



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Decreto-Lei n.º 85/2020

de 13 de outubro

*Sumário:* Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária.

O quadro normativo nacional em vigor em matéria de segurança ferroviária está estatuído no Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual, que se apresenta conforme com as disposições da Diretiva 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança ferroviária.

As normas europeias fixadas na Diretiva 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, agora revogada, foram substancialmente alteradas pela Diretiva (UE) 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, procedendo o presente decreto-lei à sua transposição para a ordem jurídica interna.

A entidade nacional responsável pela aplicação das normas é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), na qualidade de autoridade nacional de segurança do setor ferroviário, designadamente quanto à emissão dos certificados de segurança (os que lhe são atribuídos) e das autorizações de segurança, bem como à clarificação e simplificação de procedimentos e fiscalização.

Para a emissão do certificado de segurança foram alterados os procedimentos, deixando de existir as partes A e B do respetivo certificado e passando a existir um certificado único, cujas disposições práticas para a sua emissão estão definidas num ato de execução da Comissão Europeia.

Relativamente à certificação de segurança, a emissão do certificado de segurança único passa a ser emitido pela Agência Ferroviária da União Europeia (Agência), quando requerido para operações ferroviárias em mais do que um Estado-Membro, ou pelo IMT, I. P., somente para as operações nacionais e quando solicitado pela empresa ferroviária, devendo estas fazer prova de que estabeleceram o seu próprio sistema de gestão da segurança.

Pretende-se com o presente decreto-lei melhorar os níveis de segurança, garantindo que as regras adotadas não criem obstáculos à interoperabilidade e não conduzam a situações de discriminação, através da criação de objetivos comuns de segurança e de métodos comuns de segurança, em todo o espaço europeu, por forma a permitir uma gradual diminuição das regras nacionais.

Este regime jurídico responsabiliza as duas entidades com competências para a emissão dos certificados de segurança e incrementa a cooperação entre a Agência e o IMT, I. P., nomeadamente na partilha de informação.

Visa, ainda, responsabilizar todos os intervenientes no setor ferroviário, designadamente o gestor de infraestrutura, as empresas ferroviárias e outros operadores como as entidades de manutenção, os fabricantes, os transportadores, os expedidores, os destinatários, os enchedores, os esvaziadores, os carregadores, os descarregadores, os fornecedores de serviços de manutenção, os detentores, os prestadores de serviços e as entidades adjudicantes, pelo desenvolvimento e pela melhoria da segurança ferroviária.

Finalmente, cabe ao IMT, I. P., assegurar o cumprimento das disposições previstas no presente decreto-lei pelas empresas ferroviárias ou pelo gestor de infraestrutura, promovendo ações de inspeção e tarefas de supervisão, para verificar se a empresa ferroviária ou o gestor de infraestrutura continuam a aplicar devidamente o seu sistema de gestão da segurança depois de lhes ter sido emitido o certificado de segurança ou a autorização de segurança. Caso estejam em causa empresas licenciadas em diferentes países da União Europeia, as atividades de supervisão são desenvolvidas em cooperação e partilha de informação entre si e, se for caso disso, com a Agência. Esta cooperação e partilha também existem nas situações de eventual possibilidade de revogação.

Foi ouvida a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.



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

##### Objeto

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2016/798, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016 (Diretiva (UE) 2016/798), relativa à segurança ferroviária.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei é aplicável ao sistema ferroviário nacional, que pode dividir-se em subsistemas para os domínios de carácter estrutural e funcional.

2 — O presente decreto-lei abrange os requisitos de segurança do sistema no seu conjunto, incluindo a segurança da gestão da infraestrutura e do tráfego e, ainda, a interação entre as empresas ferroviárias, os gestores de infraestruturas e outros operadores do setor ferroviário nacional e da União Europeia.

3 — Estão excluídos do âmbito do presente decreto-lei:

- a) Os metropolitanos;
- b) Os elétricos e metropolitanos ligeiros, bem como as infraestruturas utilizadas exclusivamente por esses veículos;
- c) As redes funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário nacional, exclusivamente destinadas à exploração de serviços de transporte locais, urbanos ou suburbanos de passageiros, assim como as empresas que operem apenas nessas redes;
- d) As infraestruturas ferroviárias privadas, incluindo vias de manobra, utilizadas pelo respetivo proprietário ou por um operador para as suas próprias atividades de transporte de mercadorias ou para o transporte de pessoas para fins não comerciais, bem como os veículos exclusivamente utilizados nessas infraestruturas;
- e) As infraestruturas e os veículos reservados a uma utilização estritamente local, histórica ou turística;
- f) As infraestruturas de metropolitano ligeiro utilizadas ocasionalmente por veículos de caminho-de-ferro pesado nas condições operacionais do sistema de metropolitano ligeiro, exclusivamente nos casos em que essa utilização por esses veículos seja necessária para efeitos de conectividade; e
- g) Os veículos utilizados principalmente em infraestruturas de metropolitano ligeiro, mas equipados com certos componentes de caminho-de-ferro pesados, necessários para permitir que o trânsito se efetue num troço confinado e limitado de infraestrutura de caminho-de-ferro pesado, exclusivamente para efeitos de conectividade.

#### Artigo 3.º

##### Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «Acidente», um acontecimento súbito indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza, com consequências danosas, podendo dividir-se em diversas categorias, como colisões, descarrilamentos, acidentes em passagens de nível, acidentes com pessoas e material circulante em movimento, incêndios e outros;



b) «Acidente grave», uma colisão ou um descarrilamento de comboios que tenha por consequência pelo menos um morto ou cinco ou mais feridos graves, ou danos graves no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente, bem como qualquer outro acidente com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança;

c) «Amplitude da operação», a amplitude caracterizada pelo número de passageiros e/ou pelo volume de mercadorias e pela dimensão estimada de uma empresa ferroviária em termos do número de trabalhadores no setor ferroviário;

d) «Área operacional», a rede ferroviária nacional, ou outras redes em outros Estados-Membros, em que uma empresa ferroviária tenciona operar;

e) «Autoridade nacional de segurança», o organismo nacional responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária nos termos do presente decreto-lei ou qualquer organismo encarregado dessas tarefas por vários Estados-Membros, para garantir um regime de segurança unificado;

f) «Carregador», uma empresa que carrega mercadorias embaladas, contentores pequenos ou cisternas móveis em vagões ou contentores, ou que carrega contentores, contentores de granel, contentores de gás de elementos múltiplos, contentores-cisterna ou cisternas móveis em vagões;

g) «Componente de interoperabilidade», um componente de interoperabilidade na aceção definida pela legislação aplicável à interoperabilidade do sistema ferroviário;

h) «Causas», as ações, omissões, eventos ou condições, ou uma combinação desses fatores, que conduziram a um acidente ou incidente;

i) «Danos graves», os danos cujo custo possa ser imediatamente estimado pelo organismo de inquérito num total de pelo menos 2 milhões de euros;

j) «Detentor», uma pessoa singular ou coletiva que explora um veículo enquanto meio de transporte, quer seja seu proprietário quer tenha o direito de o utilizar, e que está registada como tal no registo de material circulante, definido pela legislação aplicável à interoperabilidade do sistema ferroviário;

k) «Descarregador», uma empresa que retira contentores, contentores de granel, contentores de gás de elementos múltiplos, contentores-cisterna ou cisternas móveis de vagões, ou que descarrega mercadorias embaladas, contentores pequenos ou cisternas móveis de vagões ou contentores, ou que descarrega mercadorias de cisternas, incluindo vagões-cisterna, cisternas amovíveis, cisternas móveis ou contentores-cisterna, de vagões-bateria, de contentores de gás de elementos múltiplos, de vagões, de contentores de granel grandes ou pequenos, ou de contentores de granel;

l) «Destinatário», uma pessoa singular ou coletiva que recebe mercadorias nos termos de um contrato de transporte, ou uma pessoa singular ou coletiva que recebe as mercadorias à chegada, no caso de não existir contrato de transporte;

m) «Empresa ferroviária», uma empresa ferroviária, na aceção da alínea m) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual, e qualquer outra empresa pública ou privada cuja atividade consista em prestar serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou de passageiros, devendo a tração ser garantida pela empresa, estando igualmente incluídas as empresas que apenas efetuem a tração;

n) «Enchedor», uma empresa que carrega mercadorias em cisternas, incluindo vagões-cisterna, vagões com cisternas amovíveis, cisternas móveis ou contentores-cisterna, em vagões, em contentores de granel grandes ou pequenos, em vagões-bateria, ou em contentores de gás de elementos múltiplos;

o) «Entidade adjudicante», uma entidade, pública ou privada, que encomenda o projeto e/ou a construção, a renovação ou a adaptação de um subsistema;

p) «Entidade responsável pela manutenção» ou «ERM», uma entidade responsável pela manutenção de um veículo, de acordo com o disposto na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário;

q) «Especificação técnica de interoperabilidade» ou «ETI», uma especificação, adotada nos termos do presente decreto-lei, que abrange cada subsistema ou parte de um subsistema a fim de satisfazer os requisitos essenciais e de assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário;

r) «Esvaziador», uma empresa que retira mercadorias de cisternas, incluindo vagões-cisterna, vagões com cisternas amovíveis, cisternas móveis ou contentores-cisterna, de vagões, de contentores de granel grandes ou pequenos, de vagões-bateria, ou de contentores de gás de elementos múltiplos;

s) «Expedidor», uma empresa que expede mercadorias por conta própria ou por conta de terceiros;

t) «Fabricante», um fabricante na aceção definida pela legislação aplicável à interoperabilidade do sistema ferroviário;

u) «Gestor de infraestrutura», um gestor de infraestrutura, na aceção da alínea r) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual;

v) «Incidente», uma ocorrência, distinta de um acidente ou de um acidente grave, que afete a segurança das operações ferroviárias;

w) «Inquérito», um processo conduzido com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extração de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações de segurança;

x) «Métodos comuns de segurança» ou «MCS», os métodos que descrevem a avaliação dos níveis de segurança, a realização dos objetivos comuns de segurança e o cumprimento dos outros requisitos de segurança;

y) «Metropolitano ligeiro», um sistema de transporte ferroviário urbano e/ou suburbano com uma capacidade de resistência ao choque de C-III ou C-IV, em conformidade com a norma EN 15227, e uma resistência máxima do veículo de 800 kN — força de compressão longitudinal na zona de acoplamento —, podendo ter vias de circulação próprias ou partilhar vias de circulação com o tráfego rodoviário, normalmente não partilhando os veículos utilizados no tráfego de longo curso de passageiros ou mercadorias;

z) «Objetivos comuns de segurança» ou «OCS», os níveis de segurança mínimos que o sistema, no seu conjunto, e, se exequível, as diversas partes do sistema ferroviário da União Europeia, nomeadamente o sistema ferroviário convencional, o sistema ferroviário de alta velocidade, os túneis ferroviários de grande extensão ou as linhas utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorias, devem atingir;

aa) «Organismo de avaliação da conformidade», um organismo notificado ou designado como responsável pelas atividades de avaliação da conformidade, nomeadamente calibração, ensaio, certificação e inspeção, sendo classificado como organismo notificado na sequência de notificação por um Estado-Membro e como organismo designado na sequência de designação por um Estado-Membro;

bb) «Regras nacionais», todas as regras de aplicação obrigatória adotadas na rede ferroviária nacional, independentemente do organismo que as emita, que incluam requisitos de segurança ou técnicos no domínio ferroviário diferentes dos definidos pela União Europeia ou pelas regras internacionais, e que sejam aplicáveis no território nacional às empresas ferroviárias, ao gestor de infraestrutura ou a terceiros;

cc) «Responsável pelo inquérito», uma pessoa responsável pela organização, pela realização e pelo controlo de um inquérito;

dd) «Sistema de gestão da segurança», a organização, as disposições e os procedimentos adotados por um gestor de infraestrutura ou por uma empresa ferroviária para garantir a segurança da gestão das suas operações;

ee) «Sistema ferroviário da União Europeia», o sistema ferroviário da União Europeia, na aceção da legislação aplicável sobre a interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia;

ff) «Tipo de operação», o tipo caracterizado pelo transporte de passageiros, incluindo ou excluindo serviços de alta velocidade, transporte de mercadorias, incluindo ou excluindo o transporte de mercadorias perigosas, e serviços exclusivamente de manobras;

gg) «Transportador», uma empresa que efetua operações de transporte nos termos de um contrato de transporte;

hh) «Veículo», um veículo ferroviário apto a circular sobre rodas em linhas férreas, com ou sem tração, composto por um ou mais subsistemas estruturais e funcionais.



## CAPÍTULO II

### Promoção e gestão da segurança ferroviária

#### Artigo 4.º

##### Papel dos operadores do sistema ferroviário da União Europeia na promoção e no reforço da segurança ferroviária

1 — O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), a fim de promover e reforçar a segurança ferroviária, deve, nos limites das suas competências:

a) Garantir a manutenção geral da segurança ferroviária e, sempre que razoavelmente possível, o seu reforço constante, tendo em conta a evolução do direito da União Europeia e das regras internacionais e o progresso técnico e científico, e dando prioridade à prevenção de acidentes;

b) Garantir a aplicação de toda a legislação aplicável de forma aberta e não discriminatória, promovendo o desenvolvimento de um sistema de transporte ferroviário europeu único;

c) Garantir que as medidas destinadas ao desenvolvimento e à melhoria da segurança ferroviária tenham em conta a necessidade de uma abordagem sistémica;

d) Garantir que a responsabilidade pela segurança da exploração do sistema ferroviário da rede nacional e pelo controlo dos riscos a ele associados recaia sobre o gestor de infraestrutura e sobre as empresas ferroviárias, cada um em relação à parte do sistema que lhe diz respeito, obrigando-os a:

i) Executar as medidas de controlo dos riscos necessárias referidas na alínea c) do artigo 6.º, cooperando entre si, se adequado;

ii) Aplicar as regras da União Europeia e as regras nacionais;

iii) Criar sistemas de gestão da segurança de acordo com o presente decreto-lei;

e) Sem prejuízo das regras nacionais vigentes em matéria de responsabilidade, o IMT, I. P., garante que o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias sejam responsáveis pela sua parte do sistema e pela segurança da sua exploração, incluindo o fornecimento de materiais e a contratação de serviços, perante os utilizadores, os clientes, os trabalhadores envolvidos e os outros operadores a que se refere o n.º 4;

f) Elaborar e publicar planos de segurança anuais que estabeleçam as medidas previstas para atingir os OCS; e

g) Prestar apoio à Agência Ferroviária da União Europeia (Agência) na sua função de monitorizar a evolução da segurança ferroviária a nível da União Europeia.

2 — As empresas ferroviárias e o gestor de infraestrutura:

a) Executam as medidas de controlo dos riscos necessárias, referidas na alínea a) do artigo 6.º, cooperando entre si e com os outros operadores, se adequado;

b) Têm em conta os riscos associados às atividades dos outros operadores e de terceiros nos sistemas de gestão da segurança;

c) Se necessário, obrigam contratualmente os outros operadores a que se refere o n.º 4, que tenham um impacto potencial na segurança da exploração do sistema ferroviário da União Europeia, a executar medidas de controlo dos riscos; e

d) Nos processos de monitorização, asseguram que as empresas contratadas executam as medidas de controlo dos riscos através da aplicação dos MCS de monitorização a que se refere a alínea c) do artigo 6.º, garantindo que estas obrigações ficam estipuladas nos contratos a celebrar e que deverão ser facultadas à Agência ou ao IMT, I. P., a pedido destes.

3 — Sem prejuízo das responsabilidades das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura a que se refere o número anterior, as entidades responsáveis pela manutenção e todos os restantes operadores que tenham um impacto potencial na segurança da exploração do sistema



ferroviário da rede ferroviária nacional, incluindo fabricantes, fornecedores de serviços de manutenção, detentores, prestadores de serviços, entidades adjudicantes, transportadores, expedidores, destinatários, carregadores, descarregadores, enchedores e esvaziadores:

- a) Executam as medidas de controlo dos riscos necessárias, cooperando com os outros operadores, se adequado;
- b) Asseguram que os subsistemas, os acessórios, os equipamentos ou os serviços que fornecem cumprem os requisitos e as condições de utilização indicados, de modo a que as empresas ferroviárias e/ou os gestores de infraestrutura em causa possam utilizá-los com segurança.

4 — Dentro dos limites das respetivas competências, as empresas ferroviárias, o gestor de infraestrutura e os operadores referidos no n.º 2 que identifiquem ou que sejam informados de um risco para a segurança decorrente de defeitos, de irregularidades de construção ou do funcionamento deficiente do equipamento técnico, incluindo os subsistemas estruturais:

- a) Tomam as medidas corretivas necessárias para fazer face ao risco identificado;
- b) Informam do risco as partes interessadas relevantes, para que estas possam tomar outras medidas corretivas necessárias para garantir a preservação do nível de segurança do sistema ferroviário da rede ferroviária nacional.

5 — Em caso de intercâmbio de veículos entre as empresas ferroviárias, os operadores envolvidos trocam todas as informações relevantes para a segurança da exploração, nomeadamente dados sobre o estado e o historial do veículo em causa, elementos dos dossiês de manutenção para fins de rastreabilidade, dados que permitem rastrear as operações de carregamento e as declarações de expedição.

#### Artigo 5.º

##### Indicadores comuns de segurança

1 — A fim de facilitar a avaliação da consecução dos OCS e de permitir a monitorização da evolução geral da segurança ferroviária, o IMT, I. P., recolhe informações sobre os indicadores comuns de segurança (ICS), através dos relatórios anuais das empresas de transporte ferroviário e do gestor de infraestrutura, previstos no artigo 9.º

2 — Os ICS constam do anexo I ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

#### Artigo 6.º

##### Métodos comuns de segurança

Os MCS descrevem o modo de avaliação dos níveis de segurança, da realização dos OCS e do cumprimento dos outros requisitos de segurança, inclusive, se adequado, por um organismo de avaliação independente, mediante a elaboração e a definição de:

- a) Métodos de avaliação dos riscos;
- b) Métodos de avaliação da conformidade com os requisitos dos certificados de segurança e das autorizações de segurança emitidos nos termos dos artigos 10.º e 12.º;
- c) Métodos de supervisão a aplicar pelo IMT, I. P., e métodos de monitorização a aplicar pelas empresas ferroviárias, gestor de infraestrutura e entidades responsáveis pela manutenção;
- d) Métodos de avaliação do nível e do desempenho de segurança dos operadores ferroviários a nível nacional e a nível da União Europeia;
- e) Métodos de avaliação da realização dos objetivos de segurança a nível nacional e a nível da União Europeia; e
- f) Outros métodos, relacionados com processos do sistema de gestão da segurança, que precisem de ser harmonizados ao nível da União Europeia.

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

1 — Os OCS definem os níveis de segurança mínimos que o sistema no seu conjunto e, se exequível, as diversas partes do sistema ferroviário nacional e da União Europeia têm de atingir.

2 — Os OCS podem ser expressos em termos de critérios de aceitação de riscos ou em níveis de objetivos de segurança e devem ter, nomeadamente, em consideração:

a) Os riscos individuais relacionados com os passageiros, com o pessoal, incluindo os trabalhadores ou pessoal de empresas contratadas, com os utilizadores das passagens de nível e com outras pessoas, e, sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, os riscos individuais relacionados com a presença de intrusos;

b) Os riscos para a sociedade.

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

4 — O IMT, I. P., realiza as alterações necessárias às regras nacionais para realizar pelo menos os OCS, e quaisquer OCS revistos, de acordo com os calendários de execução anexados a esses objetivos.

5 — As alterações referidas no número anterior devem ser tidas em conta nos planos de segurança anuais referidos na alínea f) do n.º 1 do artigo 4.º e ser notificadas à Comissão Europeia nos termos do artigo seguinte.

**Artigo 8.º****Regras nacionais no domínio da segurança**

1 — As regras nacionais aprovadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual, são aplicáveis desde que preencham cumulativamente as seguintes condições:

a) Correspondam a um dos tipos de categorias definidos no anexo II ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante;

b) Respeitem o direito da União Europeia, nomeadamente as ETI, os OCS e os MCS;

c) Não deem origem a discriminações arbitrárias ou a restrições encapotadas das operações de transporte ferroviário entre os Estados-Membros.

2 — O IMT, I. P., só pode estabelecer novas regras nacionais nos termos do presente decreto-lei nos seguintes casos:

a) Quando as regras respeitantes a métodos de segurança vigentes não estejam abrangidas por um MCS;

b) Quando as regras de exploração da rede ferroviária ainda não estejam abrangidas pelas ETI;

c) Como medida preventiva urgente, designadamente na sequência de um acidente ou de um incidente;

d) Quando uma regra já notificada necessite de ser revista;

e) Quando as regras relativas aos requisitos aplicáveis ao pessoal que exerce funções críticas de segurança, incluindo critérios de seleção, aptidão física e psíquica e formação profissional, ainda não estejam abrangidas por uma ETI ou pelo disposto na Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual.

3 — O IMT, I. P., deve apresentar atempadamente os projetos de novas regras nacionais à Agência e à Comissão Europeia, para análise, respeitando os prazos referidos no n.º 1 do artigo 25.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016 (Regulamento (UE) n.º 2016/796).

4 — Para efeitos do número anterior, antes da previsível introdução das novas regras propostas pelo IMT, I. P., este instituto deve apresentar uma justificação para a sua introdução pelos meios informáticos apropriados, nos termos do disposto no artigo 27.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.



5 — O IMT, I. P., assegura que os projetos estejam suficientemente desenvolvidos para que a Agência possa realizar o seu exame nos termos do n.º 2 do artigo 25.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

6 — No caso de medidas preventivas urgentes, o IMT, I. P., pode adotar e aplicar imediatamente uma nova regra, que deve ser notificada nos termos do n.º 2 do artigo 27.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796, e sujeita à avaliação da Agência nos termos dos n.ºs 2 e 5 do artigo 26.º do mesmo Regulamento.

7 — O IMT, I. P., notifica a Agência e a Comissão Europeia das regras nacionais adotadas, devendo para o efeito utilizar o sistema informático apropriado nos termos do disposto no artigo 27.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

8 — O IMT, I. P., deve garantir que as regras nacionais em vigor sejam facilmente acessíveis e do domínio público, e formuladas numa terminologia que todas as partes interessadas compreendam.

9 — O IMT, I. P., pode decidir não notificar as regras e as restrições de natureza estritamente local, sendo que, nestes casos, deve mencionar essas regras e essas restrições nos registos de infraestrutura referidos na legislação aplicável no âmbito da interoperabilidade ou nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, na sua redação atual, caso essas regras e restrições estejam publicadas.

10 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, as regras nacionais que não forem notificadas nos termos do presente artigo não são aplicáveis para efeitos do presente decreto-lei.

#### Artigo 9.º

##### Sistemas de gestão da segurança

1 — O gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias criam os seus próprios sistemas de gestão da segurança para garantir que o sistema ferroviário da União Europeia possa atingir, pelo menos, os OCS, que esteja em conformidade com os requisitos de segurança enunciados nas ETI, e ainda que sejam aplicadas as partes pertinentes dos MCS e as regras nacionais notificadas nos termos do artigo anterior.

2 — O sistema de gestão da segurança é documentado em todas as suas partes e descreve, em particular, a repartição das responsabilidades dentro da organização do gestor da infraestrutura ou da empresa ferroviária.

3 — O sistema referido no número anterior deve indicar o modo como é assegurado o controlo por parte da gestão a diversos níveis, as modalidades de participação do pessoal e dos seus representantes a todos os níveis e o modo como é assegurado o aperfeiçoamento constante do sistema de gestão da segurança.

4 — No sistema de gestão da segurança deve haver um compromisso claro de aplicar com coerência o conhecimento e métodos dos fatores humanos, permitindo que o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias promovam uma cultura de confiança, troca de conhecimentos e aprendizagem mútua, em que os trabalhadores são encorajados a contribuir para o desenvolvimento da segurança e em que a confidencialidade é assegurada.

5 — O sistema de gestão da segurança compreende os seguintes elementos de base:

a) Uma política de segurança aprovada pelos órgãos sociais responsáveis da organização e comunicada a todo o pessoal;

b) Objetivos qualitativos e quantitativos da organização em termos de manutenção e reforço da segurança, bem como planos e procedimentos para alcançar esses objetivos;

c) Procedimentos para satisfazer as normas técnicas e operacionais ou outras condições normativas existentes, novas ou alteradas, previstas nas ETI, nas regras nacionais referidas no artigo anterior e no anexo II ao presente decreto-lei, noutras regras aplicáveis ou em decisões da autoridade nacional de segurança;

d) Procedimentos para assegurar o cumprimento das normas e de outras condições normativas ao longo do ciclo de vida do equipamento e das operações;

e) Procedimentos e métodos para identificar riscos, efetuar a avaliação dos riscos e aplicar medidas de controlo dos riscos sempre que qualquer mudança das condições de operação ou a



introdução de novos materiais deem origem a novos riscos para a infraestrutura ou para a interface homem-máquina-organização;

f) A oferta de programas de formação do pessoal e de sistemas destinados a garantir que a competência do pessoal seja mantida e que as tarefas sejam realizadas em conformidade, incluindo medidas relativas à aptidão física e psicológica;

g) Modalidades de prestação de informações suficientes dentro da organização e, se necessário, entre as organizações do sistema ferroviário;

h) Procedimentos e modelos para a documentação da informação sobre segurança e designação de procedimentos de controlo da configuração da informação fundamental em matéria de segurança;

i) Procedimentos para garantir a notificação, o inquérito e a análise de acidentes, incidentes, casos de quase acidente e outras ocorrências perigosas e a adoção das necessárias medidas de prevenção;

j) Planos de ação, de alerta e de informação em caso de emergência, acordados com as autoridades públicas competentes; e

k) Disposições referentes a auditorias internas periódicas ao sistema de gestão da segurança.

6 — Para efeitos do número anterior, o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias incluem qualquer outro elemento necessário para cobrir os riscos de segurança, em conformidade com a avaliação dos riscos decorrentes da sua própria atividade.

7 — O sistema de gestão da segurança é adaptado ao tipo, ao âmbito, à área operacional e a outras características da atividade desenvolvida, garantindo o controlo de todos os riscos associados à atividade do gestor da infraestrutura ou da empresa ferroviária, incluindo a prestação de serviços de manutenção, sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, o fornecimento de material e o recurso a empresas contratadas.

8 — Sem prejuízo das regras nacionais e internacionais vigentes em matéria de responsabilidade, o sistema de gestão da segurança tem igualmente em conta, sempre que oportuno e razoável, os riscos decorrentes das atividades de outros operadores referidos no artigo 4.º

9 — O sistema de gestão da segurança do gestor da infraestrutura tem em conta os efeitos das operações das diversas empresas ferroviárias na rede e permite a todas as empresas ferroviárias operar em conformidade com as ETI, com as regras nacionais e nas condições estabelecidas no respetivo certificado de segurança.

10 — Os sistemas de gestão da segurança são desenvolvidos a fim de coordenar os procedimentos de emergência do gestor da infraestrutura com todas as empresas ferroviárias que exploram a sua infraestrutura e com os serviços de emergência, por forma a facilitar a rápida intervenção dos serviços de socorro, e com qualquer outra parte que possa estar implicada numa situação de emergência.

11 — Nas situações de infraestrutura transfronteiriça, a cooperação entre os gestores de infraestruturas deve facilitar a necessária coordenação e preparação dos serviços de emergência competentes de ambos os lados da fronteira.

12 — Em caso de um acidente grave, a empresa ferroviária presta assistência às vítimas, ajudando-as no cumprimento dos procedimentos de reclamação previstos no Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, sem prejuízo das obrigações de outras partes.

13 — A assistência referida no número anterior incluiu a comunicação com as famílias das vítimas e compreende o apoio psicológico às vítimas do acidente e às suas famílias.

14 — Antes de 31 de maio de cada ano, o gestor de infraestrutura e as empresas ferroviárias apresentam ao IMT, I. P., um relatório anual de segurança respeitante ao ano civil anterior, que deve incluir:

a) Informações sobre a forma como os objetivos de segurança da organização e os resultados dos planos de segurança são cumpridos;

b) Um relatório sobre a elaboração de indicadores de segurança nacionais e dos ICS a que se refere o artigo 5.º, na medida em que sejam relevantes para a organização que apresenta o relatório;

- c) Os resultados das auditorias de segurança internas;
- d) Observações sobre as deficiências e anomalias das operações ferroviárias e da gestão da infraestrutura que possam ser importantes para o IMT, I. P., incluindo uma síntese das informações prestadas pelos operadores relevantes nos termos da alínea b) do n.º 4do artigo 4.º;
- e) Informações sobre a aplicação dos MCS pertinentes.

### CAPÍTULO III

#### **Certificação e autorização de segurança**

##### Artigo 10.º

###### **Certificado de segurança único**

1 — É apenas permitido o acesso à infraestrutura ferroviária às empresas ferroviárias que sejam titulares do certificado de segurança único emitido pela Agência ou pelo IMT, I. P., nos termos do presente decreto-lei.

2 — O certificado de segurança único serve para comprovar que a empresa ferroviária em causa criou o seu sistema de gestão da segurança e está apta a funcionar com segurança na área operacional prevista.

3 — A empresa ferroviária, ao requerer o certificado de segurança único, especifica o tipo e o âmbito das operações ferroviárias abrangidas e a área operacional prevista.

4 — O pedido de certificado de segurança único tem de ser apresentado pelo requerente junto da Agência caso a área operacional pretendida inclua o território de mais do que um Estado-Membro.

5 — Se a área operacional pretendida se limitar ao território nacional, o requerente pode apresentar o pedido de certificado de segurança único junto da Agência ou junto do IMT, I. P.

6 — O pedido de certificado de segurança único é acompanhado de prova documental que comprove que a empresa ferroviária:

a) Estabeleceu o seu sistema de gestão da segurança nos termos do artigo anterior e satisfaz os requisitos estabelecidos nas ETI, nos MCS, nos OCS e em outra legislação aplicável, a fim de controlar os riscos e de prestar serviços de transporte com segurança na rede; e

b) Se aplicável, satisfaz os requisitos previstos nas regras nacionais pertinentes notificadas nos termos do artigo 8.º

7 — A instrução do processo, as informações relativas ao pedido de certificado de segurança único, bem como a informação sobre os meios de impugnação devem estar disponíveis no balcão único referido no artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

8 — Sem prejuízo das competências da Agência, nos casos previstos no n.º 23, o IMT, I. P., emite o certificado de segurança único ou informa o requerente da sua decisão de indeferimento, em prazo nunca superior a quatro meses a contar da data em que sejam recebidas todas as informações exigidas e as eventuais informações adicionais solicitadas ao requerente.

9 — Sem prejuízo das competências da Agência, o IMT, I. P., aplica as disposições práticas sobre o procedimento de certificação estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2018/763 da Comissão, de 9 de abril de 2018 (Regulamento de Execução (UE) 2018/763).

10 — No âmbito de um procedimento, da responsabilidade da Agência, para a emissão de um certificado de segurança único às empresas ferroviárias que tenham uma área operacional em território nacional ou em mais Estados-Membros, compete ao IMT, I. P., proceder à avaliação dos elementos referidos na alínea b) do n.º 6

11 — No âmbito da avaliação dos elementos referidos no n.º 6, e sem prejuízo das competências da Agência, o IMT, I. P., e as demais autoridades nacionais de segurança competentes, estão autorizados a efetuar visitas, inspeções e auditorias nos locais da empresa ferroviária, solicitando



todas as informações complementares pertinentes, bem como a coordenar a organização dessas visitas, inspeções e auditorias.

12 — No prazo de um mês a contar da receção do pedido de certificado de segurança único, a empresa ferroviária é informada pela entidade responsável pelo procedimento de que o processo está completo ou pede as informações complementares necessárias, estabelecendo um prazo razoável para a sua apresentação.

13 — No que se refere à exaustividade, relevância e coerência do processo, podem ser avaliados também os elementos a que se refere a alínea b) do n.º 6, devendo também ser tido em conta as avaliações a que se refere o n.º 11, antes de se tomar a decisão sobre a emissão do certificado de segurança único.

14 — A responsabilidade pelos certificados de segurança únicos emitidos é da entidade emitente.

15 — A instância de recurso decide confirmar, ou não, o projeto de decisão da Agência no prazo de um mês a contar do pedido do IMT, I. P.

16 — O IMT, I. P., deve cooperar com a Agência, de modo a acordar uma avaliação mutuamente aceitável, podendo envolver também o requerente.

17 — Se não for possível chegar a uma avaliação mutuamente aceitável no prazo de um mês após a Agência ter informado o IMT, I. P., do seu desacordo, este deixa de ser competente para a decisão final.

18 — Se a área operacional pretendida apenas se limitar ao território nacional, o IMT, I. P., pode, sob a sua própria responsabilidade e a solicitação do requerente, emitir um certificado de segurança único.

19 — Para efeitos do disposto no número anterior, o IMT, I. P., avalia o processo relativamente aos elementos especificados no n.º 6 e aplica as disposições práticas fixadas no Regulamento de Execução (UE) 2018/763.

20 — No âmbito das avaliações referidas no número anterior, o IMT, I. P., pode efetuar auditorias, visitas e inspeções nos locais da empresa ferroviária.

21 — No prazo de um mês a contar da receção do pedido do requerente, o IMT, I. P., informa-o de que o processo está completo ou pede as informações complementares necessárias.

22 — Após consulta ao IMT, I. P., e à sua congénere espanhola, o certificado de segurança único também é válido, sem alargamento da área de utilização, para as empresas ferroviárias que utilizem veículos em trânsito com destino a estações da fronteira.

23 — Se a área operacional pretendida apenas se limitar ao território nacional, o IMT, I. P., pode, por sua própria responsabilidade e sob solicitação do requerente, emitir um certificado de segurança único.

24 — O certificado de segurança único especifica o tipo e a amplitude das operações ferroviárias abrangidas e a área operacional, que pode abranger também as vias de manobra que sejam propriedade da empresa ferroviária se essas vias de manobra estiverem incluídas no seu sistema de gestão da segurança.

25 — A decisão de recusa de emissão de um certificado de segurança único ou de excluir uma parte da rede em conformidade com a avaliação negativa deve ser devidamente fundamentada.

26 — O requerente pode apresentar à Agência ou ao IMT, I. P., conforme o caso, no prazo de um mês a contar da data de receção da decisão, um pedido de revisão da decisão, dispondo, qualquer deles, do prazo de dois meses, a contar da data de receção do pedido de revisão, para confirmar ou alterar a sua decisão.

27 — Se a decisão de indeferimento da Agência for confirmada, o requerente pode interpor recurso para a instância de recurso nos termos do artigo 55.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

28 — Se a decisão de indeferimento do IMT, I. P., for confirmada, o requerente pode impugnar administrativa e/ou judicialmente.

29 — Um certificado de segurança único emitido, quer pela Agência, quer pelo IMT, I. P., nos termos do presente artigo, é válido pelo período máximo de cinco anos e renovado mediante requerimento da empresa ferroviária.

30 — O certificado é atualizado, total ou parcialmente, sempre que o tipo ou a amplitude da exploração sejam substancialmente alterados.



31 — Se o requerente já for titular de um certificado de segurança único emitido nos termos do presente artigo e desejar alargar a área operacional a outro Estado-Membro, complementa o processo com os documentos pertinentes a que se refere o n.º 6 relativamente à área operacional adicional.

32 — Para efeitos do número anterior só é consultado o IMT, I. P., no alargamento da área operacional para efeitos de avaliar o processo, conforme previsto na alínea b) do n.º 6.

33 — Se a empresa ferroviária detiver um certificado de segurança único nos termos do n.º 23 e desejar alargar a área operacional dentro do território nacional, complementa o processo com os documentos pertinentes a que se refere o n.º 6 relativamente à área operacional adicional.

34 — Para efeitos do número anterior, o requerente envia o processo, através do balcão único a que se refere o artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796, ao IMT, I. P., que, após seguir os procedimentos previstos no presente artigo, emite um certificado de segurança único atualizado que abranja a área operacional alargada.

35 — As entidades competentes podem solicitar a revisão de certificados de segurança únicos por si emitidos, na sequência de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

36 — No caso de emissão de um certificado de segurança único, a entidade responsável deve informar as restantes entidades competentes, no prazo máximo de duas semanas a contar da data da sua emissão.

37 — No caso de alteração, renovação ou revogação de um certificado de segurança único, a entidade responsável deve informar imediatamente as restantes entidades competentes.

38 — Para os efeitos do disposto nos n.ºs 36 e 37, a informação deve especificar a denominação e o endereço da empresa ferroviária, a data de emissão, o tipo, a amplitude, a validade e a área operacional do certificado de segurança único e, em caso de revogação, as razões da decisão.

#### Artigo 11.º

##### **Cooperação entre a Agência Ferroviária da União Europeia e a autoridade nacional de segurança para a emissão de certificados de segurança únicos**

1 — Para efeitos do disposto nos n.ºs 5 e 7 do artigo anterior, o IMT, I. P., celebra acordos de cooperação com a Agência nos termos do artigo 76.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

2 — Os acordos de cooperação podem ser específicos ou ser acordos-quadro envolvendo o IMT, I. P., e outras entidades congéneres.

3 — Os acordos de cooperação incluem uma descrição pormenorizada das tarefas e das condições para os produtos, os limites temporais aplicáveis à sua entrega e a imputação das taxas a pagar pelo requerente.

4 — Os acordos de cooperação podem incluir acordos de cooperação específicos, no caso de redes que requerem conhecimentos específicos por razões geográficas ou históricas, com vista a reduzir os encargos administrativos e os custos para o requerente.

5 — No caso das redes separadas do sistema ferroviário da União Europeia, esses acordos específicos de cooperação podem prever a possibilidade de delegação de tarefas nas autoridades nacionais de segurança, se tal for necessário para assegurar a atribuição eficiente e proporcionada de recursos para a certificação.

6 — Sendo a bitola da rede ferroviária nacional diferente da bitola da rede ferroviária principal da União Europeia e sendo a rede partilhada por requisitos técnicos e operacionais idênticos com o país vizinho, além dos acordos de cooperação referidos no n.º 2, o IMT, I. P., e a sua congénere celebram com a Agência um acordo multilateral que preveja as condições necessárias para facilitar o alargamento da área operacional dos certificados de segurança nos dois países afetados, se isso for pertinente.

#### Artigo 12.º

##### **Autorização de segurança dos gestores de infraestruturas**

1 — O exercício das atividades de gestão e exploração da infraestrutura por parte do gestor da mesma depende da obtenção de uma autorização de segurança, emitida pelo IMT, I. P.

2 — A autorização de segurança compreende a confirmação da aceitação do sistema de gestão de segurança do gestor da infraestrutura previsto no artigo 9.º e inclui os procedimentos e as disposições adotados para dar cumprimento aos requisitos necessários à segurança da conceção, manutenção e exploração da infraestrutura ferroviária, incluindo, se aplicável, a manutenção e a exploração do sistema de controlo do tráfego e de sinalização.

3 — Através de instrução aprovada por deliberação do conselho diretivo, o IMT, I. P., define os requisitos que as autorizações de segurança devem cumprir e indica os documentos exigidos para a apresentação dos pedidos.

4 — A autorização de segurança é válida pelo período nela fixado, nunca superior a cinco anos, sendo renovada a pedido do seu titular.

5 — A autorização deve ser alterada, total ou parcialmente, sempre que sejam substancialmente alterados os pressupostos da sua emissão, nomeadamente quando ocorram alterações relevantes na infraestrutura, na sinalização, no subsistema «energia» ou nos princípios a que obedecem a respetiva exploração e manutenção.

6 — O titular da autorização de segurança deve informar o IMT, I. P., no prazo máximo de 10 dias úteis, de todas essas alterações mencionadas no número anterior.

7 — O IMT, I. P., pode exigir que a autorização de segurança seja alterada na sequência de alterações substanciais do quadro regulamentar da segurança.

8 — O IMT, I. P., deve decidir com a máxima celeridade os requerimentos apresentados, nunca ultrapassando o prazo de quatro meses a contar da data em que o requerente tiver apresentado todas as informações exigidas e as informações adicionais que lhe tenham sido pedidas.

9 — O IMT, I. P., informa a Agência sem demora e, em todo o caso, no prazo máximo de duas semanas, da emissão, renovação, alteração ou revogação de autorizações de segurança.

10 — O IMT, I. P., especifica a denominação e o endereço do gestor da infraestrutura, a data de emissão, o âmbito e o prazo de validade da autorização de segurança e, em caso de revogação, as razões da decisão.

11 — Caso se trate de infraestruturas transfronteiriças, o IMT, I. P., e a sua congénere cooperam para efeitos da emissão das autorizações de segurança.

### Artigo 13.º

#### Acesso a estruturas de formação

1 — As empresas ferroviárias, os gestores das infraestruturas e o seu pessoal, que exerça funções críticas de segurança, devem ter acesso equitativo e sem discriminações às estruturas de formação para maquinistas e pessoal de acompanhamento dos comboios, sempre que tal formação se revele necessária à exploração de serviços na sua rede.

2 — As entidades formadoras devem, nos seus programas de formação, incluir o necessário conhecimento dos itinerários, das normas e procedimentos de exploração, do sistema de sinalização e de controlo-comando e, ainda, dos procedimentos de emergência aplicados nos itinerários explorados.

3 — As condições de emissão e o registo dos certificados estão definidos na Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual.

4 — O IMT, I. P., assegura que os serviços de formação satisfaçam os requisitos previstos, respetivamente, na Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual, nas ETI ou nas regras nacionais referidas na alínea e) do n.º 2 do artigo 8.º

5 — As empresas ferroviárias, quando recrutam novos maquinistas, pessoal de acompanhamento dos comboios e pessoal que exerça funções críticas de segurança, podem tomar em consideração a eventual formação, qualificações e experiência adquiridas anteriormente noutras empresas ferroviárias.

6 — Para efeitos do disposto no número anterior, o pessoal mencionado tem o direito de acesso a todos os documentos que atestem a sua formação, qualificações e experiência, bem como de obter cópias dos documentos e proceder à respetiva transmissão.

7 — As empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas são responsáveis pelo nível de formação e qualificação do seu pessoal que exerça funções críticas de segurança.



Artigo 14.º

**Manutenção dos veículos**

1 — Antes de entrar em serviço ou de ser utilizado na rede, a cada veículo é atribuída uma entidade responsável pela manutenção, a qual deve ser registada no Registo de Material Circulante, conforme estabelecido na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário.

2 — Sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura pela operação segura de uma composição, tal como previsto no artigo 4.º, a entidade responsável pela manutenção assegura que os veículos sob sua responsabilidade se encontrem em condições seguras de circulação, devendo a entidade responsável pela manutenção, para o efeito, criar um sistema de manutenção e, por meio desse sistema:

a) Assegurar que a manutenção dos veículos é feita de acordo com o dossiê de manutenção de cada veículo e com os requisitos em vigor, incluindo as regras de manutenção e as disposições aplicáveis das ETI;

b) Aplicar os métodos de supervisão e de avaliação dos riscos estabelecidos nos MCS a que se refere a alínea a) do artigo 6.º, se adequado, em cooperação com outras entidades;

c) Assegurar que as empresas contratadas executem as medidas de controlo dos riscos através da aplicação do MCS de monitorização a que se refere a alínea c) do artigo 6.º e que isso fique estipulado em cláusulas contratuais que devem ser facultadas à Agência ou à autoridade nacional de segurança, a pedido destas; e

d) Assegurar a rastreabilidade das atividades de manutenção.

3 — O sistema de manutenção compreende as seguintes funções:

a) A função de gestão, que consiste na supervisão e coordenação das funções de manutenção descritas nas alíneas b) a d) do número anterior, e de garantia das condições de segurança dos veículos no sistema ferroviário;

b) A função de desenvolvimento da manutenção, responsável pela gestão da documentação de manutenção, incluindo a gestão da configuração, com base nos dados de conceção e operação, bem como no desempenho e na experiência adquirida;

c) A função de gestão da manutenção da frota, pela qual se gere a retirada dos veículos para manutenção e o seu regresso à operação após a manutenção;

d) A função de execução da manutenção, pela qual se executa a manutenção técnica necessária de um veículo ou de partes deste, incluindo a documentação de recolocação em serviço.

4 — A entidade responsável pela manutenção efetua a manutenção, podendo subcontratar as funções de manutenção descritas nas alíneas b) a d) do número anterior, ou parte delas, a outras entidades, tais como oficinas de manutenção.

5 — A entidade responsável pela manutenção assegura que todas as funções previstas nas alíneas a) a d) do n.º 3 cumpram os requisitos e critérios de avaliação estabelecidos no anexo III ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

6 — As oficinas de manutenção devem aplicar as secções pertinentes do anexo III ao presente decreto-lei.

7 — No caso de vagões de mercadorias, e, no caso de outros veículos, após a adoção dos atos de execução referidos na alínea b) do n.º 8 do artigo 14.º da Diretiva (UE) 2016/798, cada entidade responsável pela manutenção é certificada por um organismo acreditado e é-lhes atribuído um certificado de ERM, nas condições a seguir enunciadas:

a) Os processos de acreditação baseiam-se em critérios de independência, competência e imparcialidade;

b) O sistema de certificação fornece provas de que determinada entidade responsável pela manutenção criou o sistema de manutenção para garantir as condições seguras de circulação de qualquer veículo por cuja manutenção é responsável;



c) A certificação ERM baseia-se numa avaliação da capacidade da entidade responsável pela manutenção para cumprir os requisitos e critérios de avaliação pertinentes fixados no anexo III ao presente decreto-lei e de os aplicar com coerência, devendo incluir um sistema de vigilância, para garantir o contínuo cumprimento desses requisitos e critérios de avaliação após a emissão do certificado ERM;

d) A certificação das oficinas de manutenção baseia-se na conformidade com as secções pertinentes do anexo III ao presente decreto-lei aplicadas às correspondentes funções e atividades a certificar.

8 — A acreditação referida no número anterior é efetuada pelo Instituto Português de Acreditação, I. P., ou, nos casos previstos no Regulamento (CE) n.º 765/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 julho de 2008, pelos seus congéneres signatários do Acordo de Reconhecimento Mútuo relevante da infraestrutura europeia de acreditação.

9 — Se a entidade responsável pela manutenção for uma empresa ferroviária ou um gestor de infraestrutura, o cumprimento das condições é verificado pelo IMT, I. P., através dos procedimentos referidos nos artigos 10.º ou 12.º, e pode ser confirmado nos certificados emitidos em conformidade com esses procedimentos.

10 — Os certificados emitidos nos termos do n.º 7 são válidos em toda a União Europeia.

## Artigo 15.º

### Derrogações do sistema de certificação das entidades responsáveis pela manutenção

1 — O IMT, I. P., pode cumprir as obrigações de identificação das entidades responsáveis pela manutenção através de medidas alternativas ao sistema de manutenção estabelecido no artigo anterior, nos seguintes casos:

a) Veículos registados num país terceiro cuja manutenção é efetuada de acordo com a legislação desse país;

b) Veículos utilizados em redes ou linhas de bitola diferente da rede principal da União Europeia relativamente aos quais o cumprimento dos requisitos previstos no n.º 2 do artigo 14.º é assegurado por acordos internacionais com países terceiros;

c) Vagões de mercadorias e carruagens de passageiros que se encontrem em regime de utilização partilhada com países terceiros cuja bitola seja diferente da rede ferroviária principal da União Europeia;

d) Veículos utilizados nas redes referidas no n.º 3 do artigo 2.º e equipamento militar e transportes especiais que requerem a emissão de autorizações *ad hoc* do IMT, I. P., antes de entrarem em serviço, sendo neste caso as derrogações concedidas por períodos máximos de cinco anos.

2 — As medidas alternativas referidas no número anterior são aplicadas através de derrogações a conceder pela entidade emissora:

a) No ato de registo dos veículos de acordo com o disposto na regulamentação relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário, no que diz respeito à identificação da entidade responsável pela manutenção;

b) No ato de emissão dos certificados de segurança únicos e das autorizações de segurança a empresas ferroviárias e ao gestor de infraestrutura nos termos do disposto nos artigos 10.º e 12.º, quanto à identificação ou certificação da entidade responsável pela manutenção.

3 — As derrogações referidas no número anterior são identificadas e justificadas no relatório anual de segurança referido no artigo 19.º

## CAPÍTULO IV

**Autoridade nacional de segurança**

## Artigo 16.º

**Atribuições**

1 — O IMT, I. P., é o organismo nacional do Estado responsável pelas tarefas relacionadas com a segurança ferroviária, nos termos do disposto no presente decreto-lei.

2 — O IMT, I. P., como organismo nacional de segurança, deve dispor de uma organização interna própria, com recursos humanos e materiais que lhe concedam independência em relação às empresas ferroviárias, ao gestor de infraestrutura, ao requerente, à entidade adjudicante ou a qualquer entidade adjudicante de contratos públicos.

3 — Ao IMT, I. P., cabem, pelo menos, as seguintes atribuições:

a) Autorizar a entrada em serviço dos subsistemas de controlo, comando e sinalização nas vias, de energia e de infraestrutura que constituem o sistema ferroviário, de acordo com as regras relativas à interoperabilidade previstas na legislação aplicável;

b) Emitir, renovar, alterar e revogar autorizações de colocação de veículos no mercado de acordo com as regras relativas à interoperabilidade, estabelecidas na legislação nacional e europeia;

c) Apoiar a Agência na emissão, renovação, alteração e revogação de autorizações de colocação de veículos no mercado de acordo com as regras relativas à interoperabilidade, estabelecidas na legislação nacional e europeia;

d) Supervisionar, no seu território, se os componentes de interoperabilidade cumprem os requisitos essenciais exigidos na legislação nacional e europeia;

e) Assegurar que o número de veículo foi atribuído em conformidade com as regras relativas à interoperabilidade previstas na legislação aplicável;

f) Apoiar a Agência na emissão, renovação, alteração e revogação de certificados de segurança únicos concedidos nos termos do artigo 10.º;

g) Emitir, renovar, alterar e revogar certificados de segurança únicos concedidos nos termos do n.º 21 do artigo 10.º;

h) Emitir, renovar, alterar e revogar autorizações de segurança concedidas nos termos do artigo 12.º;

i) Monitorizar e promover o cumprimento do quadro regulamentar de segurança, incluindo o sistema de regras nacionais e, se necessário, fazê-lo cumprir e atualizá-lo;

j) Supervisionar as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas nos termos do artigo 17.º;

k) Emitir, renovar, alterar e revogar cartas de maquinistas nos termos da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual;

l) Analisar as recomendações que lhe sejam dirigidas pelos organismos de investigação de acidentes ferroviários e, se for caso disso, garantir que as mesmas são devidamente aplicadas;

m) Emitir instruções vinculativas e recomendações em matéria de segurança ferroviária.

4 — As atribuições referidas no número anterior não podem ser transferidas para nenhum gestor de infraestrutura, empresa ferroviária ou entidade adjudicante, nem ser com estes contratadas.

5 — Para efeitos do disposto na alínea m) do n.º 3 as instruções vinculativas e as recomendações são notificadas aos destinatários e publicitadas no sítio na Internet do IMT, I. P.

## Artigo 17.º

**Supervisão**

1 — O IMT, I. P., assegura o cumprimento permanente da obrigação legal que incumbe às empresas ferroviárias e aos gestores de infraestruturas de utilizar um sistema de gestão de segurança conforme estabelecido no artigo 9.º



2 — Em cumprimento do disposto no número anterior, o IMT, I. P., aplica os princípios definidos no MCS para a supervisão relevante a que se refere a alínea c) do artigo 6.º, assegurando que as atividades de supervisão incluam, nomeadamente, o controlo da aplicação pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infraestruturas:

- a) Do sistema de gestão da segurança, para monitorizar a sua eficácia;
- b) Dos elementos individuais ou parciais do sistema de gestão da segurança, incluindo as atividades operacionais, a provisão de manutenção e de material e o recurso a empresas contratadas para monitorizar a sua eficácia; e
- c) Dos MCS relevantes referidos no artigo 6.º, aplicáveis igualmente, se for caso disso, às entidades responsáveis pela manutenção.

3 — As empresas ferroviárias informam o IMT, I. P., com, pelo menos, dois meses de antecedência, do início de novas operações de transporte ferroviário, devendo fornecer igualmente uma descrição das categorias do pessoal e dos tipos de veículos, a fim de que o IMT, I. P., possa planear as atividades de supervisão.

4 — O titular de um certificado de segurança único informa o IMT, I. P., no prazo de cinco dias úteis, das alterações das informações a que se refere o número anterior.

5 — A Autoridade para as Condições de Trabalho (ACT) deve monitorizar o cumprimento das regras relativas ao tempo de trabalho, condução e repouso dos maquinistas de comboios.

6 — Caso determine que o titular do certificado de segurança único deixou de satisfazer as condições de certificação, o IMT, I. P., deve requerer à Agência a limitação ou a revogação do certificado.

7 — Em caso de desacordo entre a Agência e o IMT, I. P., aplica-se o procedimento arbitral a que se refere o artigo 61.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

8 — Se do procedimento arbitral resultar que o certificado de segurança único não deve ser limitado nem revogado são suspensas as medidas de segurança temporárias referidas nos n.ºs 11 a 18.

9 — Se o IMT, I. P., emitiu o certificado único de segurança nos termos do n.º 21 do artigo 10.º, pode limitar ou revogar o certificado, fundamentando a sua decisão, informando de tanto a Agência.

10 — O titular de um certificado de segurança único cujo certificado tenha sido sujeito a limitação ou a revogação pela Agência ou pelo IMT, I. P., tem o direito de interpor recurso nos termos do artigo 58.º do Regulamento (UE) n.º 2016/796.

11 — Se, durante a supervisão, o IMT, I. P., identificar um risco de segurança grave, pode aplicar, a qualquer momento, medidas de segurança temporárias, incluindo a limitação ou a suspensão imediatas das operações pertinentes, notificando a empresa ferroviária, nos termos do Código do Procedimento Administrativo, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

12 — No caso previsto no número anterior, e quando o certificado de segurança único tiver sido emitido pela Agência, o IMT, I. P., informa imediatamente a Agência de tais medidas e fundamenta a sua adoção, permitindo a sua avaliação.

13 — Na sequência da avaliação prevista no número anterior, e se for esse o caso, compete ao IMT, I. P., retirar ou adaptar as medidas de segurança temporárias adotadas.

14 — Para efeitos do disposto no número anterior, nos casos em que não haja concordância, prevalece a decisão do IMT, I. P., que a aplica como medida temporária.

15 — A decisão referida no número anterior pode ser impugnada administrativa e/ou judicialmente.

16 — Em caso de impugnação da decisão, as medidas vigoram até à conclusão do respetivo processo, sem prejuízo do previsto nos n.ºs 6 a 10.

17 — Caso a medida temporária dure mais de três meses, o IMT, I. P., pede à Agência que limite ou revogue o certificado de segurança único, sendo aplicável o procedimento previsto nos n.ºs 6 a 10.

18 — O IMT, I. P., supervisiona os subsistemas de controlo, comando e sinalização nas vias, de energia e de infraestruturas, e assegura que esses subsistemas cumprem os requisitos essenciais.

19 — Caso se trate de infraestruturas transfronteiriças, o IMT, I. P., exerce as suas atividades de supervisão em cooperação com a autoridade congénere espanhola.

20 — Se o IMT, I. P., considerar que o gestor de infraestrutura deixou de satisfazer as condições necessárias para a respetiva autorização de segurança, revoga imediatamente essa autorização, fundamentando a sua decisão.

21 — No âmbito da supervisão da eficácia dos sistemas de gestão de segurança dos gestores de infraestruturas e das empresas ferroviárias, o IMT, I. P., pode ter em conta o desempenho de segurança dos operadores a que se refere o n.º 4 do artigo 4.º e, se for caso disso, dos centros de formação a que se refere a Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual, na medida em que as suas atividades tenham impacto sobre a segurança ferroviária.

22 — O disposto no número anterior aplica-se sem prejuízo da responsabilidade das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas a que se refere o n.º 3 do artigo 4.º

23 — O IMT, I. P., coopera e coordena a atividade de supervisão com outras autoridades congêneres relativamente às empresas que realizam serviços de transporte ferroviário, de modo a garantir a partilha de informações importantes, nomeadamente as relativas ao desempenho de segurança e sobre os riscos dessas empresas.

24 — O IMT, I. P., deve trocar informações com outras congêneres interessadas e com a Agência, caso se verifique que a empresa ferroviária não está a tomar as medidas de controlo dos riscos necessárias.

25 — A cooperação referida no número anterior assegura a suficiente cobertura da supervisão e evita a duplicação de inspeções e de auditorias.

26 — Para efeitos do número anterior, e com o apoio da Agência, o IMT, I. P., pode estabelecer com as suas congêneres um plano comum de supervisão para assegurar que as auditorias e outras inspeções sejam efetuadas periodicamente, tendo em conta o tipo e o âmbito dos serviços de transportes em cada um dos Estados-Membros interessados.

27 — O IMT, I. P., pode dirigir advertências ao gestor de infraestrutura e às empresas ferroviárias caso estes não cumpram as suas obrigações estabelecidas no n.º 1.

28 — O IMT, I. P., baseia-se nas informações recolhidas pela Agência no âmbito da avaliação do dossiê referida na alínea a) do n.º 4 do artigo 10.º, para efeitos da supervisão da empresa ferroviária após a emissão do seu certificado de segurança único.

29 — O IMT, I. P., baseia-se nas informações recolhidas no âmbito do processo de autorização de segurança conduzido nos termos do artigo 12.º, para efeitos da supervisão do gestor de infraestrutura.

30 — Para efeitos de renovação dos certificados de segurança únicos, as entidades emitentes, no caso de um certificado de segurança concedido nos termos do n.º 21 do artigo 10.º, baseiam-se nas informações recolhidas durante as atividades de supervisão.

31 — Para efeitos de renovação das autorizações de segurança, o IMT, I. P., baseia-se nas informações recolhidas durante as suas atividades de supervisão.

32 — O IMT, I. P., deve tomar as medidas necessárias para coordenar e assegurar o pleno intercâmbio de informações a que se referem os n.ºs 28 a 31.

## Artigo 18.º

### Princípios decisórios

1 — O pedido de certificado de segurança único nos termos do n.º 1 do artigo 10.º, deve ser apreciado pelo IMT, I. P., de forma aberta, não discriminatória e transparente, designadamente permitindo que todas as partes interessadas sejam ouvidas e devendo fundamentar as suas decisões.

2 — Os pedidos e requerimentos devem ser respondidos com prontidão, os pedidos de informação devem ser comunicados sem demora e todas as decisões devem ser tomadas no prazo de quatro meses depois de o requerente ter fornecido todas as informações relevantes.

3 — As entidades com competência para apreciar pedidos de certificado de segurança único podem pedir assistência técnica, a qualquer momento, aos gestores de infraestruturas e às empresas ferroviárias ou a outros organismos qualificados.

4 — No processo de elaboração do quadro regulamentar nacional, o IMT, I. P., consulta todos os operadores e todas as partes interessadas, incluindo os gestores de infraestruturas, as empre-



sas ferroviárias, os fabricantes e os prestadores de serviços de manutenção, os utilizadores e os representantes dos trabalhadores.

5 — Sem prejuízo da competência da Agência em relação às empresas ferroviárias quando exerce as funções de certificação de segurança previstas no n.º 8 do artigo 10.º, o IMT, I. P., pode efetuar todas as inspeções, auditorias e inquéritos necessários ao desempenho das suas funções, sendo-lhe concedido acesso a todos os documentos pertinentes e às instalações e equipamentos dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias, bem como, se necessário, de qualquer dos operadores a que se refere o artigo 4.º

6 — Todas as decisões do IMT, I. P., sobre matéria de segurança ferroviária podem ser impugnadas administrativa e/ou judicialmente.

7 — O IMT, I. P., procede a um intercâmbio ativo de opiniões e experiências, nomeadamente no âmbito da rede estabelecida pela Agência, com vista à harmonização dos critérios de tomada de decisões em toda a União Europeia.

#### Artigo 19.º

##### Relatório anual

1 — O IMT, I. P., publica um relatório anual sobre as suas atividades no ano anterior e envia-o à Agência até 30 de setembro.

2 — O relatório referido no número anterior deve incluir informações sobre:

a) A evolução da segurança ferroviária, incluindo uma síntese dos ICS a nível do país, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 5.º;

b) Alterações importantes da legislação e da regulamentação de segurança ferroviária;

c) A evolução da certificação de segurança e da autorização de segurança;

d) Os resultados da supervisão do gestor de infraestrutura e das empresas ferroviárias, bem como a experiência adquirida com essa supervisão, incluindo o número de inspeções e auditorias efetuadas e as respetivas conclusões;

e) As interrogações decididas nos termos do artigo 15.º; e

f) A experiência das empresas ferroviárias e do gestor de infraestrutura no que se refere à aplicação dos MCS pertinentes.

#### CAPÍTULO V

##### Fiscalização e regime sancionatório

#### Artigo 20.º

##### Poderes de auditoria, inspeção e fiscalização

1 — Sem prejuízo das competências da Agência, previstas na Diretiva (UE) 2016/798, os poderes de auditoria, inspeção e fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei competem ao IMT, I. P. e à ACT, nos termos do Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, e do Decreto-Lei n.º 167-C/2013, de 31 de dezembro, na sua redação atual, respetivamente.

2 — Para efeitos do disposto nos números anteriores, o IMT, I. P., e a ACT dispõem de:

a) Direito de acesso a instalações;

b) Direito de acesso a documentos;

c) Direito de livre interpelação e audição de pessoal.

3 — Pelas auditorias e inspeções realizadas no âmbito do presente decreto-lei podem ser cobrados os respetivos custos, devendo os mesmos ser detalhados para o efeito.



## Artigo 21.º

### Contraordenações

1 — Constituem contraordenação, punível com coima de € 10 000,00 a € 44 891,81 as seguintes infrações:

a) O incumprimento de alguma das obrigações a cargo do gestor de infraestrutura ou das empresas ferroviárias, conforme previstas no artigo 9.º;

b) A realização de serviços de transporte ferroviário sem certificado de segurança, nos termos do disposto nos n.ºs 1 e 27 do artigo 10.º;

c) O exercício da atividade de gestão e exploração da infraestrutura por parte do gestor de infraestrutura sem autorização de segurança ou caducada, nos termos do disposto dos n.ºs 1 e 4 do artigo 12.º;

d) A violação do dever de informar o IMT, I. P., nos termos do disposto no n.º 6 do artigo 12.º;

e) A violação pelas entidades formadoras do disposto nos n.ºs 2 e 6 do artigo 13.º;

f) A violação pela entidade responsável pela manutenção do disposto nos n.ºs 5 e 6 do artigo 14.º;

g) A falta de certificação pela entidade de manutenção de acordo com o previsto no n.º 7 do artigo 14.º;

h) O incumprimento do quadro regulamentar de segurança, incluindo o sistema de regras nacionais, pelo gestor de infraestrutura, pelas empresas ferroviárias e pelas entidades responsáveis pela manutenção;

i) O incumprimento de instruções vinculativas emitidas pelo IMT, I. P., previstas na alínea m) do n.º 2 do artigo 16.º;

j) O incumprimento, por parte de entidades sujeitas aos poderes de auditoria, inspeção ou fiscalização, da obrigação de apresentação de toda a documentação exigível, sempre que solicitada, ou a oposição, direta ou indireta, ao exercício da fiscalização, auditoria ou inspeção, conforme estabelecido no n.º 2 do artigo anterior.

2 — Se a infração prevista na alínea b) do número anterior for praticada por pessoa singular é punível com coima de € 1 250,00 a € 3 740,98.

3 — Constitui contraordenação, punível com coima de € 1 000,00 a € 5 000,00, o incumprimento por parte das empresas ferroviárias do dever de informar previsto no n.º 3 do artigo 17.º

## Artigo 22.º

### Instrução dos processos e aplicação das coimas

1 — A instrução dos processos pela prática de contraordenações previstas no presente decreto-lei compete ao IMT, I. P., ou à ACT, conforme as atribuições e competências próprias de cada uma das entidades, cometidas pelo presente decreto-lei.

2 — A aplicação das coimas previstas no presente decreto-lei compete ao conselho diretivo do IMT, I. P., e ao inspetor-geral da ACT, consoante o caso.

3 — Às contraordenações previstas no presente decreto-lei, e em tudo quanto nele se não encontre expressamente regulado, são subsidiariamente aplicáveis as disposições do regime geral do ilícito de mera ordenação social e respetivo processo, previsto no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

## Artigo 23.º

### Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

a) 40 % para a entidade competente para a aplicação da coima, constituindo receita própria;

b) 60 % para o Estado.



Artigo 24.º

**Taxas**

1 — Pela prática de atos em matéria de certificados de segurança únicos e de autorização de segurança emitidos pelo IMT, I. P., são devidas taxas.

2 — As taxas a que se refere o número anterior constituem receita própria do IMT, I. P., e o seu montante e forma de pagamento são definidos por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

3 — Pela prática de atos em matéria de certificados de segurança únicos emitidos pela Agência são devidas taxas, nos termos previstos no ato de execução da Comissão Europeia.

Artigo 25.º

**Norma transitória**

1 — As regras nacionais aprovadas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual, mantêm-se em vigor, nos termos definidos no artigo 8.º, até à sua revogação.

2 — Os reconhecimentos emitidos até à data de entrada em vigor do presente decreto-lei mantêm-se válidos e em vigor até ao término da sua validade.

3 — Após o prazo referido no número anterior, as entidades responsáveis pela manutenção de veículos devem ser submetidas a um processo de acreditação, nos termos previstos no artigo 14.º

Artigo 26.º

**Norma revogatória**

São revogadas as alíneas *u*) e *x*) do artigo 3.º, os artigos 63.º-A a 66.º-R e as alíneas *c*), *q*) e *v*) a *z*) do artigo 77.º do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, na sua redação atual.

Artigo 27.º

**Produção de efeitos**

O presente decreto-lei produz efeitos a partir de 31 de outubro de 2020.

Artigo 28.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 24 de setembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *Maria Teresa Gonçalves Ribeiro* — *João Nuno Marques de Carvalho Mendes* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 29 de setembro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 6 de outubro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.



ANEXO I

(a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º)

**Indicadores comuns de segurança**

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), publica anualmente os indicadores comuns de segurança (ICS) no relatório anual de segurança.

Caso sejam identificados novos factos ou erros após a apresentação do relatório, o IMT, I. P., altera ou corrige os indicadores relativos a determinado ano na primeira oportunidade conveniente, o mais tardar por ocasião da apresentação do relatório anual seguinte.

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

1 — Indicadores relativos aos acidentes.

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

Colisão de comboio com veículo ferroviário;

Colisão de comboio com objeto dentro do *gabari* de obstáculos;

Descarrilamento de comboio;

Acidente em passagem de nível, inclusive com peões, com valores discriminados pelos cinco tipos de passagem de nível definidos no n.º 6.2;

Acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento, excetuando suicídio e tentativa de suicídio;

Incêndio no material circulante;

Outro.

1.1.1 — O relatório de cada acidente significativo é elaborado com base no tipo do acidente primário, ainda que as consequências do acidente secundário sejam mais graves (por exemplo, descarrilamento seguido de incêndio).

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

Passageiro (igualmente em relação ao número total de passageiros-km e de comboios de passageiros-km);

Trabalhador ou subcontratado;

Utilizador de passagem de nível;

Intruso;

Outra pessoa, numa plataforma;

Outra pessoa, fora de uma plataforma.

2 — Indicadores relativos às mercadorias perigosas.

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

Acidentes com, pelo menos, um veículo ferroviário que transportava mercadorias perigosas, conforme definidas no apêndice;

Número de acidentes desse tipo que provocaram a libertação de matérias perigosas.

3 — Indicadores relativos aos suicídios.

3.1 — Número total e relativo (por comboio-km) de suicídios e tentativas de suicídio.

4 — Indicadores relativos aos precursores de acidentes.

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

Carril partido;

Garrote ou outra deformação da via;

Falha na sinalização de contravia;  
Ultrapassagem de sinal fechado com passagem por um ponto de perigo;  
Ultrapassagem de sinal fechado sem passagem por um ponto de perigo;  
Roda partida em material circulante ao serviço;  
Eixo partido em material circulante ao serviço.

4.2 — Todos os precursores, tenham ou não sido causa de acidente, são comunicados.

4.3 — Um precursor que tenha sido causa de um acidente grave também é comunicado no âmbito dos indicadores relativos aos precursores.

4.4 — Um precursor que não tenha sido causa de um acidente grave é comunicado apenas no âmbito dos indicadores relativos aos precursores.

5 — Indicadores para calcular o impacto económico dos acidentes.

5.1 — Custo total e relativo (por comboio-km) em euros:

Do produto do número de mortos e de feridos graves pelo valor da prevenção de uma vítima (VPC);

Dos danos causados ao ambiente;  
Dos danos materiais no material circulante ou na infraestrutura;  
Dos atrasos causados pelos acidentes.

5.2 — O IMT, I. P., comunica o impacto económico dos acidentes graves.

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

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

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

Avisos ou alertas;  
Alerta e paragem automática;  
Alerta e paragem automática e supervisão discreta da velocidade;  
Alerta e paragem automática e supervisão contínua da velocidade.

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

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

#### Apêndice

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

1 — Indicadores relativos aos acidentes.

1.1 — «Acidente significativo»: um acidente que implique pelo menos um veículo ferroviário em movimento e que provoque a morte ou ferimentos graves a pelo menos uma pessoa, ou danos graves no material, na via, noutras instalações ou no ambiente ou uma interrupção prolongada da circulação, com exceção dos acidentes em oficinas, armazéns ou parques de material;

1.2 — «Danos significativos no material, na via, noutras instalações ou no ambiente»: danos equivalentes a 150 000 euros ou mais;



1.3 — «Interrupção prolongada da circulação»: uma suspensão dos serviços de comboios numa linha principal durante seis horas ou mais;

1.4 — «Comboio»: um ou mais veículos ferroviários rebocados por uma ou mais locomotivas ou automotoras, ou uma automotora isolada, que circulam com um número determinado ou uma designação específica de um ponto fixo inicial para um ponto fixo final. Incluem-se as locomotivas sem carga, isto é, que circulam isoladas;

1.5 — «Colisão de comboio com veículo ferroviário»: uma colisão frontal, uma colisão de frente com cauda ou uma colisão lateral entre uma parte de um comboio e uma parte de outro comboio ou veículo ferroviário, ou com material circulante de manobra;

1.6 — «Colisão de comboio com objeto dentro do *gabari* de obstáculos»: uma colisão de uma parte de um comboio com um objeto fixo ou temporariamente presente na via ou perto dela (exceto em passagens de nível, se tiver sido perdido por um veículo ou por um utilizador durante o atravessamento), inclusive com catenárias;

1.7 — «Descarrilamento de comboio»: um acidente em que pelo menos uma roda de um comboio sai do carril;

1.8 — «Acidente em passagem de nível»: um acidente numa passagem de nível que envolva pelo menos um veículo ferroviário e um ou mais veículos ou outros utilizadores, nomeadamente peões, que estejam a atravessar a via, ou outros objetos temporariamente presentes na via ou perto dela, se tiverem sido perdidos por um veículo ou por um utilizador durante o atravessamento;

1.9 — «Acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento»: um acidente em que uma ou mais pessoas são atingidas por um veículo ferroviário ou por um objeto a ele fixado ou que dele se tenha soltado. Incluem-se os acidentes com pessoas que caem de veículos ferroviários ou com pessoas que caem ou são atingidas por objetos soltos, a bordo, durante a viagem;

1.10 — «Incêndio no material circulante»: um incêndio ou explosão que ocorra em veículos ferroviários (incluindo a carga) quando estes circulam entre a estação de partida e o destino, inclusivamente quando se encontram parados na estação de partida, na estação de destino ou nas paragens intermédias, assim como durante as operações de formação da composição;

1.11 — «Outros tipos de acidente»: todos os acidentes não anteriormente mencionados (colisão de comboio com veículo ferroviário, colisão de comboio com objeto dentro do *gabari* de obstáculos, descarrilamento de comboio, acidente em passagem de nível, acidente com pessoas envolvendo material circulante em movimento e incêndio no material circulante);

1.12 — «Passageiro»: uma pessoa, excluindo os membros da tripulação do comboio, que efetue uma viagem por caminho-de-ferro. Incluem-se, unicamente para efeitos das estatísticas de acidentes, os passageiros que tentam embarcar/desembarcar num/de um comboio em movimento;

1.13 — «Trabalhador ou subcontratado»: uma pessoa cuja atividade profissional esteja ligada ao caminho-de-ferro e que se encontre a trabalhar no momento do acidente. Incluem-se o pessoal das empresas subcontratadas, os subcontratados independentes, a tripulação do comboio e as pessoas que trabalham com o material circulante e na infraestrutura;

1.14 — «Utilizador de passagem de nível»: uma pessoa que utilize uma passagem de nível para atravessar a linha férrea por qualquer meio de transporte ou a pé;

1.15 — «Intruso»: uma pessoa que se encontre em instalações ferroviárias onde essa presença é proibida, com exceção dos utilizadores de passagens de nível;

1.16 — «Outra pessoa, numa plataforma»: uma pessoa que se encontre numa plataforma e que não seja «passageiro», «trabalhador ou subcontratado», «utilizador de passagem de nível», «outra pessoa, fora de uma plataforma» ou «intruso»;

1.17 — «Outra pessoa, fora de uma plataforma»: uma pessoa que não se encontre numa plataforma e que não seja «passageiro», «trabalhador ou subcontratado», «utilizador de passagem de nível», «outra pessoa, numa plataforma» ou «intruso»;

1.18 — «Morto»: uma pessoa que perde a vida no momento do acidente ou nos 30 dias seguintes em consequência do mesmo, excluindo suicídios;

1.19 — «Ferido grave»: uma pessoa hospitalizada durante mais de 24 horas por lesões sofridas em consequência de um acidente, excluindo tentativas de suicídio.

2 — Indicadores relativos às mercadorias perigosas.

2.1 — «Acidente que envolve o transporte de mercadorias perigosas»: um acidente ou incidente que deva ser objeto de uma declaração em conformidade com o RID /ADR, secção 1.8.5, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 41-A/2010, de 29 de abril, na sua redação atual;

2.2 — «Mercadoria perigosa»: uma matéria ou artigo cujo transporte é proibido pelo RID ou autorizado apenas nas condições nele previstas.

3 — Indicadores relativos aos suicídios.

3.1 — «Suicídio»: um ato deliberado de um indivíduo contra si próprio do qual resulta a morte, registado e classificado como tal pelas autoridades nacionais competentes;

3.2 — «Tentativa de suicídio»: um ato deliberado de um indivíduo contra si próprio do qual resultam ferimentos graves.

4 — Indicadores relativos aos precursores de acidentes.

4.1 — «Carril partido»: um carril que se separou em duas ou mais partes ou do qual se desprende um pedaço metálico, causando uma falha de mais de 50 mm de comprimento e mais de 10 mm de profundidade na superfície de rolamento;

4.2 — «Garrote ou outra deformação da via», um defeito relacionado com a continuidade e a geometria da via que exige o seu encerramento ou a redução imediata da velocidade autorizada;

4.3 — «Falha na sinalização contrária à segurança de contravia»: uma falha técnica de um sistema de sinalização (quer da infraestrutura, quer do material circulante) da qual resultam informações de sinalização menos restritivas do que o exigido;

4.4 — «Ultrapassagem de sinal fechado com passagem por um ponto de perigo»: uma situação em que uma parte de um comboio ultrapassa os limites do seu movimento autorizado e o ponto de perigo;

4.5 — «Ultrapassagem de sinal fechado sem passagem por um ponto de perigo»: uma situação em que uma parte de um comboio ultrapassa os limites do seu movimento autorizado, mas não o ponto de perigo.

Movimento não autorizado, na aceção dos n.ºs 4.4 e 4.5, é:

A ultrapassagem de um sinal luminoso da via ou de um semáforo fechado, ou de uma ordem de paragem (STOP), quando não está operacional um sistema de proteção dos comboios (TPS);

O desrespeito do fim de uma autorização de movimento em segurança proveniente de um sistema TPS;

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

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

4.5.1 — Excluem-se os casos em que um veículo sem unidade de tração acoplada ou um comboio sem tripulação ultrapassa um sinal fechado.

4.5.2 — Excluem-se, também, os casos em que, por qualquer motivo, o sinal não fecha a tempo de permitir ao maquinista imobilizar o comboio antes do sinal.

4.5.3 — O IMT, I. P., pode publicar separadamente os dados relativos aos quatro índices de movimentos não autorizados enumerados nos travessões do presente ponto, publicando pelo menos um indicador agregado que inclua dados sobre os quatro índices.

4.6 — «Roda partida em material circulante ao serviço»: roda afetada por rotura e que cria risco de acidente (descarrilamento ou colisão);

4.7 — «Eixo partido em material circulante ao serviço»: eixo afetado por rotura e que cria risco de acidente (descarrilamento ou colisão).

5 — Métodos comuns para calcular o impacto económico dos acidentes.

5.1 — O valor da prevenção de uma vítima (VPC) compõe-se dos seguintes elementos:

1) Valor da segurança em si: valores da disposição de pagar (Willingness to Pay — WTP) baseados em estudos de preferência declarada efetuados no Estado-Membro em que se aplicam;

2) Custos económicos diretos e indiretos: custos avaliados no Estado-Membro e que são compostos por:

Custos médicos e de reabilitação;

Custas judiciais, custos policiais, custos da investigação privada do acidente, custos dos serviços de emergência e custos administrativos do seguro;

Perdas de produção: valor para a sociedade dos bens e serviços que poderiam ter sido produzidos pela pessoa se o acidente não tivesse ocorrido.

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

5.2 — Princípios comuns para avaliar o valor da segurança em si e/ou os custos económicos diretos/indiretos:

5.2.1 — Relativamente ao valor da segurança em si, a avaliação da adequação das estimativas disponíveis baseia-se nas seguintes considerações:

As estimativas dizem respeito a um sistema de valoração da redução do risco de mortalidade no setor dos transportes e seguir uma abordagem WTP conforme com os métodos de preferência declarada;

A amostra de pessoas interrogadas utilizada para a determinação dos valores é representativa da população em causa. Concretamente, a amostra deve refletir a distribuição etária/de rendimentos, juntamente com outras características socioeconómicas e/ou demográficas relevantes da população;

No que respeita ao método para obter os valores da WTP, a sondagem é concebida de maneira a que as perguntas sejam claras e façam sentido para as pessoas interrogadas.

5.2.2 — Os custos económicos diretos e indiretos são avaliados com base nos custos reais suportados pela sociedade.

5.3 — Definições:

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

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

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

VT = valor monetário das economias de tempo de viagem

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

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

O VTP é medido em euros por passageiro por hora.

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

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

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

O VTF é medido em euros por tonelada de frete de mercadorias por hora.

$$\text{Quantidade média, em toneladas, de mercadorias transportadas por comboio num ano} = (\text{toneladas-km}) / (\text{comboios-km})$$

CM = custo de 1 minuto de atraso de um comboio

Comboio de passageiros

$$\text{CMP} = K1 * (\text{VTP}/60) * [(\text{passageiros-km}) / (\text{comboios-km})]$$

$$\text{Número médio de passageiros por comboio num ano} = (\text{passageiros-km}) / (\text{comboios-km})$$

Comboio de mercadorias

$$\text{CMF} = K2 * (\text{VTF}/60)$$

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

Custo dos atrasos devidos a acidente = CMP \* (minutos de atraso dos comboios de passageiros) + CMF \* (minutos de atraso dos comboios de mercadorias)

Âmbito de aplicação do modelo

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

Atrasos reais nas linhas férreas em que os acidentes ocorreram, medidos na estação-término;

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

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

6.1 — «Sistema de proteção dos comboios (TPS)»: sistema que contribui para que sejam respeitados os sinais e os limites de velocidade.

6.2 — «Sistemas de bordo»: sistemas que ajudam o maquinista a respeitar a sinalização de via e a sinalização de cabina, proporcionando proteção nos pontos de perigo e obrigando a respeitar os limites de velocidade. Os TPS de bordo podem descrever-se do seguinte modo:

- a) Alerta, modalidade que fornece alertas automáticos ao maquinista;
- b) Alerta e paragem automática, modalidade que fornece alertas automáticos ao maquinista e impõe a paragem automática em caso de ultrapassagem de um sinal fechado;
- c) Alerta e paragem automática e supervisão discreta da velocidade, modalidade de proteção nos pontos de perigo, entendendo-se por «supervisão discreta da velocidade» a supervisão da velocidade em determinados locais (zonas de controlo de velocidade) na aproximação a um sinal;
- d) Alerta e paragem automática e supervisão contínua da velocidade, modalidade de proteção nos pontos de perigo e supervisão contínua dos limites de velocidade na linha, entendendo-se por «supervisão contínua da velocidade» a indicação e imposição contínuas do respeito da velocidade máxima autorizada em todos os troços da linha.

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

6.3 — «Passagem de nível»: intersecção ao mesmo nível entre uma estrada ou passagem e uma via-férrea, reconhecida como tal pelo gestor da infraestrutura e aberta a utilizadores públicos

e/ou privados. Excluem-se as passagens entre plataformas dentro das estações e as passagens sobre vias para utilização exclusiva dos trabalhadores.

6.4. — «Estrada»: para efeitos das estatísticas de acidentes ferroviários, qualquer estrada, rua ou via rápida, pública ou privativa. Incluem-se os caminhos pedonais e as ciclovias adjacentes.

6.5 — «Passagem»: qualquer via, com exceção das estradas, destinada à passagem de pessoas, animais, veículos ou maquinaria.

6.6 — «Passagem de nível passiva»: uma passagem de nível sem qualquer sistema de aviso ou proteção que se ative sempre que seja perigoso para os utilizadores atravessarem a via.

6.7 — «Passagem de nível ativa»: passagem de nível cujos utilizadores são protegidos ou avisados da aproximação dos comboios por dispositivos acionados sempre que seja perigoso atravessarem a via.

A proteção por dispositivos físicos inclui:

Semibarreiras ou barreiras completas;

Cancelas/portões;

Aviso por equipamentos fixos nas passagens de nível;

Dispositivos óticos: luzes;

Dispositivos sonoros: campainhas, sirenes, buzinas, etc.

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

a) Manual: passagem de nível em que a proteção ou o aviso para os utilizadores é acionado manualmente por um trabalhador ferroviário;

b) Automática, com aviso para os utilizadores: passagem de nível em que a aproximação dos comboios faz acionar o aviso para os utilizadores;

c) Automática, com proteção para os utilizadores: passagem de nível em que a aproximação dos comboios faz acionar a proteção para os utilizadores. Incluem-se as passagens de nível com proteção e aviso para os utilizadores;

d) Com proteção do lado dos comboios: passagem de nível em que um sinal ou outro sistema de proteção dos comboios permite que um comboio avance se a passagem de nível assegurar a plena proteção dos utilizadores e estiver desimpedida.

7 — Definições das bases de cálculo.

7.1 — «Comboio-km»: unidade de medida que corresponde à deslocação de um comboio na distância de um quilómetro. A distância utilizada é a efetivamente percorrida, se conhecida, ou a distância normal na rede entre a origem e o destino. Só conta a distância percorrida no território nacional do país declarante.

7.2 — «Passageiro-km»: unidade de medida que corresponde ao transporte de comboio de um passageiro na distância de um quilómetro. Só conta a distância percorrida no território nacional do país declarante.

7.3 — «Linha-km»: extensão, em quilómetros, da rede ferroviária do Estado-Membro, na aceção do artigo 2.º No caso das linhas multivias, só deve contar a distância entre a origem e o destino.

7.4 — «Via-km»: extensão, em quilómetros, da rede ferroviária do Estado-Membro, na aceção do artigo 2.º No caso das linhas multivias, deve ser contada cada via.

## ANEXO II

[a que se referem a alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º e a alínea c) do n.º 5 do artigo 9.º]

### Notificação das regras nacionais de segurança

As regras nacionais de segurança notificadas em conformidade com a alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º, abrangem:

1 — Regras sobre os objetivos e métodos de segurança nacionais em vigor;

2 — Regras relativas aos requisitos no que respeita aos sistemas de gestão da segurança e à certificação de segurança das empresas ferroviárias;

3 — Regras comuns de exploração da rede ferroviária que ainda não se encontrem abrangidas por especificação técnica de interoperabilidade (ETI), incluindo normas respeitantes ao sistema de sinalização e gestão do tráfego;

4 — Regras que definam os requisitos no que respeita às normas de exploração internas suplementares (normas da empresa) que devem ser estabelecidas pelos gestores das infraestruturas e pelas empresas ferroviárias;

5 — Regras sobre os requisitos no que respeita ao pessoal que exerce funções críticas de segurança, incluindo critérios de seleção, aptidão médica, formação profissional e certificação, caso não estejam ainda abrangidas por uma ETI;

6 — Regras sobre os inquéritos a acidentes e incidentes.

### ANEXO III

[a que se referem os n.ºs 5, 6 e as alíneas c) e d) do n.º 7 do artigo 14.º]

#### **Requisitos e critérios de avaliação aplicáveis às organizações que requerem certificados de entidade responsável pela manutenção ou certificados relativos a funções de manutenção, subcontratadas por entidades responsáveis pela manutenção**

1 — A gestão da organização tem de ser documentada em todas as partes relevantes e deve descrever, nomeadamente, a repartição das responsabilidades dentro da organização e entre esta e os subcontratantes.

2 — O sistema deve indicar o modo como é garantido o controlo por parte da gestão a diversos níveis, o modo de participação do pessoal e dos seus representantes a todos os níveis e o modo como é garantida uma melhoria constante.

3 — Às quatro funções de uma entidade responsável pela manutenção (ERM) abrangidas pela própria organização ou mediante disposições contratuais, aplicam-se os seguintes requisitos mínimos:

1) Capacidade de liderança — empenho no aperfeiçoamento e aplicação do sistema de manutenção da organização e no reforço contínuo da sua eficácia;

2) Avaliação dos riscos — metodologia estruturada para avaliação dos riscos inerentes à manutenção de veículos, incluindo os diretamente resultantes dos processos técnicos e da atividade de outras organizações ou pessoas, e para identificação das medidas adequadas de controlo dos riscos;

3) Monitorização — metodologia estruturada que garante que as medidas de controlo dos riscos são aplicadas, são eficazes e servem a realização dos objetivos da organização;

4) Aperfeiçoamento contínuo — metodologia estruturada para análise da informação obtida em resultado da monitorização periódica e das auditorias, ou proveniente de outras fontes, e para exploração dos resultados para retirar ensinamentos e decidir de medidas preventivas ou corretivas destinadas a preservar ou reforçar o nível de segurança;

5) Estrutura e responsabilização — metodologia estruturada para determinar as responsabilidades individuais e das equipas com vista à realização dos objetivos de segurança da organização;

6) Gestão das competências — metodologia estruturada que garante que o pessoal da organização tem as qualificações necessárias para realizar os objetivos da organização com segurança, eficácia e eficiência em todas as circunstâncias;

7) Informação — metodologia estruturada que garante o acesso de todos aqueles que devem fazer juízos e tomar decisões, a todos os níveis da organização, às informações importantes, e que garante a exaustividade e a adequação da informação;

8) Documentação — metodologia estruturada que garante a rastreabilidade de toda a informação pertinente;



9) Subcontratação — metodologia estruturada que garante a boa gestão das atividades subcontratadas, com vista à realização dos objetivos da organização, e que garante que estão abrangidas todas as competências e requisitos;

10) Atividades de manutenção — metodologia estruturada que garante:

Que estejam identificadas e sejam corretamente geridas todas as atividades de manutenção com incidência na segurança e nos componentes críticos de segurança, e que estejam identificadas, sejam devidamente geridas, com base na experiência adquirida e na aplicação dos métodos comuns de segurança para a avaliação dos riscos nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º, e estejam devidamente documentadas todas as alterações necessárias dessas atividades de manutenção com incidência na segurança;

A conformidade com os requisitos essenciais da interoperabilidade;

A implementação e verificação das instalações, equipamentos e instrumentos especificamente concebidos e necessários para a execução da manutenção;

A análise da documentação inicial relativa ao veículo para fornecer o primeiro dossiê de manutenção e a correta implementação deste mediante a preparação de ordens de encomenda de operações de manutenção;

Que os componentes (incluindo as peças sobresselentes) e os materiais sejam utilizados conforme especificado na ordem de encomenda e na documentação do fornecedor; que sejam armazenados, manipulados e transportados adequadamente, conforme especificado na ordem de encomenda e na documentação do fornecedor; e que cumpram as regras nacionais e internacionais aplicáveis e as especificações da ordem de encomenda;

Que sejam determinadas, identificadas, fornecidas, registadas e disponibilizadas as instalações, equipamentos e instrumentos adequados que permitam prestar os serviços de manutenção em conformidade com as ordens de encomenda e outras especificações aplicáveis, assegurando a execução segura da manutenção, a ergonomia e a proteção da saúde;

Que a organização tenha procedimentos que garantam que todas as instalações, equipamentos e instrumentos são corretamente utilizados, calibrados, conservados e mantidos, segundo procedimentos documentados;

11) Atividades de controlo — metodologia estruturada que garante:

Que os veículos são retirados de serviço em tempo útil para fins de manutenção programada, preditiva ou corretiva, ou sempre que sejam identificados defeitos ou outras necessidades;

As necessárias medidas de controlo da qualidade;

Que as operações de manutenção são efetuadas em conformidade com as respetivas ordens de encomenda e tendo em vista emitir a ordem de recolocação em serviço, com eventuais restrições de utilização;

Que é comunicado, investigado e analisado um eventual incumprimento na aplicação do sistema de gestão, do qual possam resultar acidentes, incidentes, quase-acidentes e outras ocorrências perigosas, e que são tomadas medidas preventivas necessárias, em conformidade com o método comum de segurança para a monitorização, previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º;

A realização de auditorias internas periódicas e processos de monitorização, em conformidade com o método comum de segurança para a monitorização, previsto na alínea c) do n.º 1 do artigo 6.º

113618541