

ou tendentes à efectivação das responsabilidades da empresa e dos seus órgãos no domínio dos actos de gestão pública.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o conhecimento, por parte dos demais tribunais judiciais, das questões, designadamente de natureza cível ou tributária, que sejam da sua competência em razão da matéria.

Decreto-Lei n.º 75/2003

de 16 de Abril

Para que os cidadãos da União Europeia, os operadores económicos e as colectividades regionais e locais beneficiem plenamente das vantagens decorrentes da criação de um espaço sem fronteiras, importa incentivar a interconexão e a interoperabilidade das redes ferroviárias nacionais, bem como o acesso a essas redes.

A exploração comercial de comboios ao longo da rede ferroviária transeuropeia exige não só uma excelente coerência entre as características da infra-estrutura e do material circulante mas também uma interligação eficaz dos sistemas de informação e de comunicação dos diversos gestores de infra-estrutura e operadores. Dessas coerência e interligação dependem o nível de desempenho, a segurança, a qualidade dos serviços e o respectivo custo; e é nessas coerência e interligação que assenta, nomeadamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu.

Prosseguindo esses objectivos, o Conselho da União Europeia aprovou, em 23 de Julho de 1996, a Directiva n.º 96/48/CE, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade, transposta para a ordem jurídica portuguesa pelo Decreto-Lei n.º 93/2000, de 23 de Maio.

No que respeita ao sistema ferroviário transeuropeu convencional, as diversas regulamentações nacionais, os regulamentos internos e as especificações técnicas aplicadas pelos caminhos de ferro apresentam diferenças assinaláveis, por integrarem técnicas específicas das indústrias nacionais, e prescrevem dimensões, dispositivos e características específicas. Essa situação, criando laços muito estreitos entre as indústrias ferroviárias nacionais e os caminhos de ferro nacionais, impede que os comboios possam circular em boas condições em todo o território comunitário e prejudica uma abertura efectiva dos mercados. Justifica-se, por isso, definir requisitos essenciais aplicáveis ao sistema ferroviário transeuropeu convencional.

Dada a vastidão e a complexidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, tornou-se necessário decompô-lo em subsistemas, definindo, em relação a cada um deles, os requisitos essenciais e as especificações técnicas necessárias ao cumprimento daqueles requisitos essenciais, designadamente no que respeita aos componentes e às *interfaces*.

Os subsistemas que constituem o sistema ferroviário transeuropeu convencional serão sujeitos a um processo de verificação, destinado a conferir às autoridades responsáveis pela autorização da entrada em serviço a possibilidade de se certificarem de que, nas fases de concepção, construção e exploração, os resultados estão conformes com as disposições regulamentares, técnicas e operacionais aplicáveis.

Procedendo, desta forma, à transposição para a ordem jurídica nacional do disposto na Directiva n.º 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho,

de 19 de Março, institui-se o regime jurídico da realização da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional no território nacional.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente diploma estabelece as condições a satisfazer para concretizar, no território nacional, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2001/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março.

2 — As referidas condições respeitam à concepção, construção, entrada em serviço, readaptação, renovação, exploração e manutenção dos elementos que integram o sistema, bem como às qualificações profissionais e às condições de saúde e segurança do pessoal que contribui para a sua exploração.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

- a) «Sistema ferroviário transeuropeu convencional» o conjunto, descrito no anexo I, que faz parte integrante do presente diploma, constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, incluindo as linhas e as instalações fixas, da rede transeuropeia de transporte, construídas ou adaptadas para o transporte convencional e o transporte ferroviário combinado, e o material circulante concebido para percorrer essas infra-estruturas;
- b) «Interoperabilidade» a capacidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional para permitir a circulação segura e sem interrupção de comboios que cumpram os níveis de desempenho exigidos nessas linhas. Essa capacidade baseia-se no conjunto de condições regulamentares técnicas e operacionais a observar para satisfazer os requisitos essenciais;
- c) «Subsistemas» o resultado da subdivisão do sistema ferroviário transeuropeu convencional, conforme indicado no anexo II, que faz parte integrante do presente diploma. Os subsistemas, para os quais deverão ser definidos requisitos essenciais, têm carácter estrutural ou funcional;
- d) «Componentes de interoperabilidade» qualquer componente elementar, grupo de componentes, subconjunto ou conjunto completo de materiais incorporados ou destinados a serem incorporados num subsistema do qual dependa, directa ou indirectamente, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional. A noção de componente abrange tanto os objectos materiais como os imateriais e inclui o *software*;
- e) «Requisitos essenciais» o conjunto de condições, descritas no anexo III, que faz parte inte-

grante do presente diploma, que devem ser observadas pelo sistema ferroviário transeuropeu convencional, pelos subsistemas e pelos componentes de interoperabilidade, incluindo as *interfaces*;

- f) «Especificação europeia» uma especificação técnica comum, uma aprovação técnica europeia ou uma norma nacional que transponha uma norma europeia, tal como definidas nos n.ºs 8 a 12 do artigo 1.º da Directiva n.º 93/38/CEE;
- g) «Especificações técnicas de interoperabilidade (ETI)» as especificações de que cada subsistema ou parte de subsistema é objecto a fim de satisfazer os requisitos essenciais e assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional. As ETI são elaboradas pelo organismo representativo comum, por mandato da Comissão Europeia, e publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*, nos termos previstos no n.º 1 do artigo 6.º da Directiva n.º 2001/16/CE;
- h) «Organismo representativo comum» o organismo que reúne representantes dos gestores das infra-estruturas, das empresas ferroviárias e da indústria, responsável pela elaboração das ETI;
- i) «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;
- j) «Parâmetros fundamentais» as condições regulamentares, técnicas ou operacionais determinantes ao nível da interoperabilidade que devem ser objecto de uma decisão nos termos do n.º 2 do artigo 21.º da Directiva n.º 2001/16/CE, antes do desenvolvimento dos projectos de ETI pelo organismo representativo comum;
- l) «Caso específico» as partes do sistema ferroviário transeuropeu convencional que exigem disposições particulares nas ETI, transitórias ou definitivas, devido a condicionamentos geográficos, topográficos, de ambiente urbano ou de coerência face ao sistema existente. Tal pode compreender, nomeadamente, as linhas e redes ferroviárias isoladas da rede do resto da Comunidade, o gabarito, a bitola ou a distância entre as vias, bem como o material circulante destinado a uma utilização estritamente local, regional ou histórica e o material circulante que tenha como proveniência ou destino países terceiros, sob reserva de não franquear a fronteira entre dois Estados membros da União Europeia;
- m) «Readaptação» trabalhos importantes de modificação de um subsistema, ou de parte de um subsistema, que exijam uma nova autorização de entrada em serviço, na acepção do n.º 1 do artigo 11.º;
- n) «Renovação» trabalhos importantes de substituição de um subsistema, ou de parte de um subsistema, que exijam uma nova autorização de entrada em serviço, na acepção do n.º 1 do artigo 11.º;
- o) «Sistema ferroviário existente» o conjunto constituído pelas infra-estruturas ferroviárias, incluindo as linhas e as instalações fixas, da rede

ferroviária existente e o material circulante, de todas as categorias e origens, que percorre essas infra-estruturas.

Artigo 3.º

Âmbito

O presente diploma abrange as disposições relativas, para cada subsistema, aos componentes de interoperabilidade, às *interfaces* e aos procedimentos, bem como às condições de coerência global do sistema ferroviário transeuropeu convencional, necessárias para realizar a sua interoperabilidade.

Artigo 4.º

Requisitos essenciais

1 — O sistema ferroviário transeuropeu convencional, os subsistemas e os componentes de interoperabilidade, incluindo as *interfaces*, devem satisfazer os requisitos essenciais que lhes respeitem.

2 — As especificações técnicas suplementares referidas no n.º 4 do artigo 18.º da Directiva n.º 93/38/CEE que sejam necessárias para completar as especificações europeias ou as restantes normas aplicáveis não devem contrariar os requisitos essenciais.

CAPÍTULO II

Especificações técnicas de interoperabilidade

Artigo 5.º

Caracterização e função

1 — Os projectos de ETI são elaborados pelo organismo representativo comum e aprovados pela Comissão Europeia, após parecer favorável de um *comité* composto por representantes dos Estados membros da União Europeia, sendo publicados no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2 — Os subsistemas devem ser conformes com as ETI e essa conformidade deve ser preservada durante a respectiva utilização.

3 — As ETI não afectam a possibilidade de utilização de infra-estruturas que integrem o sistema ferroviário europeu convencional para a circulação de material circulante nelas não contemplado.

4 — A adopção gradual das ETI e o cumprimento das mesmas permitirão realizar progressivamente a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

Artigo 6.º

Possibilidade de não aplicação

1 — Poderá verificar-se a não aplicação de certas ETI, incluindo as que se referem ao material circulante, nos casos e condições seguintes:

- a) Aos projectos de linha nova ou de readaptação de uma linha existente, ou a qualquer dos elementos previstos no n.º 1 do artigo 1.º, quando se encontrem em estado avançado de desenvolvimento, ou sejam objecto de contrato em execução, aquando da publicação dessas ETI;
- b) Aos projectos de renovação ou readaptação de uma linha existente, quando o gabarito, a bitola ou a distância entre eixos de vias ou a tensão

- eléctrica estabelecidos nessas ETI forem incompatíveis com os parâmetros da linha existente;
- c) Aos projectos de linhas novas ou de renovação ou readaptação de linhas existentes, quando a respectiva rede ferroviária constituir um enclave, ou estiver isolada pelo mar da rede ferroviária do resto da Comunidade Europeia;
- d) A todos os projectos relativos à renovação, extensão ou readaptação de uma linha existente, quando a aplicação dessa ou dessas ETI comprometer a viabilidade económica do projecto e ou a coerência do sistema ferroviário nacional;
- e) Quando, em consequência de um acidente ou de uma catástrofe natural, as condições de rápido restabelecimento da rede não permitam, económica ou tecnicamente, a aplicação parcial ou total das ETI correspondentes;
- f) Aos vagões que tenham proveniência ou destino em países não pertencentes à Comunidade Europeia cuja bitola seja diferente da principal rede ferroviária da Comunidade.

2 — Nos casos previstos no número anterior, a intenção de não aplicação será previamente comunicada pelo Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF) à Comissão Europeia, enviando-lhe um processo com as ETI ou as partes das ETI que se pretende não sejam aplicadas, bem como as especificações correspondentes que se pretende aplicar.

CAPÍTULO III

Componentes de interoperabilidade

Artigo 7.º

Condições de utilização

1 — Só poderão ser colocados no mercado os componentes de interoperabilidade que permitam a realização da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional satisfazendo os requisitos essenciais.

2 — Os componentes de interoperabilidade só podem ser utilizados no respectivo domínio de utilização em conformidade com o fim a que se destinam e têm de ser objecto de instalação e manutenção adequadas.

3 — As disposições dos números anteriores não obstam a que esses componentes sejam colocados no mercado para outras aplicações.

Artigo 8.º

Conformidade com os requisitos essenciais

1 — Serão considerados conformes com os requisitos essenciais que lhes respeitem os componentes de interoperabilidade que disponham da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização, cujos elementos constam do anexo IV, que faz parte integrante do presente diploma.

2 — A conformidade de um componente de interoperabilidade com os requisitos essenciais que lhes respeitem e, se for caso disso, a sua aptidão para utilização são determinadas com base nas condições previstas na ETI correspondente, incluindo as especificações europeias pertinentes, caso existam.

3 — Caso se entenda que determinadas especificações europeias não satisfazem os requisitos essenciais, pode

o INTF submeter o assunto ao *comité* instituído pela Directiva n.º 96/48/CE, nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da Directiva n.º 2001/16/CE.

Artigo 9.º

Cláusula de salvaguarda

1 — Verificando-se que um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização e tenha sido colocado no mercado, sendo utilizado de acordo com a respectiva finalidade, pode não respeitar os requisitos essenciais, o INTF restringirá o seu campo de aplicação, proibirá a sua utilização ou determinará a sua retirada do mercado.

2 — O INTF informará de imediato a Comissão Europeia sobre as medidas tomadas e indicará os motivos da sua decisão, especificando, nomeadamente, se a não conformidade resulta:

- a) Da não observância dos requisitos essenciais;
- b) De uma má aplicação das especificações europeias, se for invocada a sua aplicação;
- c) De uma insuficiência das especificações europeias.

3 — Se um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade se revelar não conforme, o INTF tomará as medidas adequadas contra quem tenha passado a declaração e informará do facto a Comissão Europeia e os restantes Estados membros da União Europeia.

Artigo 10.º

Declaração de conformidade

1 — Para elaborar a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade, o fabricante, ou o respectivo mandatário, deve aplicar as disposições previstas nas ETI que lhe digam respeito.

2 — A avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de um componente de interoperabilidade é instruída pelo organismo notificado ao qual o fabricante, ou o respectivo mandatário, tenha apresentado o correspondente pedido.

3 — Se os componentes de interoperabilidade estiverem abrangidos por directivas comunitárias relativas a outros aspectos, a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização deve indicar que os componentes de interoperabilidade satisfazem igualmente os requisitos dessas outras directivas.

4 — Se nem o fabricante nem o respectivo mandatário tiverem cumprido as obrigações previstas nos números anteriores, elas recaem sobre quem colocar no mercado o componente de interoperabilidade.

5 — As obrigações previstas nos n.ºs 1, 2 e 3 recaem igualmente sobre quem montar componentes de interoperabilidade ou partes de componentes de interoperabilidade de origens diversas, ou fabricar componentes de interoperabilidade para uso próprio, no âmbito definido pelo presente diploma.

6 — Sem prejuízo do disposto no artigo 9.º, a constatação de que a declaração «CE» foi indevidamente emitida obriga o fabricante, ou o respectivo mandatário, a colocar o componente de interoperabilidade em conformidade e a fazer cessar a infracção.

CAPÍTULO IV

Subsistemas

Artigo 11.º

Entrada em serviço

1 — Cabe ao INTF autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional que sejam implantados ou explorados no território nacional.

2 — Cabe ao INTF verificar, na altura da entrada em serviço e, depois, regularmente, se aqueles subsistemas são explorados e mantidos em conformidade com os requisitos essenciais que lhes dizem respeito.

3 — Em caso de renovação ou readaptação, o gestor da infra-estrutura ou a empresa ferroviária apresenta ao INTF um *dossier* com a descrição do projecto.

4 — O INTF analisará o *dossier* e, tendo em conta a estratégia de implementação indicada na ETI aplicável, decidirá se a importância dos trabalhos justifica a necessidade de uma nova autorização de entrada em serviço, a qual será contudo sempre necessária quando o nível de segurança possa ser afectado pelos trabalhos previstos.

Artigo 12.º

Interoperabilidade

1 — Serão considerados interoperáveis e conformes com os requisitos essenciais que lhes digam respeito os subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional que disponham da declaração «CE» de verificação.

2 — A verificação da interoperabilidade, dentro da observância dos requisitos essenciais, dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional será feita com base nas ETI, caso existam.

3 — Se as ETI não satisfizerem integralmente os requisitos essenciais, o assunto pode ser submetido à apreciação do *comité* instituído pela Directiva n.º 96/48/CE, nos termos do n.º 1 do artigo 21.º da Directiva n.º 2001/16/CE.

Artigo 13.º

Processo de verificação «CE»

1 — Para elaborar a declaração «CE» de verificação, a entidade adjudicante, ou o respectivo mandatário, convidará o organismo notificado que tiver escolhido para o efeito a abrir o procedimento de verificação «CE» indicado nos anexos V e VI, que fazem parte integrante do presente diploma.

2 — A missão do organismo notificado responsável pela verificação «CE» de um subsistema inicia-se na fase de projecto e abrange todo o período de construção até à fase de recepção, antes da entrada em serviço de um subsistema.

3 — A missão abrange também a verificação das interfaces do subsistema em questão em relação ao sistema em que se integra, baseando-se nas informações disponíveis nas ETI em questão e nos registos previstos na alínea a) do n.º 2 do artigo 21.º

4 — O organismo notificado é responsável pela organização do processo técnico que deve acompanhar a declaração «CE» de verificação, o qual deve conter:

- a) Todos os documentos necessários relativos às características do subsistema, bem como, se necessário, todos os elementos de certificação da conformidade dos componentes de interoperabilidade;
- b) Todos os elementos relativos às condições e restrições de utilização e às instruções de manutenção, fiscalização contínua ou periódica, regulação e conservação.

Artigo 14.º

Verificações complementares

1 — Se se verificar que um subsistema de carácter estrutural, munido da declaração «CE» de verificação acompanhada pelo processo técnico, não observa integralmente o disposto no presente diploma e, nomeadamente, os requisitos essenciais, o INTF poderá requerer a realização de verificações complementares.

2 — O INTF, de imediato e fundamentadamente, informará a Comissão Europeia das verificações complementares solicitadas.

CAPÍTULO V

Organismos notificados

Artigo 15.º

Organismos notificados

1 — O INTF informará a Comissão Europeia e os organismos congéneres dos restantes Estados membros da União Europeia sobre os organismos responsáveis pela execução do processo de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização referido no artigo 10.º, e do processo de verificação referido no artigo 13.º, devendo indicar para cada um deles o respectivo domínio de competência e o número de identificação previamente obtido junto da Comissão.

2 — Para a avaliação dos organismos a notificar, serão aplicados os critérios previstos no anexo VII, que faz parte integrante do presente diploma.

3 — Presumem-se conformes com os critérios referidos no número anterior os organismos que observem os critérios de avaliação previstos nas normas europeias pertinentes.

4 — O INTF retirará a autorização a qualquer organismo que deixe de satisfazer os critérios enunciados no anexo VII, informando imediatamente do facto a Comissão e os restantes Estados membros da União Europeia.

CAPÍTULO VI

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 16.º

Fiscalização

A fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma compete ao INTF.

Artigo 17.º

Contra-ordenações

Constituem contra-ordenações, puníveis com coima de € 1250 a € 3740, ou de € 7482 a € 44 891, consoante o agente seja pessoa singular ou colectiva:

- a) A colocação no mercado de componentes de interoperabilidade que não disponham de declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização;
- b) A inobservância da restrição determinada ao campo de utilização de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização mas comprometa a observância dos requisitos essenciais;
- c) A inobservância da proibição de utilização de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização mas comprometa a observância dos requisitos essenciais;
- d) A inobservância da determinação de retirada do mercado de um componente de interoperabilidade que disponha da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização mas comprometa a observância dos requisitos essenciais;
- e) A passagem da declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização a um componente de interoperabilidade que se revele não conforme;
- f) O incumprimento da determinação de colocar em conformidade com os requisitos essenciais um componente de interoperabilidade com declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para a utilização indevidamente emitida;
- g) A entrada em serviço dos subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviário transeuropeu convencional sem autorização do INTF;
- h) A renovação ou readaptação dos subsistemas por parte do gestor ou da empresa sem nova autorização de entrada em serviço, quando a ela haja lugar.

Artigo 18.º

Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos por contra-ordenações previstas no presente diploma compete ao INTF.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente diploma compete ao conselho de administração do INTF.

Artigo 19.º

Produto das coimas

A afectação do produto das coimas faz-se da seguinte forma:

- a) 40 % para o INTF;
- b) 60 % para o Estado.

CAPÍTULO VII

Disposições finais

Artigo 20.º

Comunicação das vias de recurso e dos prazos de interposição

A comunicação aos interessados das decisões tomadas em aplicação do presente diploma relativas à avaliação

da conformidade ou da aptidão para utilização de componentes de interoperabilidade e à verificação dos subsistemas que constituem o sistema ferroviário transeuropeu convencional, bem como das decisões tomadas em aplicação dos artigos 9.º e 14.º, deve conter indicação das formas de impugnação das decisões e dos respectivos prazos de interposição.

Artigo 21.º

Acompanhamento da aplicação do diploma

1 — O INTF acompanhará a aplicação do presente diploma, propondo as medidas necessárias à prossecução dos seus objectivos e as que se destinam a assegurar a ligação com a Comissão Europeia e os Estados membros da União Europeia.

2 — No âmbito das funções referidas no número anterior, incumbe ao INTF, designadamente:

- a) Promover a publicação e a actualização anual dos registos da infra-estrutura e do material circulante, os quais devem apresentar, para cada subsistema ou parte de subsistema em causa, as características principais e a sua concordância relativamente às características prescritas pelas ETI aplicáveis;
- b) Divulgar os documentos relativos à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, nomeadamente as ETI aplicáveis.

3 — Dos registos referidos na alínea a) do número anterior será enviada, pelo INTF, cópia aos Estados membros interessados e ao organismo representativo comum, sendo a mesma disponibilizada ao público.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 28 de Fevereiro de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *Maria Celeste Ferreira Lopes Cardona* — *Carlos Manuel Tavares da Silva* — *Luís Francisco Valente de Oliveira*.

Promulgado em 31 de Março de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 3 de Abril de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO I

O sistema ferroviário transeuropeu convencional

1 — Infra-estruturas — as infra-estruturas do sistema ferroviário transeuropeu convencional são as das linhas da rede transeuropeia de transporte identificadas na Decisão n.º 1692/96/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, ou incluídas nas eventuais actualizações dessa decisão resultantes da revisão prevista no seu artigo 21.º

Essa rede pode subdividir-se em função das seguintes categorias:

- Linhas previstas para o tráfego de passageiros;
- Linhas previstas para o tráfego misto (passageiros, mercadorias);

Linhas especialmente concebidas ou adaptadas para o tráfego de mercadorias;
 Nós para tráfego de passageiros;
 Nós para tráfego de carga, incluindo os terminais intermodais;
 Vias de ligação entre os elementos supra.

Essas infra-estruturas incluem os sistemas de gestão do tráfego, de localização e de circulação: instalações técnicas de processamento de dados e de telecomunicação previstas para o transporte de passageiros a longa distância e o transporte de mercadorias nessa rede, a fim de garantir a exploração segura e harmoniosa da mesma rede e a gestão eficaz do tráfego.

2 — Material circulante — o material circulante compreende todo o material apto a circular em toda a rede ferroviária transeuropeia convencional ou em parte dela, incluindo:

Comboios automotores térmicos ou eléctricos;
 Veículos de tracção térmicos ou eléctricos;
 Carruagens de passageiros;
 Vagões, incluindo o material circulante concebido para o transporte de camiões.

Cada uma destas categorias, tendo devidamente em conta a sua utilização local, regional ou de longa distância, deve ser subdividida em:

Material circulante de utilização internacional;
 Material circulante de utilização nacional.

3 — Coerência do sistema ferroviário europeu convencional — a qualidade do transporte ferroviário europeu exige, nomeadamente, uma excelente coerência entre as características da infra-estrutura (na acepção lata do termo, ou seja, as partes fixas de todos os subsistemas em causa) e as do material circulante (incluindo os equipamentos de bordo de todos os subsistemas em causa). Dessa coerência dependem os níveis de desempenho, de segurança e de qualidade dos serviços e o seu custo.

ANEXO II

Subsistemas

Lista de subsistemas

Para efeitos do disposto no presente diploma, o sistema que constitui o sistema ferroviário transeuropeu convencional é subdividido nos seguintes subsistemas, que correspondem:

a) Quer a domínios de carácter estrutural:

Infra-estruturas;
 Energia;
 Controlo-comando e sinalização;
 Exploração e gestão do tráfego;
 Material circulante;

b) Quer a domínios de carácter funcional:

Manutenção;
 Aplicações telemáticas ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias.

1 — Descrição dos subsistemas — para cada um dos subsistemas ou partes de subsistema, a lista dos elementos e aspectos ligados à interoperabilidade é proposta pelo organismo representativo comum aquando da elaboração do projecto de ETI correspondente.

Sem prejuízo da determinação desses aspectos ou dos componentes de interoperabilidade, nem da ordem em que os subsistemas estarão sujeitos às ETI, os subsistemas compreenderão:

1.1 — Infra-estrutura — a via, os aparelhos de via, as obras de arte (pontes, túneis, etc.), as infra-estruturas associadas existentes nas estações (cais, zonas de acesso, incluindo as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida, etc.) e os equipamentos de segurança e de protecção.

1.2 — Energia — o sistema de electrificação, o equipamento aéreo e os dispositivos de captação da energia.

1.3 — Controlo-comando e sinalização — todos os equipamentos necessários para assegurar a segurança, o comando e o controlo da circulação dos comboios autorizados a circular na rede.

1.4 — Exploração e gestão do tráfego — os procedimentos e equipamentos associados que permitem assegurar uma exploração coerente dos diferentes subsistemas estruturais, quer em situações de funcionamento normal quer em situações de funcionamento degradado, incluindo a condução dos comboios, a planificação e a gestão do tráfego. O conjunto das qualificações profissionais exigíveis para a realização de serviços transfronteiriços.

1.5 — Aplicações telemáticas — nos termos do anexo I, este subsistema compreende duas partes:

- a) As aplicações ao serviço dos passageiros, que incluem os sistemas de informação dos passageiros antes e durante a viagem, sistemas de reserva, sistemas de pagamento, gestão das bagagens e gestão das correspondências entre comboios e com outros modos de transporte;
- b) As aplicações ao serviço do transporte de mercadorias, que incluem os sistemas de informação (acompanhamento em tempo real das mercadorias e dos comboios), sistemas de triagem e de afectação, sistemas de reserva, pagamento e facturação, gestão das correspondências com outros modos de transporte e produção de documentos electrónicos de acompanhamento.

1.6 — Material circulante — estrutura, sistema de comando e controlo de todos os equipamentos do comboio, equipamentos de tracção e de transformação da energia, de frenagem, acoplamento, órgãos de rolamento (*bogies*, rodados) e a suspensão, as portas, as *interfaces* homem-máquina (maquinista, pessoal de bordo, passageiros, incluindo as necessidades das pessoas com mobilidade reduzida), dispositivos de segurança passivos ou activos, dispositivos necessários à saúde dos passageiros e do pessoal de bordo.

1.7 — Manutenção — procedimentos, equipamentos associados, instalações logísticas de manutenção, reservas que permitem garantir as operações de manutenção correctiva e preventiva de carácter obrigatório previstas para assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário e os desempenhos necessários.

ANEXO III

Requisitos essenciais

1 — Requisitos de alcance geral:

1.1 — Segurança:

1.1.1 — A concepção, a construção ou o fabrico, bem como a manutenção e a vigilância dos componentes críticos para a segurança e, em especial, dos elementos

envolvidos na circulação dos comboios, devem garantir um nível de segurança que corresponda aos objectivos fixados para a rede, mesmo nas situações degradadas especificadas.

1.1.2 — Os parâmetros relativos ao contacto roda-caril devem observar os critérios de estabilidade de rolamento necessários para garantir a circulação com toda a segurança à velocidade máxima autorizada.

1.1.3 — Os componentes utilizados devem resistir às solicitações normais ou excepcionais especificadas durante todo o seu período de serviço. As consequências sobre a segurança das suas avarias fortuitas devem ser limitadas pela utilização de meios adequados.

1.1.4 — A concepção das instalações fixas e do material circulante, bem como a escolha dos materiais utilizados, deve ter por finalidade limitar a deflagração, a propagação e os efeitos do fogo e do fumo em caso de incêndio.

1.1.5 — Os dispositivos destinados a serem manobrados pelos utentes devem ser concebidos por forma a não comprometerem a sua própria exploração segura nem a saúde e segurança das pessoas em caso de utilizações previsíveis que não sejam conformes com as instruções afixadas.

1.2 — Fiabilidade e disponibilidade — a vigilância e a manutenção dos elementos fixos ou móveis que participam na circulação dos comboios devem ser organizadas, efectuadas e quantificadas por forma que os referidos elementos continuem a desempenhar a sua função nas condições previstas.

1.3 — Saúde:

1.3.1 — Não devem ser utilizados nos comboios e infra-estruturas ferroviárias materiais que, pelo modo como são utilizados, possam colocar em perigo a saúde das pessoas que a eles tenham acesso.

1.3.2 — A escolha, a aplicação e a utilização desses materiais devem processar-se por forma a limitar a emissão de fumos ou gases nocivos e perigosos, designadamente em caso de incêndio.

1.4 — Protecção do ambiente:

1.4.1 — As consequências para o ambiente da implantação e exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional devem ser avaliadas e tomadas em consideração aquando da concepção do sistema, em conformidade com as disposições comunitárias vigentes.

1.4.2 — Os materiais utilizados nos comboios e nas infra-estruturas devem evitar a emissão de fumos ou gases nocivos e perigosos para o ambiente, nomeadamente em caso de incêndio.

1.4.3 — O material circulante e os sistemas de alimentação de energia devem ser concebidos e realizados para serem electromagneticamente compatíveis com as instalações, os equipamentos e as redes públicas ou privadas com as quais possa haver interferências.

1.4.4 — A exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional deve respeitar os níveis regulamentares em matéria de ruído.

1.4.5 — A exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional não deve, em estado normal de manutenção, provocar, no solo, um nível de vibrações inadmissível para as actividades nas áreas próximas da infra-estrutura e em condições normais de manutenção.

1.5 — Compatibilidade técnica — as características técnicas das infra-estruturas e das instalações fixas devem ser compatíveis entre si e com as dos comboios que possam circular no sistema ferroviário transeuropeu convencional.

Se a observância dessas características se afigurar difícil nalgumas partes da rede, podem ser aplicadas soluções temporárias que garantam a compatibilidade futura.

2 — Requisitos específicos de cada subsistema:

2.1 — Infra-estruturas:

2.1.1 — Segurança — devem ser adoptadas disposições adaptadas para evitar o acesso ou intrusões indesejáveis nas instalações.

Devem ser tomadas medidas para limitar os perigos corridos pelas pessoas, nomeadamente aquando da passagem de comboios nas estações.

As infra-estruturas acessíveis ao público devem ser concebidas e realizadas por forma a limitar os riscos para a segurança das pessoas (estabilidade, incêndio, acesso, evacuação, cais, etc.).

Devem ser previstas disposições apropriadas que tenham em conta as condições específicas de segurança nos túneis de grande comprimento.

2.2 — Energia:

2.2.1 — Segurança — o funcionamento das instalações de alimentação de energia não deve comprometer a segurança dos comboios nem a das pessoas (utentes, pessoal envolvido na exploração, moradores da vizinhança e terceiros).

2.2.2 — Protecção do ambiente — o funcionamento das instalações de alimentação de energia eléctrica ou térmica não deve exceder os limites especificados de perturbação do ambiente.

2.2.3 — Compatibilidade técnica — os sistemas de alimentação de energia eléctrica/térmica utilizados devem:

Permitir que os comboios atinjam o nível de desempenho especificado;

No caso de sistemas de alimentação de energia eléctrica, ser compatíveis com os dispositivos de captação instalados nos comboios.

2.3 — Controlo-comando e sinalização:

2.3.1 — Segurança — as instalações e as operações de controlo-comando e de sinalização utilizadas devem possibilitar uma circulação de comboios que apresente um grau de segurança correspondente aos objectivos fixados para a rede. Os sistemas de controlo-comando e de sinalização devem continuar a possibilitar a circulação em total segurança dos comboios autorizados a circular em situação degradada especificada.

2.3.2 — Compatibilidade técnica — qualquer nova infra-estrutura ou material circulante novo construídos ou desenvolvidos após a adopção de sistemas de controlo-comando e de sinalização compatíveis devem estar adaptados à utilização de tais sistemas.

Os equipamentos de controlo-comando e sinalização instalados nos postos de condução dos comboios devem possibilitar a exploração normal do sistema ferroviário transeuropeu convencional nas condições especificadas.

2.4 — Material circulante:

2.4.1 — Segurança — as estruturas do material circulante e das ligações entre os veículos devem ser projectadas por forma a protegerem as áreas destinadas aos passageiros e de condução em caso de colisão ou descarrilamento.

Os equipamentos eléctricos não devem comprometer a segurança de funcionamento das instalações de controlo-comando e de sinalização.

As técnicas de frenagem e os esforços exercidos devem ser compatíveis com a concepção das vias, das obras de arte e dos sistemas de sinalização.

Devem ser adoptadas medidas no que respeita ao acesso aos componentes sob tensão a fim de não pôr em perigo a segurança das pessoas.

Devem existir dispositivos que, em caso de perigo, permitam aos passageiros assinalá-lo ao maquinista e ao pessoal de acompanhamento entrar em contacto com ele.

As portas de acesso devem estar dotadas de um sistema de abertura e fecho que garanta a segurança dos passageiros.

Devem ser previstas saídas de emergência, que devem estar assinaladas.

Devem ser previstas disposições apropriadas que tenham em conta as condições específicas de segurança nos túneis de grande comprimento.

A bordo dos comboios é obrigatória a existência de um sistema de iluminação de emergência com uma intensidade e uma autonomia suficientes.

Os comboios devem dispor de uma instalação sonora que permita a transmissão de mensagens aos passageiros pelo pessoal de bordo e de controlo em terra.

2.4.2 — **Fiabilidade e disponibilidade** — em caso de situação degradada especificada, a concepção dos equipamentos vitais de rolamento, tracção e frenagem, bem como de controlo-comando, deve permitir a prossecução da missão do comboio sem consequências nefastas para os equipamentos que se mantenham em serviço.

2.4.3 — **Compatibilidade técnica** — os equipamentos eléctricos devem ser compatíveis com o funcionamento das instalações de controlo-comando e de sinalização.

No caso da tracção eléctrica, as características dos dispositivos de captação de energia devem possibilitar a circulação dos comboios com base nos sistemas de alimentação de energia do sistema ferroviário transeuropeu convencional.

As características do material circulante devem permitir-lhe circular em todas as linhas em que esteja prevista a sua exploração.

2.5 — **Manutenção:**

2.5.1 — **Saúde e segurança** — as instalações técnicas e os processos utilizados nos centros devem garantir uma exploração segura do subsistema em causa e não constituir perigo para a saúde e a segurança.

2.5.2 — **Protecção do ambiente** — as instalações técnicas e os procedimentos utilizados nos centros de manutenção não devem ultrapassar os níveis de perturbação admissíveis para o meio ambiente.

2.5.3 — **Compatibilidade técnica** — as instalações de manutenção destinadas ao material circulante convencional devem permitir efectuar operações de manutenção da segurança, higiene e conforto em todo o material para que tenham sido projectadas.

2.6 — **Exploração e gestão do tráfego:**

2.6.1 — **Segurança** — o estabelecimento da coerência das regras de exploração das redes e as qualificações dos maquinistas e do pessoal de bordo e dos centros de controlo devem assegurar uma exploração segura, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços transfronteiriços e internos.

As operações e periodicidade da manutenção, a formação e as qualificações do pessoal de manutenção e dos centros de controlo e o sistema de garantia de qualidade instaurado nos centros de controlo e manutenção dos operadores implicados devem garantir um elevado nível de segurança.

2.6.2 — **Fiabilidade e disponibilidade** — as operações e a periodicidade da manutenção, a formação e as qua-

lificações do pessoal de manutenção e o sistema de garantia da qualidade instaurados pelos operadores envolvidos nos centros de manutenção devem assegurar um elevado nível de fiabilidade e disponibilidade do sistema.

2.6.3 — **Compatibilidade técnica** — o esforço de coerência no que respeita às regras de exploração das redes bem como as qualificações dos maquinistas, do pessoal de bordo e do pessoal de gestão da circulação devem assegurar a eficácia da exploração do sistema ferroviário transeuropeu convencional, tendo em conta os diferentes requisitos dos serviços transfronteiriços e internos.

2.7 — **Aplicações telemáticas ao serviço dos passageiros e do transporte de mercadorias:**

2.7.1 — **Compatibilidade técnica** — os requisitos essenciais no domínio das aplicações telemáticas que garantem aos passageiros e aos clientes do sector de mercadorias uma qualidade de serviço mínima dizem respeito, mais especificamente, à compatibilidade técnica.

Há que garantir, para essas aplicações:

Que as bases de dados, o *software* e os protocolos de comunicação dos dados sejam desenvolvidos de modo a garantir o máximo de possibilidades de transferência de dados entre, por um lado, aplicações diferentes e, por outro, operadores diferentes, excluindo os dados comerciais confidenciais;

Um acesso fácil dos utilizadores às informações.

2.7.2 — **Fiabilidade e disponibilidade** — os modos de utilização, gestão, actualização e conservação dessas bases de dados, *software* e protocolos de comunicação de dados devem garantir a eficácia desses sistemas e a qualidade do serviço.

2.7.3 — **Saúde** — as *interfaces* de tais sistemas com os utilizadores devem respeitar as regras mínimas em matéria ergonómica e de protecção da saúde.

2.7.4 — **Segurança** — devem assegurar-se níveis de integridade e fiabilidade suficientes para a armazenagem ou a transmissão de informações ligadas à segurança.

ANEXO IV

Conformidade e aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade

1 — **Componentes de interoperabilidade** — a declaração «CE» aplica-se aos componentes de interoperabilidade relacionados com a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, referidos no artigo 3.º do presente diploma.

Estes componentes de interoperabilidade podem ser:

1.1 — **Componentes genéricos** — trata-se de componentes que não são específicos do sistema ferroviário e que podem ser utilizados sem alterações noutros domínios.

1.2 — **Componentes genéricos com características específicas** — trata-se de componentes que não são propriamente específicos do sistema ferroviário, mas que devem apresentar comportamentos funcionais específicos se utilizados no domínio ferroviário.

1.3 — **Componentes específicos** — trata-se de componentes específicos das aplicações ferroviárias.

2 — **Âmbito de aplicação** — a declaração «CE» abrange:

Quer a avaliação, por um ou mais organismos notificados, da conformidade intrínseca de um com

ponente de interoperabilidade, considerado isoladamente, com as especificações técnicas que deve observar;

Quer a avaliação/apreciação, por um ou mais organismos notificados, da aptidão para a utilização de um componente de interoperabilidade, considerado no respectivo contexto ferroviário, nomeadamente caso estejam envolvidas *interfaces*, avaliação/apreciação essa feita em relação às especificações técnicas, nomeadamente de carácter funcional, que devem ser respeitadas.

Os processos de avaliação aplicados pelos organismos notificados nas fases de projecto e de produção utilizarão os módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade, definidos na Decisão n.º 93/465/CEE e devem cumprir as regras definidas nas ETI.

3 — Conteúdo da declaração «CE» — a declaração «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização bem como os documentos que a acompanham devem ser datados e assinados.

Esta declaração deve ser redigida na mesma língua que as instruções de utilização e abranger os elementos que se seguem:

- Referências do diploma;
- Nome e endereço do fabricante, ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade (indicar a firma e o endereço completo; caso se trate de mandatário, indicar igualmente a firma do fabricante ou construtor);
- Descrição do componente de interoperabilidade (marca, tipo, etc.);
- Indicação do processo adoptado para declarar a conformidade ou a aptidão para utilização;
- Quaisquer descrições pertinentes do componente de interoperabilidade, designadamente as respectivas condições de utilização;
- Nome e endereço do organismo ou organismos notificados que intervieram no processo adoptado no que respeita à conformidade ou à aptidão para utilização, bem como data do certificado de exame, e, se aplicável, duração e condições de validade do mesmo;
- Se aplicável, referência das especificações europeias;
- Identificação do signatário habilitado para representar o fabricante ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade.

ANEXO V

Declaração de verificação dos subsistemas

A declaração «CE» de verificação e os documentos que a acompanham devem ser datados e assinados.

Esta declaração deve ser redigida na mesma língua que o processo técnico e incluir os elementos que se seguem:

- Referências do diploma;
- Nome e endereço da entidade adjudicante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade (indicar a firma e o endereço completo; caso se trate de mandatário, indicar igualmente a firma da entidade adjudicante);

- Descrição sucinta do subsistema;
- Nome e endereço do organismo notificado que procedeu à verificação «CE»;
- Referências dos documentos contidos no processo técnico;
- Quaisquer disposições pertinentes, provisórias ou definitivas, que o subsistema deva cumprir, designadamente, se for caso disso, as restrições ou condições de exploração;
- Caso seja provisória: prazo de validade da declaração «CE»;
- Identificação do signatário.

ANEXO VI

Procedimento de verificação dos subsistemas

1 — Introdução — a verificação «CE» é o processo através do qual um organismo notificado verifica e atesta, a pedido da entidade adjudicante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade, que um subsistema está conforme:

- Com as disposições do presente diploma;
- Com as restantes disposições regulamentares aplicáveis;

e pode ser colocado em serviço.

2 — Fases — a verificação do subsistema abrange as seguintes etapas:

- Concepção global;
- Construção do subsistema, que abrange, designadamente, a execução dos trabalhos de engenharia civil, a montagem dos componentes e a regulação do conjunto;
- Ensaaios do subsistema terminado.

3 — Certificado — o organismo notificado responsável pela verificação «CE» elaborará o certificado de conformidade destinado à entidade adjudicante, ou seu mandatário estabelecido na Comunidade, que, por seu turno, elaborará uma declaração «CE» de verificação destinada ao INTF.

4 — Processo técnico — o processo técnico que acompanha a declaração de verificação deve ser constituído pelos seguintes elementos:

- Para as infra-estruturas: planos de execução das obras, documentos de recepção das escavações e das armaduras, relatórios de ensaio e de controlo dos betões;
- No que respeita aos outros subsistemas: desenhos de conjunto e de pormenor conformes à execução, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas dos circuitos de comando, descrição dos sistemas informáticos e dos automatismos, instruções de funcionamento e manutenção, etc.;
- Lista dos componentes de interoperabilidade incorporados no subsistema;
- Cópias das declarações «CE» de conformidade ou de aptidão para utilização de que os componentes devem estar munidos, acompanhadas, se aplicável, das notas de cálculo correspondentes e de uma cópia dos relatórios dos ensaios e exames efectuados por organismos notificados com base nas especificações técnicas comuns;

Certificado, assinado, do organismo notificado encarregado da verificação «CE», que ateste que o projecto está em conformidade com as disposições do presente diploma, acompanhado das notas de cálculo correspondentes por ele visadas, especificando, se aplicável, as reservas formuladas durante a execução dos trabalhos e ainda não retiradas; o certificado deve igualmente ser acompanhado dos relatórios de visita e de auditoria elaborados pelo dito organismo no âmbito da sua missão, tal como especificado nos n.ºs 5.3 e 5.4.

5 — Vigilância:

5.1 — O objectivo da vigilância «CE» é verificar se as obrigações decorrentes do processo técnico foram observadas durante a realização do subsistema.

5.2 — O organismo notificado encarregado de verificar a realização deve ter acesso permanente aos estaleiros, às oficinas de fabrico, às áreas de armazenamento e, se for caso disso, de pré-fabrico, às instalações de ensaio e, em termos mais gerais, a todos os locais que considere necessários para o desempenho da sua missão. A entidade adjudicante, ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade, deve enviar-lhe ou tomar medidas para que lhe sejam enviados todos os documentos úteis para esse efeito, designadamente os desenhos de execução e a documentação técnica relativa ao subsistema.

5.3 — O organismo notificado encarregado de verificar a realização efectuará periodicamente auditorias para se certificar de que as disposições do presente diploma estão a ser respeitadas. O relatório dessas auditorias é depois entregue aos profissionais encarregados da realização.

O organismo notificado pode exigir ser convocado para certas fases do processo.

5.4 — Além disso, o organismo notificado pode efectuar visitas sem aviso prévio ao estaleiro ou às oficinas de fabrico. Aquando dessas visitas, o organismo notificado pode efectuar auditorias completas ou parciais. O organismo notificado apresentará um relatório da visita e, se necessário, um relatório de auditoria aos profissionais responsáveis pela realização.

6 — Depósito — o processo completo previsto no n.º 4 deve ser depositado junto da entidade adjudicante ou do seu mandatário estabelecido na Comunidade, em apoio do certificado de conformidade emitido pelo organismo notificado encarregado da verificação de que o subsistema está operacional. O processo deve acompanhar a declaração «CE» de verificação que a entidade adjudicante enviar ao INTF.

A entidade adjudicante deve conservar uma cópia do processo durante todo o período de vida do subsistema. O processo deve ser enviado aos restantes Estados membros da União Europeia que o solicitem.

7 — Publicação — cada organismo notificado deve publicar periodicamente as informações pertinentes relativas a:

Pedidos de verificação «CE» recebidos;
Certificados de conformidade emitidos;
Certificados de conformidade recusados.

8 — Língua — os processos e a correspondência relativos aos procedimentos de verificação «CE» devem ser redigidos em português.

ANEXO VII

Critérios mínimos que devem ser tidos em consideração para a notificação de organismos

1 — O organismo, o seu director e o pessoal encarregado de executar as operações de verificação não podem intervir, nem directamente nem como mandatários, na concepção, fabrico, construção, comercialização, manutenção ou exploração dos componentes de interoperabilidade ou dos subsistemas. Isto não exclui a possibilidade de uma troca de informações técnicas entre o fabricante ou o construtor e o organismo.

2 — O organismo e o pessoal encarregado do controlo devem executar as operações de verificação com a maior integridade profissional e a maior competência técnica e não devem estar sujeitos a quaisquer pressões e incitamentos, nomeadamente de ordem financeira, que possam influenciar a sua apreciação ou os resultados do seu controlo, em especial provenientes de pessoas ou grupos de pessoas interessadas nos resultados das verificações.

3 — O organismo deve dispor de pessoal e possuir os meios necessários para cumprir de modo adequado as tarefas técnicas e administrativas ligadas à execução das verificações; deve igualmente ter acesso ao material necessário para as verificações excepcionais.

4 — O pessoal encarregado dos controlos deve possuir:

Uma boa formação técnica e profissional;
Um conhecimento satisfatório dos requisitos dos controlos que efectua e uma prática suficiente desses controlos;
A aptidão necessária para redigir os certificados, as actas e os relatórios que constituem a materialização dos controlos efectuados.

5 — Deve ser garantida a independência do pessoal encarregado dos controlos. A remuneração de cada agente não deve ser em função do número de controlos que efectuar nem dos resultados desses controlos.

6 — O organismo deve fazer um seguro de responsabilidade civil.

7 — O pessoal do organismo está sujeito a sigilo profissional em relação a todas as informações que obtiver no exercício das suas funções no âmbito do presente diploma, excepto em relação às autoridades administrativas competentes.

