempenho da função, assegurada pela responsável hierárquico que tem de intervir se as tarefas não estiverem a ser executadas adequadamente.

G.3 Existem procedimentos para identificar e gerir o impacto de outras actividades de direcção no sistema de gestão da segurança.

[1] Artigo 9.º, n.º 2, da Directiva 2004/49/CE.
[2] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 1.
[3] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 1.

G.4 Existem procedimentos para responsabilizar quem desempenha um papel na gestão da segurança pela execução das suas funções.

G.5 Existem procedimentos para afectar recursos à execução das funções nos termos do sistema de gestão da segurança.

H. ENVOLVIMENTO DO PESSOAL E DOS SEUS REPRESENTANTES A TODOS OS NÍVEIS ([1])

H.1 Existem procedimentos para assegurar que o pessoal e os seus representantes estão adequadamente representados e são consultados para definir, propor, rever e desenvolver os aspectos de segurança dos procedimentos operacionais que possam envolver o pessoal.

H.2 O envolvimento do pessoal e os procedimentos de consulta estão documentados.

I. GARANTIR UMA MELHORIA CONSTANTE ([2])

Existem procedimentos para garantir, sempre que razoavelmente viável, a melhoria constante do sistema de gestão da segurança; entre estes, devem figurar:

a) Procedimentos para revisões periódicas do sistema de gestão da segurança, conforme necessário;

b) Procedimentos para descrever os mecanismos de monitorização e análise dos dados de segurança pertinentes;

c) Procedimentos para descrever de que forma as lacunas identificadas são rectificadas;

d) Procedimentos para descrever a implementação de novas regras de gestão da segurança baseadas na evolução e na experiência adquirida;

e) Procedimentos para descrever de que forma os resultados das auditorias internas são usados para melhorar o sistema de gestão da segurança.

J. POLÍTICA DE SEGURANÇA APROVADA PELO DIRECTOR EXECUTIVO DA ORGANIZAÇÃO E COMUNICADA A TODO O PESSOAL ([3])

Existe um documento que descreve a política de segurança da organização e que é:

a) Comunicado e disponibilizado a todo o pessoal, por ex. através da intranet da organização;

b) Apropriado ao tipo e à dimensão do serviço;

c) Aprovado pelo director executivo da organização.

K. OBJECTIVOS QUALITATIVOS E QUANTITATIVOS DA ORGANIZAÇÃO EM TERMOS DE MANUTENÇÃO E REFORÇO DA SEGURANÇA, BEM COMO PLANOS E PROCEDIMENTOS PARA ALCANÇAR ESSES OBJECTIVOS ([4])

K.1 Existem procedimentos para determinar os objectivos de segurança pertinentes em conformidade com o quadro legal, e existe um documento em que esses objectivos são declarados.

K.2 Existem procedimentos para determinar objectivos de segurança pertinentes, conformes com o tipo e a dimensão da exploração ferroviária abrangida e os riscos relevantes.

K.3 Existem procedimentos para avaliar regularmente o desempenho global em matéria de segurança face aos objectivos de segurança da empresa e aos estabelecidos ao nível do Estado-Membro.

([1]) Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 1.
([2]) Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 1.
([3]) Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea a).
([4]) Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea b).

K.4 Existem procedimentos para monitorizar e rever regularmente as disposições operacionais, através:

a) da recolha de dados de segurança pertinentes de forma a determinar as tendências no respeitante ao desempenho em matéria de segurança e a avaliar a conformidade com os objectivos;

b) da interpretação dos dados pertinentes e da implementação das alterações necessárias.

K.5 Existem procedimentos implementados pela empresa ferroviária para desenvolver planos e procedimentos para atingir os seus objectivos.

L. PROCEDIMENTOS PARA CUMPRIR AS NORMAS TÉCNICAS E DE EXPLORAÇÃO EM VIGOR, NOVAS E ALTERADAS, OU OUTRAS CONDIÇÕES NORMATIVAS PREVISTAS [1]

L.1 No que respeita aos requisitos relacionados com a segurança relevantes para o tipo e a dimensão da exploração, existem procedimentos para:

a) Identificar esses requisitos e actualizar os procedimentos pertinentes de forma a reflectirem as alterações neles introduzidas (gestão do controlo de alterações);

b) Implementá-los;

c) Monitorizar a conformidade com os mesmos;

d) Tomar medidas quando se identifica uma não conformidade.

L.2 Existem procedimentos para assegurar que são utilizados o pessoal, os procedimentos, os documentos específicos, o equipamento e o material circulante adequados para o objectivo visado.

L.3 O sistema de gestão da segurança prevê procedimentos para assegurar que a manutenção é levada a cabo de acordo com os requisitos pertinentes.

M. PROCEDIMENTOS E MÉTODOS PARA EFECTUAR UMA AVALIAÇÃO DOS RISCOS E 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 [2]

M.1 Existem procedimentos de gestão para alterações nos equipamentos, nos procedimentos, na organização, no pessoal ou nas interfaces.

M.2 Existem procedimentos de avaliação de riscos para gerir alterações e para aplicar o método comum de segurança para a determinação e a avaliação dos riscos, previsto no Regulamento (CE) n.º 352/2009 da Comissão [3], se necessário.

M.3 Existem procedimentos para incluir os resultados da avaliação de riscos noutros processos dentro da organização e torná-los visíveis para o pessoal pertinente.

N. 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 [4]

N.1 Existe um sistema de gestão de competências que inclui pelo menos:

a) A identificação dos conhecimentos e habilitações necessárias para funções relacionadas com a segurança;

b) Os princípios de selecção (nível educacional de base, aptidão mental e física exigida);

c) Formação inicial e certificação das competências e habilitações adquiridas;

d) Formação contínua e actualização periódica dos conhecimentos e habilitações possuídos;

e) Verificações periódicas de competências, se apropriado;

[1] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea c).
[2] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea d).
[3] JO L 108 de 29.4.2009, p. 4.
[4] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea e).

f) Medidas especiais no caso de acidentes/incidentes ou de ausência prolongada do trabalho, conforme necessário/se apropriado;

g) Formação específica relativa ao sistema de gestão da segurança para o pessoal directamente responsável por garantir o seu bom funcionamento.

N.2 Existem procedimentos dentro do sistema de gestão de competências que prevêem:

a) A identificação dos cargos que implicam o desempenho de funções de segurança;

b) A identificação dos cargos que implicam responsabilidades pela tomada de decisões operacionais no âmbito do sistema de gestão da segurança;

c) A obrigatoriedade de o pessoal possuir os necessários conhecimentos, habilitações e aptidões (médicas e psicológicas), adequados às suas funções e periodicamente actualizados;

d) A afectação do pessoal com as competências adequadas às funções pertinentes;

e) A monitorização do modo como as funções são desempenhadas e, se necessário, a implementação de medidas correctivas.

O. 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 [1]

O.1 Existem procedimentos que visam assegurar que:

a) O pessoal possui conhecimentos sobre o sistema de gestão da segurança e compreende-o, e é fácil aceder a informações; e

b) É facultada ao pessoal de segurança pertinente a documentação apropriada relativa ao sistema de gestão da segurança.

O.2 Existem procedimentos que visam assegurar que:

a) Informações operacionais fundamentais são pertinentes e válidas;

b) O pessoal tem conhecimento da sua existência antes de deverem ser aplicadas;

c) Estão disponíveis para o pessoal e, se necessário, são-lhes entregues formalmente cópias.

O.3 Existem disposições para a partilha de informações entre as empresas ferroviárias.

P. PROCEDIMENTOS E MODELOS DE DOCUMENTAÇÃO DA INFORMAÇÃO SOBRE SEGURANÇA E DESIGNAÇÃO DE PROCEDIMENTOS DE CONTROLO DA CONFIGURAÇÃO DA INFORMAÇÃO FUNDAMENTAL EM MATÉRIA DE SEGURANÇA [2]

P.1 Existem procedimentos que visam garantir que todas as informações de segurança pertinentes sejam precisas, completas, consistentes, fáceis de compreender, adequadamente actualizadas e devidamente documentadas.

P.2 Existem procedimentos para:

a) Formatar, gerar, distribuir e gerir o controlo das alterações a toda a documentação de segurança pertinente;

b) Receber, recolher e armazenar toda a documentação/informação pertinente em suporte papel ou através de outros sistemas de registo.

P.3 Existe um procedimento para o controlo da configuração de informações de segurança fundamentais.

[1] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea f).
[2] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea g).

Q. 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 [1]

Q.1 Existem procedimentos para assegurar que os acidentes, os incidentes, os quase-acidentes e outras ocorrências perigosas são:

a) Comunicados, registados, investigados e analisados;

b) Comunicados, conforme exigido pela legislação pertinente, aos organismos nacionais.

Q.2 Existem procedimentos que visam assegurar que:

a) As recomendações da autoridade nacional de segurança, do organismo nacional de investigação e do sector ou de investigações internas são avaliadas e implementadas se se justificar ou ordenar;

b) Os relatórios/informações pertinentes de outras empresas ferroviárias, gestores de infra-estruturas, entidades responsáveis pela manutenção e detentores de veículos ferroviários são considerados e tidos em conta.

Q.3 Existem procedimentos para a utilização das informações pertinentes relacionadas com a investigação e as causas dos acidentes, incidentes, quase-acidentes e outras ocorrências perigosas para colher ensinamentos e, se necessário, adoptar medidas preventivas.

R. PLANOS DE ACÇÃO, ALERTA E INFORMAÇÃO EM CASO DE EMERGÊNCIA, ACORDADOS COM AS AUTORIDADES PÚBLICAS COMPETENTES [2]

R.1 Um documento identifica todos os tipos de emergências, incluindo exploração em situação degradada, e existem procedimentos para identificar novos tipos de emergências.

R.2 Existem procedimentos para assegurar que, para cada tipo de emergência identificado:

a) Os serviços de emergência podem ser prontamente contactados;

b) São fornecidas aos serviços de emergência todas as informações pertinentes, tanto antecipadamente, para a preparação da resposta de emergência, como na altura da emergência.

R.3 Os papéis e responsabilidades de todas as partes estão identificados e descritos num documento.

R.4 Existem planos de acção, alerta e informação, que incluem:

a) Procedimentos para alertar todo o pessoal com responsabilidades na gestão de emergências;

b) Mecanismos para a comunicação dos referidos procedimentos a todas as partes, incluindo instruções de emergência para os passageiros;

c) Mecanismos para contactar de imediato o pessoal competente para que possa tomar as decisões eventualmente necessárias.

R.5 Existe um documento que descreve de que forma os recursos e os meios foram atribuídos e como foram definidos os requisitos de formação.

R.6 Existem procedimentos para restabelecer o mais rapidamente possível as condições normais de exploração.

R.7 Existem procedimentos para testar os planos de emergência em cooperação com outras partes, formar o pessoal, testar os procedimentos, identificar os pontos fracos e verificar de que forma as potenciais situações de emergência são geridas.

R.8 Existem procedimentos para garantir que o pessoal competente responsável (particularmente no que respeita aos serviços que envolvem mercadorias perigosas), com competências linguísticas adequadas, possa ser fácil e imediatamente contactado pelo gestor da infra-estrutura.

[1] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea h).
[2] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea i).

R.9 Existe um procedimento para contactar a entidade encarregada da manutenção ou o detentor (do veículo ferroviário) em caso de emergência.

S. DISPOSIÇÕES TENDO EM VISTA UMA AUDITORIA INTERNA PERIÓDICA DO SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA [1]

S.1 Existe um sistema interno de auditoria que é independente e imparcial e funciona de modo transparente.

S.2 Existe um programa de auditorias internas planeadas que pode ser revisto em função dos resultados de auditorias anteriores e da monitorização do desempenho.

S.3 Existem procedimentos para identificar e seleccionar auditores com as competências requeridas.

S.4 Existem procedimentos para:

a) Analisar e avaliar os resultados das auditorias;

b) Recomendar medidas de acompanhamento;

c) Acompanhar a eficácia das medidas;

d) Documentar a execução das auditorias e os resultados das mesmas.

S.5 Existem procedimentos para assegurar que os responsáveis superiores da cadeia de gestão conhecem os resultados das auditorias e assumem total responsabilidade pela implementação de alterações ao sistema de gestão da segurança.

S.6 Existe um documento que mostra como são planeadas as auditorias em relação aos mecanismos de monitorização de rotina para garantir a conformidade com os procedimentos e normas internos.

[1] Anexo III da Directiva 2004/49/CE, ponto 2, alínea j).

ANEXO III

Critérios de avaliação da conformidade com os requisitos para a obtenção de certificados de segurança a emitir em conformidade com o artigo 10.º, n.º 2, alínea b), da Directiva 2004/49/CE

CRITÉRIO GERAL

É descrito o serviço para o qual se procura obter um certificado «Parte B» e existe uma descrição da forma como os procedimentos genéricos da empresa ferroviária concebidos com vista à obtenção do certificado emitido nos termos do artigo 10.º, n.º 2, alínea a), da Directiva 2004/49/CE são aplicados ao desenvolvimento de todos os mecanismos (incluindo a afectação de recursos) instaurados para a prestação do serviço.

A. CONFORMIDADE COM AS REGRAS ESPECÍFICAS RELATIVAS À REDE [1]

A.1 Existem documentos com resultados que indicam que as regras específicas e os riscos específicos associados às operações na rede para a qual está a ser apresentado um pedido de certificado «Parte B» foram tidos em conta e que mostram que a empresa ferroviária pode cumprir quaisquer regras específicas da rede e quaisquer excepções ou derrogações a essas regras.

A.2 São identificadas as interfaces da rede com outras partes envolvidas na actividade ferroviária na rede em questão.

A.3 Existem documentos que indicam o modo como a empresa ferroviária irá interagir com o gestor da infra-estrutura para a rede e com outras empresas ferroviárias que operam na rede, incluindo detalhes sobre a forma como a informação é partilhada.

A.4 Existem documentos que indicam de que forma a empresa ferroviária irá lidar com situações de emergência, incluindo a coordenação com o gestor da infra-estrutura e as autoridades públicas pertinentes.

A.5 Existem documentos que identificam as regras para a investigação de acidentes/incidentes específicos e indicam que o requerente consegue cumpri-las.

B. CONFORMIDADE COM OS REQUISITOS ESPECÍFICOS DA REDE RESPEITANTES À COMPETÊNCIA DO PESSOAL [2]

B.1 A documentação demonstra que o sistema de gestão de segurança do requerente inclui um sistema de gestão de competências para:

a) Identificar as categorias do pessoal (empregado ou contratado) envolvido na prestação do serviço e

b) Providenciar pessoal competente para a rede em questão, especialmente quando se trate de pessoal a quem se pede a realização de uma variedade de tarefas, e garantir a certificação, se for caso disso.

B.2 A documentação demonstra que existem mecanismos para organizar o trabalho diário do pessoal de forma a garantir que as tarefas relacionadas com a segurança são realizadas e que o pessoal é afectado à tarefas apropriadas.

B.3 A documentação demonstra a capacidade do requerente para produzir os documentos a usar na formação do pessoal adequado e garantir que os documentos serão precisos, actualizados e numa linguagem e terminologia compreendidas pelo pessoal que precisa de os utilizar.

C. CONFORMIDADE COM OS REQUISITOS ESPECÍFICOS DA REDE RESPEITANTES À GESTÃO DO MATERIAL CIRCULANTE [3]

C.1 Na documentação, estão claramente indicados os tipos de material circulante a usar na rede específica e o tipo de actividades a levar a cabo.

C.2 A documentação indica de que forma a empresa ferroviária cumpre as restrições operacionais eventualmente impostas ao tipo de material circulante usado na rede.

[1] Anexo IV, primeiro travessão, da Directiva 2004/49/CE.
[2] Anexo IV, segundo travessão, da Directiva 2004/49/CE.
[3] Anexo IV, terceiro travessão, da Directiva relativa à Segurança Ferroviária.

C.3 Na documentação encontram-se identificados quaisquer outros requisitos de manutenção para a rede em questão e existem disposições adequadas sobre manutenção.

C.4 Na documentação encontram-se identificados outros requisitos para gerir incidentes com material circulante na rede em questão e existem disposições adequadas.

ANEXO IV

Princípios-quadro para a supervisão após a concessão de um certificado parte A ou parte B

1. A abordagem seguida pelas autoridades nacionais de segurança na supervisão da conformidade das empresas ferroviárias nos termos dos artigos 4.º, n.º 1, e 16.º, n.º 2, alínea e), da Directiva 2004/49/CE deve basear-se nos princípios a seguir enunciados. Estes princípios aplicam-se ao quadro geral das actividades de supervisão no seu todo e a casos individuais dentro desse quadro.

2. As autoridades nacionais de segurança devem aplicar o princípio da proporcionalidade entre repressão e risco. As medidas tomadas por uma autoridade nacional de segurança para impor o cumprimento da legislação ou responsabilizar as empresas ferroviárias por não cumprirem as suas obrigações legais devem ser proporcionadas aos eventuais riscos para a segurança ou à potencial gravidade do incumprimento, incluindo eventuais danos reais ou potenciais.

3. As autoridades nacionais de segurança devem aplicar o princípio da coerência da abordagem, por forma a que qualquer autoridade nacional de segurança siga uma abordagem similar em circunstâncias similares para atingir objectivos similares.

4. A actividade de supervisão da autoridade nacional de segurança deve visar principalmente as actividades que, no entender dessa autoridade, suscitam os riscos mais graves ou em que os perigos são menos bem controlados. Para tal, a autoridade nacional de segurança deve ter métodos e poderes para avaliar o desempenho quotidiano da empresa ferroviária.

5. As autoridades nacionais de segurança devem decidir as prioridades para a utilização eficaz dos seus recursos, mas a decisão sobre a melhor forma de o fazer caberá a cada autoridade nacional de segurança, individualmente. As acções devem focalizar-se nos responsáveis pelo risco e nos que estão em melhor posição para o controlar.

6. As autoridades nacionais de segurança devem aplicar o princípio da transparência para ajudar as empresas ferroviárias a compreender o que se espera delas (incluindo aquilo que devem ou não fazer) e o que devem esperar da autoridade nacional de segurança.

7. As autoridades nacionais de segurança devem ser responsabilizadas pelas suas decisões, nos termos do artigo 17.º, n.º 3, da Directiva 2004/49/CE. As autoridades nacionais de segurança devem, por isso, guiar-se por políticas e princípios pelos quais possam ser avaliados. Além disso, as autoridades nacionais de segurança devem possuir um procedimento de reclamação.

8. As autoridades nacionais de segurança devem desenvolver mecanismos de cooperação mútua, de forma a partilharem informações e coordenarem as medidas em caso de infracções. Este princípio é particularmente importante para os certificados de segurança «Parte B». Além disso, as autoridades nacionais de segurança devem desenvolver mecanismos de cooperação com outras autoridades competentes, de forma a partilharem informações e estabelecerem abordagens uniformes para questões que afectem a segurança ferroviária.