

Making the railway system
work better for society.

Guia

Guia de supervisão

	<i>Elaborado por</i>	<i>Validado por</i>	<i>Aprovado por</i>
<i>Nome</i>	S. D'ALBERTANSON	M. SCHITTEKATTE	C. CARR
<i>Cargo</i>	Responsável de projeto	Gestor de projeto	Chefe de unidade
<i>Data</i>	29/6/2018	29/6/2018	29/6/2018
<i>Assinatura</i>			

Historial do documento

<i>Versão</i>	<i>Data</i>	<i>Observações</i>
1.0	29/6/2018	Versão final para publicação

O presente documento de orientação da Agência Ferroviária Europeia não é juridicamente vinculativo. Não prejudica os processos de tomada de decisão previstos na legislação da UE aplicável. Além disso, uma interpretação vinculativa do direito da União é da competência exclusiva do Tribunal de Justiça da União Europeia.

1. Introdução

1.1 Objetivo do guia

As autoridades nacionais de segurança (ANS) da Europa diferem em termos de dimensão e complexidade. O presente documento de orientação define o modo como as ANS podem supervisionar principalmente os seus gestores de infraestruturas e as empresas ferroviárias, mas também as entidades responsáveis pela manutenção, quando adequado, de forma coerente e proporcional à sua dimensão. O guia visa fornecer às ANS e a outras partes interessadas uma explicação do papel desempenhado pela supervisão no sistema ferroviário europeu e da forma como esta está relacionada com a avaliação da segurança.

Nota: para efeitos de supervisão do transporte ferroviário de mercadorias perigosas, as autoridades nacionais de segurança podem desempenhar um papel direto enquanto autoridade competente ou desempenhar um papel de coordenação em matéria de ligação com qualquer outra autoridade competente.

1.2 O que se entende por supervisão?

Supervisão: as disposições adotadas pela ANS para supervisionar a eficácia do sistema de gestão da segurança após terem concedido um certificado de segurança ou uma autorização de segurança e que todos os requisitos necessários são cumpridos numa base contínua.

A referida supervisão abrange as ações empreendidas por uma ANS para garantir que uma organização à qual tenha sido concedido um certificado de segurança único ou uma autorização de segurança mantém o seu sistema de gestão da segurança de modo a poder controlar eficazmente os riscos durante o período de vigência desse certificado de segurança, bem como uma série de outras funções específicas estabelecidas no Regulamento Delegado (UE) 2018/761 da Comissão (a seguir designado «método comum de segurança para a atividade de supervisão»). A fim de exercer a supervisão, a autoridade nacional de segurança deve assegurar que dispõe de pessoas competentes selecionadas e cuja competência é mantida através de um sistema de gestão de competências.

O método comum de segurança (MCS) para a atividade de supervisão dá cumprimento aos requisitos da Diretiva (UE) 2016/798 quanto à necessidade de as ANS supervisionarem as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas na sua jurisdição a partir do momento da concessão de um certificado de segurança único ou de uma autorização de segurança.

O artigo 17.º da Diretiva (UE) 2016/798 exige que as ANS assegurem o cumprimento permanente da obrigação legal que incumbe, por força do artigo 9.º da mesma diretiva, às empresas ferroviárias e aos gestores de infraestruturas de utilizarem um sistema de gestão da segurança (SGS). No exercício desta função, as ANS devem assegurar que as suas atividades de supervisão incluem:

- *o acompanhamento da eficácia da aplicação, pelas empresas ferroviárias ou pelos gestores de infraestruturas, do SGS, no todo ou em parte,*
- *o acompanhamento da aplicação correta dos métodos comuns de segurança (MCS) pertinentes pelas empresas ferroviárias ou pelos gestores de infraestruturas através dos seus SGS, incluindo no caso de a empresa ferroviária ou o gestor da infraestrutura ser uma entidade responsável pela manutenção (ERM) dos seus próprios veículos que não esteja certificada nos termos do Regulamento ERM,*
- *o acompanhamento a fim de determinar se, no seu território, os componentes de interoperabilidade cumprem os requisitos essenciais exigidos pelo artigo 8.º da Diretiva (UE) 2016/797, através do SGS da empresa ferroviária ou do gestor da infraestrutura.*

Na sequência dos resultados das suas atividades de supervisão, as ANS podem tomar medidas de execução proporcionadas (p. ex., medidas de segurança temporárias) para assegurar a conformidade legal, identificar quaisquer oportunidades de melhoria da sua legislação nacional para uma melhor eficácia e informar as partes interessadas sobre as alterações introduzidas no quadro regulamentar de segurança, bem como sobre quaisquer riscos emergentes ou um aumento dos riscos nos seus Estados-Membros.

Normalmente, a supervisão é realizada na língua do Estado-Membro onde é levada a cabo, a menos que a ANS pertinente para a área operacional em causa e a organização supervisionada cheguem a acordo sobre a utilização de outra língua.

1.3 A quem se destina o presente guia?

O presente guia destina-se sobretudo às ANS, visando ajudá-las a cumprir os requisitos do método comum de segurança para a atividade de supervisão na sequência da concessão de um certificado de segurança único ou de uma autorização de segurança. O guia é igualmente disponibilizado às entidades objeto de supervisão, para que possam ficar a saber o que podem esperar no decurso da sua relação com uma ANS, o que as ajudará a planear e a organizarem-se em conformidade.

1.4 Âmbito de aplicação

O presente guia fornece informações práticas pormenorizadas com o intuito de contribuir para a compreensão dos requisitos relativos à supervisão estipulados no quadro jurídico da UE.

1.5 Estrutura do documento de orientação

O presente documento faz parte do compêndio de orientações da Agência que apoia as empresas ferroviárias, os gestores de infraestruturas, as autoridades nacionais de segurança e a Agência no cumprimento dos seus papéis e no exercício das suas funções em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/798.



Figura 1: Compêndio de orientações da Agência

1.6 Que entidades são supervisionadas?

Do quadro jurídico acima exposto, é possível concluir que as ANS têm de supervisionar as entidades que possuam um certificado de segurança único ou uma autorização de segurança, respetivamente, as empresas ferroviárias ou os gestores de infraestruturas. Essa supervisão é realizada com o objetivo de verificar se essas entidades estão a cumprir o compromisso de manterem um SGS que controle os riscos, assumido nos seus pedidos de certificados de segurança únicos ou autorizações de segurança.

Índice

1.	Introdução.....	2
1.1	Objetivo do guia	2
1.2	O que se entende por supervisão?	2
1.3	A quem se destina o presente guia?	3
1.4	Âmbito de aplicação.....	3
1.5	Estrutura do documento de orientação.....	3
1.6	Que entidades são supervisionadas?.....	4
2.	Definições.....	6
3.	Supervisão baseada no risco	7
4.	Estratégia de supervisão	10
4.1	Contexto.....	10
4.2	Objetivo.....	10
4.3	Princípios de supervisão.....	10
4.4	Mecanismos de supervisão.....	12
4.5	Níveis de risco no Estado-Membro	13
4.6	Prioridades estratégicas em matéria de supervisão	13
4.7	Técnicas de supervisão.....	13
4.8	Plano(s) de supervisão	16
4.9	Execução	17
5.	Transmissão de informações em matéria de supervisão e interdependências com a avaliação do certificado de segurança único e as autorizações de veículos	18
6.	Coordenação entre ANS.....	21
7.	Fatores humanos e cultura de segurança	22
8.	Cooperação com outras autoridades ou organismos competentes.....	22
8.1	Organismos de autorização ou de certificação.....	22
8.2	Problemas de segurança no local de trabalho.....	22
8.3	Regras relativas ao tempo de trabalho, condução e repouso dos maquinistas de comboios.....	23
8.4	Cooperação entre uma ANS e outras entidades reguladoras.....	23
8.5	Cooperação entre uma ANS e uma autoridade responsável pela concessão de licenças	24
8.6	Cooperação entre uma ANS e um organismo de certificação de ERM.....	24
9.	Quadro de gestão de competências	24
Anexo	Modelo proposto para uma estratégia de supervisão.....	26

2. Definições

No presente guia, aplicam-se as seguintes definições:

Partes interessadas pertinentes

Qualquer pessoa com um papel a desempenhar nas operações ferroviárias, ou afetada pelas mesmas, que tenha interesse nos resultados em termos de segurança, p. ex., organismos do setor, organizações de passageiros ou autoridades locais.

Inconveniente desnecessário

Esta expressão significa simplesmente que, se uma ANS se deslocar a uma empresa ferroviária para efeitos de supervisão, o trabalho deve ser coordenado de forma a que a empresa ferroviária não se depare com duas instâncias diferentes de supervisão que exijam a realização de entrevistas às mesmas pessoas em simultâneo nem seja objeto de várias visitas de supervisão no mesmo prazo realizadas por pessoas diferentes do mesmo Departamento. Trata-se de planejar as intervenções necessárias da forma mais eficiente possível, para que o trabalho seja feito num prazo razoável e sem causar grandes transtornos à organização supervisionada.

Modalidades de gestão

As modalidades de gestão referem-se aos processos e procedimentos do SGS posto em prática pela empresa ferroviária ou pelo gestor da infraestrutura para gerir a segurança e alcançar os seus objetivos de segurança, cumprindo simultaneamente as suas obrigações legais e outros requisitos pertinentes para a segurança.

Incumprimento de maior importância

Um incumprimento grave é uma questão identificada por uma ANS quando o desvio em relação à posição esperada é tal que devem ser tomadas medidas corretivas sob a direção dessa ANS ou, no caso de questões submetidas ao organismo de certificação da segurança (SCB), devem ser consideradas pela retirada ou restrição do certificado único de segurança ou da autorização de segurança.

Qualquer outro domínio de preocupação

Qualquer outro domínio preocupante refere-se a uma situação em que a autoridade nacional de segurança (ANS) durante a supervisão identificou um desvio em relação à posição esperada, mas esta não é suficientemente grave para que ações diretas sejam tomadas, mas é suficientemente grave para que a autoridade nacional de segurança registre as suas conclusões e notifique a organização da necessidade de melhorar a posição. As informações em ambas as categorias identificadas pela ANS devem ser transmitidas ao organismo de certificação de segurança num prazo adequado após a apresentação de um pedido de certificado de segurança único para que quaisquer problemas relacionados com incumprimentos possam ser ponderados por este organismo.

3. Supervisão baseada no risco

É possível identificar alguns aspetos fundamentais importantes para que a supervisão baseada no risco funcione eficazmente. Esses aspetos são os seguintes:

- *a ANS tem de ter uma visão global dos riscos inerentes ao sistema ferroviário nacional e saber quais deles são os mais significativos,*
- *a ANS tem de conhecer bem a capacidade de gestão das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas (e intervenientes conexos) para poder controlar o risco,*
- *a ANS tem de dispor de pessoal competente para formular juízos sobre os pontos acima e suficientemente flexível para ajustar a sua abordagem caso se aperceba de um aumento ou de uma diminuição dos riscos (consultar o guia da Agência sobre o quadro de gestão de competências),*
- *as ANS devem recolher informações de uma gama de fontes (tanto dentro como fora do setor ferroviário) tão vasta quanto possível, com o intuito de facilitar o seu processo de tomada de decisões no âmbito da supervisão baseada no risco,*
- *as ANS têm de ser capazes de justificar as decisões por si tomadas em relação aos elementos que decidem ou não supervisionar,*
- *as ANS têm de ser capazes de gerir outros fatores condicionantes da supervisão no Estado-Membro, como imperativos políticos ou preocupações sociais que podem não se basear no risco,*
- *a supervisão tem de estar associada a uma avaliação do certificado de segurança único e da autorização de segurança, de molde a que os operadores ou as atividades no âmbito de operações consideradas de maior risco sejam objeto de uma maior supervisão imediatamente após a concessão do certificado de segurança único ou da autorização de segurança,*
- *a supervisão realizada tem de permitir que a ANS se certifique que o SGS da empresa ferroviária ou do gestor da infraestrutura é capaz de controlar os riscos que enfrentam.*

Ao aplicar os princípios acima referidos, as autoridades nacionais de segurança devem dispor de alguns meios (quantitativos, semiquantitativos ou qualitativos) de compreensão do risco global no Estado-Membro. Este aspeto é fundamental para o desenvolvimento da estratégia de supervisão. Sem uma ideia clara dos riscos que se colocam, é impossível tomar decisões proporcionadas e direcionadas sobre o que controlar e a melhor forma de o fazer. A falta de compreensão dos riscos no sistema também significa que, nas conversas entre o Estado e a ANS, há uma oportunidade perdida de refletir adequadamente sobre quais as melhorias de segurança que podem ser geridas no âmbito do financiamento disponível. A capacidade das autoridades nacionais de segurança para clarificar ao Estado-Membro onde as melhorias de segurança devem ser visadas pode ser um contributo útil para os Estados-Membros na criação de oportunidades de melhoria da segurança. A compreensão global do risco para a segurança no sistema é, de facto, o ponto de partida de um argumentário que visa a melhoria da segurança, a fim de reduzir esse risco.

Vale igualmente a pena salientar, neste momento, que a compreensão, pela ANS, do risco global no seio do Estado-Membro não deve ser muito diferente da de qualquer gestor de infraestrutura nacional. Seria de esperar, por exemplo, uma visão semelhante do nível de risco global das passagens de nível no Estado-Membro entre o gestor da infraestrutura e a ANS. Se a visão do gestor da infraestrutura for muito diferente da visão da ANS, tal pode indiciar falhas no sistema no que se refere à capacidade de gerir o risco.

No que se refere aos meios para se alcançar uma visão global do risco no Estado-Membro, seria útil, a nível europeu, se houvesse uma convergência rumo a um método normalizado para o fazer. Nesta fase, no entanto, mesmo entre os países que utilizam abordagens semelhantes, existem diferenças vincadas que dificultam uma comparação a nível europeu. As abordagens atuais vão desde extremamente sofisticadas a

muito simples, o que poderá ser um reflexo da maturidade dos sistemas ferroviários dos Estados-Membros na utilização da abordagem europeia, das suas dimensões, bem como de diferentes preconceitos culturais.

A avaliação da capacidade dos diferentes intervenientes no sistema ferroviário para gerir os riscos exige a capacidade, por parte da ANS, de utilizar a supervisão para determinar o grau de eficácia dos sistemas de gestão da segurança das organizações por si supervisionadas. Para a maioria das ANS, tal resume-se, na prática, a empregar inspetores formados e competentes que sejam capazes de fazer esses juízos.

As autoridades nacionais de segurança devem ter a possibilidade de utilizar informação do máximo de fontes possível para poderem cruzar as informações e evitar o recurso a um único conjunto de dados para determinar as prioridades de supervisão. As autoridades nacionais de segurança são também incentivadas a utilizar informações sobre a gestão dos riscos fora do setor ferroviário, se for caso disso, a fim de verificar os resultados e melhorar os processos de gestão dos riscos. Haverá conjuntos de dados ou fontes de informação de particular relevância, como os dados relativos a acidentes ou incidentes, os registos diários das empresas e os resultados dos modelos de risco no Estado-Membro, que podem ser utilizados se estiverem disponíveis. No entanto, outras informações provenientes de queixas ou questões decorrentes da perceção pública ou do estudo académico devem também ser consideradas como informações úteis para o desenvolvimento de uma estratégia e de um plano de supervisão baseados nos riscos.

Nos termos do artigo 7.º dos MCS para a atividade de supervisão, as ANS devem dispor de um conjunto de critérios que lhes permita tomar decisões sobre as entidades a supervisionar e os motivos que suscitam tal supervisão. Este conjunto de critérios está relacionado com a concretização da estratégia. O objetivo consiste em garantir a adoção de uma abordagem coerente em todas as atividades de supervisão e a compreensão, por parte dos vários intervenientes no sistema, quanto ao motivo subjacente à avaliação de atividades específicas e quanto às medidas de sucesso que servem de referência à formulação de juízos.

A ETI OPE exige também que as autoridades nacionais de segurança, enquanto parte da sua estratégia e plano de supervisão, controlem o cumprimento efetivo (porque a ETI OPE trata do processo e das regras que contribuem para a segurança da exploração ferroviária) a sua actividade diária de supervisão, dos SGS das organizações que regula. Os guias publicados pela Agência sobre a aplicação e utilização dos princípios fundamentais de funcionamento estabelecidos na ETI OPE ajudarão as ANS a exercer a supervisão neste domínio.

As ANS podem igualmente enfrentar pressões de fontes externas não baseadas no risco. Tais pressões podem resultar de uma preocupação pública em relação a algum aspeto das operações ferroviárias, transformando-se a resolução da questão num imperativo político. Tal pode ou não estar relacionado com a estratégia de supervisão e o plano de supervisão, mas terá de ser tido em conta em ambos. Estas questões podem ter um grande impacto positivo na segurança. Assim, por exemplo, um Estado-Membro pode decidir suprimir todas as passagens de nível no seu território no prazo de 10 anos, enquanto a abordagem baseada no risco pode não ponderar a supressão de todas as passagens de nível, mas antes a sua atualização através de sistemas de proteção modernos. Evidentemente, se as passagens de nível forem completamente suprimidas no prazo de 10 anos, haverá um ganho de segurança significativo para o Estado-Membro. Inversamente, uma ANS pode enfrentar pressões com base na utilidade de manter passagens de nível que uma abordagem baseada no risco poderia ponderar suprimir.

É fundamental que a supervisão baseada no risco esteja ligada aos resultados da avaliação do certificado de segurança e da autorização. Tal deve-se ao facto de, na maior parte dos casos, a avaliação do certificado incidir apenas sobre a aplicação do sistema de gestão da segurança à atividade de uma empresa ferroviária ou de um gestor de infraestrutura em papel. A questão de saber se a aplicação funciona na prática é uma questão de supervisão. Para as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas existentes com um longo historial na indústria, a supervisão pode ser estruturada em partes iguais ao longo da vida do certificado. Para os novos operadores no sistema, poderá ser adequado aumentar a supervisão no início da vida do certificado ou após o início da operação para direcionar atividades a elementos específicos do SGS, a

fim de garantir que o que está escrito em papel é efetivamente posto em prática de forma coerente. Tanto para as empresas existentes como para os novos operadores, é essencial que o âmbito das atividades de supervisão seja orientado em função dos riscos.

Uma vez que os recursos das ANS para efeitos de supervisão são, frequentemente, escassos, ao decidir, com base no risco, os elementos a supervisionar e por que motivo, é vital saber relativamente a que aspetos é que a supervisão será uma mais-valia. Por exemplo, é possível que o gestor da infraestrutura esteja ciente de problemas relacionados com carris partidos e disponha de um programa para geri-los. Por conseguinte, se a ANS consagrar muito tempo a esta questão pode não estar a utilizar os seus recursos da melhor forma. Em vez disso, a ANS pode optar por concentrar-se num domínio em que constate que o gestor da infraestrutura parece não estar a gerir o problema.

4. Estratégia de supervisão

O artigo 3.º do MCS para a atividade de supervisão exige que as ANS tenham uma estratégia de supervisão que contenha os elementos estabelecidos no anexo I do MCS. O Anexo do presente guia contém um modelo proposto para uma estratégia de supervisão. Os títulos do modelo visam permitir uma abordagem coerente ao desenvolvimento de estratégias de supervisão em todos os Estados-Membros para aumentar entre as ANS a confiança relativamente à manutenção dos níveis de segurança. Além disso, uma vez que a Agência desempenha um papel no acompanhamento do desempenho da ANS, uma estrutura comum a tais estratégias apoiaria a Agência no exercício desta função.

4.1 Contexto

Ao descrever o contexto, será suficiente fornecer uma descrição básica da dimensão da rede ferroviária no Estado-Membro, incluindo o número de empresas ferroviárias e de gestores de infraestruturas. Esta secção deve igualmente abordar a duração da estratégia de supervisão em vigor e as disposições para a sua revisão.

4.2 Objetivo

O objetivo ou a meta devem referir-se ao objetivo da estratégia, por exemplo, «trabalhar com o setor para melhorar continuamente o desempenho da gestão de segurança». A secção deve igualmente incluir uma referência à forma como o objetivo será alcançado.

4.3 Princípios de supervisão

Os princípios são uma repetição do compromisso da ANS relativamente aos valores fundamentais que garantem que a tomada de decisões durante a supervisão é firme, mas justa. O anexo I do MCS relativo à supervisão estabelece que, ao estabelecer a estratégia de supervisão e o (s) plano (s) que derivam daquela, a autoridade nacional de supervisão deve recolher e analisar dados/informações provenientes de diversas fontes. As fontes incluem informações provenientes da avaliação dos sistemas de gestão da segurança, dos resultados de atividades de supervisão anteriores, do parecer especializado dos inspetores, das informações pertinentes da autorização de veículos, relatórios dos organismos nacionais de investigação, de outros dados de acidentes ou incidentes, dos relatórios anuais de segurança das empresas ferroviárias ou dos gestores de infraestruturas, dos relatórios das entidades responsáveis pela manutenção, das queixas do público e de outras fontes pertinentes. No essencial, a autoridade nacional de segurança deve usar informações pertinentes de onde quer que elas venham, a fim de determinar onde se encontram as principais áreas de risco no sistema ferroviário do Estado-Membro. Terão de avaliar e analisar as informações disponíveis para determinar quais as questões mais significativas e, em seguida, terão de conceber uma estratégia que aborde estas questões, juntamente com um plano que procure identificar a forma e o período de execução da estratégia. A ANS deve definir quais os recursos necessários para executar a estratégia e o plano propostos e afetar recursos suficientes para a sua execução. Por último, a autoridade nacional de segurança deve abordar quaisquer questões no âmbito da sua estratégia e plano que digam respeito a operações ou infraestruturas transfronteiriças e, se for caso disso, coordenar ação com quaisquer outras ANS, conforme necessário.

Os princípios de supervisão que a ANS deve aplicar decorrem sobretudo do anexo I do MCS para a atividade de supervisão. As ANS devem abordar as suas atividades de supervisão recorrendo a uma abordagem baseada na firmeza e na equidade. Os princípios de supervisão são concebidos para ajudar as ANS a alcançar este objetivo.

As autoridades nacionais de segurança devem aplicar o princípio da **proporcionalidade** entre a execução e o risco. As medidas tomadas por uma autoridade nacional de segurança para assegurar o cumprimento ou responsabilizar as empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura por não cumprirem as suas obrigações legais devem ser proporcionais a quaisquer riscos para a segurança ou à potencial gravidade do incumprimento, incluindo danos reais ou potenciais. Este princípio é fundamental para as autoridades nacionais de segurança, uma vez que, ao adotar esta abordagem, estão a demonstrar aos que regulam que aplicam a lei de uma forma razoável e justa. Tal reduz o receio potencial nas organizações reguladas, de que erros venham a ser alvo de sanções draconianas por parte da ANS, o que, por sua vez, cria uma cultura de sigilo e medo que não promove um controlo de risco sólido.

As autoridades nacionais de segurança devem aplicar o princípio da **coerência** de abordagem para garantir que uma autoridade nacional de segurança adota uma abordagem semelhante em circunstâncias semelhantes para alcançar fins semelhantes. As empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas desejam ser tratados da mesma forma por diferentes membros do pessoal que realizam a supervisão no âmbito de uma ANS e por diferentes ANS sempre que existam acordos transfronteiriços. Isto confere-lhes segurança e permite-lhes um melhor planeamento. Aborda igualmente questões relacionadas com a cultura de segurança e reduz o receio das organizações de caminhos de ferro relativamente às autoridades nacionais de segurança.

A atividade de supervisão da autoridade nacional de segurança deve **visar** principalmente as atividades que, na opinião de uma autoridade nacional de segurança, dão origem aos riscos mais graves ou em que os perigos estão menos bem controlados. Para o efeito, a autoridade nacional de segurança deve dispor de métodos e instrumentos para avaliar o desempenho da gestão da segurança das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas. Numa situação em que os recursos são escassos e as exigências das ANS são muitas, é extremamente importante que a tónica seja colocada nos riscos mais graves. O mecanismo para o fazer é a análise, pela ANS, do desempenho da gestão das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas..

As autoridades nacionais de segurança devem decidir sobre as suas prioridades no modo como utilizam os seus **recursos** de forma eficaz, mas a decisão sobre a melhor forma de o fazer deve caber a cada autoridade nacional de segurança. A ação deve centrar-se nos responsáveis pelo risco e que estão mais bem colocados para a controlar. As ANS dispõem de recursos escassos, pelo que é importante que estes sejam utilizados de forma sensata, a fim de maximizar a eficácia da ANS para garantir que aqueles que são responsáveis pelos riscos os gerem de forma adequada.

As autoridades nacionais de segurança devem aplicar o princípio da **transparência** para ajudar as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas a compreenderem o que se espera deles (incluindo o que devem ou não fazer) e o que devem esperar da autoridade nacional de segurança. Para as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas, é extremamente importante compreender como uma autoridade nacional de segurança toma decisões para que possam compreender qual será o resultado provável se não controlarem o risco de forma adequada.

As autoridades nacionais de segurança devem ser **responsáveis pelas** suas decisões, em conformidade com o artigo 18.º, n.º 3, da Diretiva (UE) 2016/798. As autoridades nacionais de segurança devem, por conseguinte, dispor de um sistema interno que permita a sua responsabilização. Além disso, as autoridades nacionais de segurança devem também ter um procedimento de reclamação. As autoridades nacionais de segurança devem tomar decisões que em alguns casos afetam negativamente as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas que não gerem eficazmente o risco. É importante que as autoridades nacionais de segurança disponham de critérios claros para a tomada destas decisões, de modo a que seja claro como foram obtidas. Em segundo lugar, é muito importante que haja um processo de impugnação de tais decisões nos casos em que um organismo regulado considere que a ANS tenha ultrapassado os seus poderes ou não tenha seguido o processo devido.

As ANS devem desenvolver acordos de **cooperação** com outras autoridades competentes, a fim de partilhar informações e desenvolver abordagens unificadas para questões que afetem a segurança ferroviária. As autoridades nacionais de segurança devem dispor de processos para a partilha de informações pertinentes entre si e com outras autoridades competentes. Este aspeto é fundamental para garantir que a ação correta é tomada pelo organismo competente, sempre que necessário.

Se uma ANS aplicar estes princípios, então as entidades supervisionadas serão tratadas de forma justa e, quando adequado, com firmeza. É igualmente oportuno salientar que esses princípios são complementares, articulando-se para apresentar uma ANS aos organismos por ela regulados como uma autoridade competente e razoável que emite juízos sólidos de forma aberta e honesta. Sublinhe-se que o modelo de estratégia de supervisão constante do anexo do presente guia define novamente esses princípios. Isto pois esta estratégia é extremamente importante para orientar a forma como a supervisão será realizada. Ao reproduzir os princípios do presente guia, uma ANS reforçará a sua adesão aos mesmos e demonstrará que está a ser transparente na sua abordagem.

A Agência criou igualmente um *guia sobre um modelo de gestão da execução* que pode ser utilizado por todas as entidades que realizam a supervisão e que reflete os princípios estabelecidos acima. O guia aplica os princípios a uma matriz que se destina a fornecer orientações às entidades que realizam a supervisão sobre a forma que as suas decisões em matéria de execução devem revestir com base numa análise do diferencial do risco. Quanto maior o diferencial do risco, isto é, a diferença entre a posição esperada de uma organização se todas as regras tivessem sido aplicadas corretamente e a posição efetiva, maior será a medida de execução esperada.

4.4 Mecanismos de supervisão

Os mecanismos relativos à supervisão devem abranger, em termos gerais, a estrutura de governação e o pessoal da ANS, incluindo a forma como são geridas as ligações com a certificação e a autorização de segurança. A autoridade nacional de segurança deve ser transparente sobre a sua estrutura de gestão e a forma como as questões de supervisão são enviadas conforme necessário, de um nível operacional para um nível mais elevado, incluindo, se for caso disso, decisões de execução. A autoridade nacional de segurança deve também ser transparente quanto à forma como chega às decisões de regular riscos numa área mais do que noutra. A autoridade nacional de segurança deve indicar qual é o seu pessoal e, em termos gerais, a forma como mantém a sua competência (ver o *guia da Agência sobre o quadro de gestão de competências*) e com que base utiliza o pessoal. A ANS deve também indicar a forma como tenciona medir o desempenho dos sistemas de gestão da segurança no âmbito das suas atividades de supervisão, por exemplo, utilizando modelos de maturidade/modelos de cultura de segurança ou por outros meios. A Agência elaborou um guia para um modelo de maturidade de gestão, que pode ser utilizado tanto pelas autoridades como pelas partes interessadas para o efeito. (ver também o *guia da Agência sobre o modelo de maturidade da gestão*) ou outros meios.

Uma das questões fundamentais para as ANS é a forma como os novos operadores no mercado são geridos, uma vez que não há informações históricas sobre a qualidade dos seus SGS. Esta situação levou a que algumas ANS concedessem a novos operadores no mercado ferroviário um certificado de segurança que abrange um período inferior a 5 anos. Outras ANS decidiram realizar uma auditoria mais abrangente a um novo operador antes de emitirem um certificado de segurança ou realizar tal auditoria imediatamente após a emissão do certificado em causa. Qualquer período de validade restrito tem de ser justificado pelo facto de ser necessário para assegurar o controlo eficaz dos riscos que afetam a segurança das operações ferroviárias. As ANS podem realizar um exame mais pormenorizado dos novos operadores após a certificação, para garantir que as suas disposições de segurança são adequadas à sua finalidade. A ANS deve definir claramente, na sua estratégia e nos seus planos de supervisão, as disposições de segurança.

4.5 Níveis de risco no Estado-Membro

A secção seguinte sobre os níveis de risco no Estado-Membro deve abordar a forma como se chegou a esses níveis, p. ex., a utilização de modelos de risco e/ou de maturidade e quaisquer questões relacionadas com o motivo por que determinados riscos são abrangidos pela estratégia e outros não.

4.6 Prioridades estratégicas em matéria de supervisão

A secção seguinte deve abordar a forma como as prioridades estratégicas são definidas. Tais prioridades devem abranger:

- *a forma como os SGS devem ser supervisionados. A ANS deve indicar as técnicas de supervisão (ver secção 4.7 abaixo) que prevê utilizar e o motivo por que favorece alguns domínios em detrimento de outros,*
- *a forma como a supervisão coordenada e/ou conjunta com outras ANS, se se justificar, será realizada (ver secção sobre a supervisão coordenada e a cooperação abaixo),*
- *riscos de nível mais elevado. Neste ponto, a ANS deve indicar quais acredita serem os maiores riscos de segurança do sistema e como chegou a esta conclusão,*
- *os riscos de nível mais baixo serão supervisionados em termos gerais. Neste ponto, a ANS deve indicar quais considera serem os riscos de segunda ordem e indicar por que motivo chegou a esta conclusão.*

4.7 Técnicas de supervisão

O artigo 4.º do MCS para a atividade de supervisão exige que as ANS adotem técnicas adequadas e identifiquem essas técnicas aquando do planeamento das suas atividades de supervisão. As técnicas de supervisão têm uma aceção lata que engloba tanto a recolha de informações (uma atividade conexas) com o objetivo de examinar os resultados em termos de segurança do sistema de gestão como a referência direta a atividades específicas, como a realização de entrevistas a pessoas. Uma vez que a supervisão das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas com o objetivo de garantir que estes cumprem a legislação comunitária e nacional é uma tarefa de grande alcance para a ANS, existem muitas abordagens diferentes que podem ser utilizadas para recolher informações sobre o nível de cumprimento. No entanto, todas essas abordagens envolvem a aquisição de informações de várias formas, seguida de uma análise do que as informações em causa lhe revelam sobre o sistema de gestão da segurança da organização supervisionada e o seu nível de cumprimento da legislação.

Existem várias técnicas específicas que podem ser utilizadas para realizar atividades de supervisão no local ou fora dele. Entre estas técnicas incluem-se:

- *a inspeção de ativos físicos no local, como material circulante ou elementos infraestruturais, para garantir que são seguros,*
- *a inspeção de documentação e procedimentos de gestão da segurança para garantir que são adequados à sua finalidade,*
- *entrevistas com o pessoal, a todos os níveis, de uma empresa ferroviária ou gestor de infraestrutura para identificar a sua compreensão da forma como os procedimentos e as regras são cumpridos na prática e formular um juízo sobre a cultura de segurança da organização,*
- *auditorias a uma norma definida relativa ao sistema de gestão, p. ex., OHSAS 18001:2007,*

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

- auditorias a um modelo definido pela ANS,
- auditorias/inspeções a uma atividade ou processo na sequência de um incidente,
- auditorias à capacidade/maturidade de gestão da segurança,
- análise de dados,
- amostragem de produtos ou atividades,
- observação de tarefas (p. ex., viagens na cabina para observar o comportamento do condutor),
- participação da ANS em reuniões de gestão fundamentais de uma empresa ferroviária ou de um gestor de infraestrutura (p. ex., sobre passagens de nível ou novos projetos de infraestruturas),
- inquéritos a organizações que exijam a resposta a questionários de autoavaliação, p. ex., para avaliação da cultura de segurança, do cumprimento da legislação ou de listas de verificação,
- quaisquer outras atividades pertinentes que acrescentem valor aos conhecimentos que as ANS possuem sobre uma empresa ferroviária ou um gestor de infraestrutura específico, a sua gestão da segurança e a sua cultura de segurança.

Para efeitos do presente Guia, entende-se por:

- Por **inspeção** entende-se a utilização de um membro do pessoal autorizado e competente da ANS para examinar um aspeto específico e limitado da atividade de uma EF ou GI, a fim de determinar o cumprimento com o direito europeu e nacional ou de verificar que o que foi dito ou registado em documentos que apoiam o sistema de gestão da segurança é efetivamente uma prática. Uma inspeção na aceção aqui prevista verifica se o processo está estabelecido e analisa o funcionamento do mesmo. Não significa a mera verificação da presença de determinados documentos ou equipamentos, uma vez que tal só pode dizer ao inspetor que se trata de algo que existe mas que não está a ser utilizado na prática.
- **Auditorias:** as intervenções estruturadas durante as quais a empresa ferroviária ou o gestor da infraestrutura é examinado por referência a uma norma específica de gestão da segurança ou a um protocolo de auditoria específico.
- **Auditorias ao modelo de maturidade da capacidade de gestão da segurança:** um método estruturado de realização de uma auditoria ao SGS da organização que está a ser auditada recorrendo a um modelo de capacidade/maturidade de gestão para examinar a eficácia da gestão da segurança (consultar igualmente o guia da Agência sobre o seu modelo de maturidade de gestão). Esse modelo, se utilizado corretamente por pessoal competente em matéria de supervisão, pode dar uma imagem do desempenho do SGS. Pode, por conseguinte, ser um instrumento útil para uma ANS utilizar para fornecer informações sobre o funcionamento de um SGS específico ao organismo de certificação de segurança quando estiver a ser considerado um pedido de renovação.

As técnicas utilizadas, como entrevistas, análise documental ou inspeção de verificação, podem ser realizadas em maior ou menor profundidade numa gama mais ou menos vasta de processos e combinadas para dar uma imagem do desempenho em termos de segurança da organização, bem como para identificar falhas subjacentes.

As entrevistas a pessoas, análises documental e inspeções de verificação podem então ser utilizadas para formular um juízo acerca da maturidade de gestão da organização e da capacidade do sistema para controlar os riscos que enfrenta. Posteriormente, a pessoa competente que realiza a auditoria formula o seu próprio juízo utilizando um modelo de capacidade ou maturidade de gestão para avaliar a eficácia do sistema de gestão da segurança da organização na gestão da segurança.

A observação de tarefas e a participação em reuniões de gestão são atividades que se destinam a aumentar o acervo de conhecimentos da ANS sobre uma determinada empresa ferroviária ou gestor de infraestrutura e a sua cultura de segurança.

Para uma ANS, a utilização de uma combinação de técnicas de supervisão é sugerida como a situação ideal. Cada ANS deve visar alcançar um bom equilíbrio entre a atividade descendente (auditorias ao SGS) e a atividade ascendente (inspeções no local que observam o que está a acontecer). As abordagens à supervisão podem conjugar atividades de inspeção existentes e combiná-las com auditorias ao SGS a fim de recolher uma amostra das modalidades de gestão. Isso irá anular algumas das deficiências de técnicas específicas e criar uma visão global mais genuína do desempenho do objeto da supervisão na prática.

As técnicas acima descritas podem igualmente ser utilizadas pela ANS para realizar exames transversais das interfaces entre as empresas ferroviárias e/ou os gestores de infraestruturas com o objetivo de obter uma visão global a nível do Estado-Membro sobre a forma como várias questões são geridas no sistema ferroviário.

O quadro e a figura abaixo mostram a forma como a inspeção geral e as auditorias a sistemas de gestão estão relacionadas, especialmente as técnicas de entrevista, análise documental e observação. Estes tipos de técnicas constam de normas como a ISO 19011 – Linhas de orientação para auditorias de sistemas de gestão e as ANS têm a liberdade de decidir seguir ou não os requisitos da norma. O quadro abaixo apresenta os tipos de técnicas associadas aos diferentes tipos de atividades.

Quadro 1: Relação entre atividade dentro e fora do local em auditorias e inspeções de sistemas de gestão

	<i>Atividade in situ</i>	<i>Atividade ex situ</i>
<i>Interação com pessoas</i>	<p>Realização de entrevistas.</p> <p>Preenchimento de listas de verificação e de questionários com a participação da entidade auditada.</p> <p>Realização de análises documentais com a participação da entidade auditada.</p> <p>Amostragem.</p>	<p>Por comunicação interativa entende-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a realização de entrevistas, • o preenchimento de listas de verificação, • o preenchimento de questionários, • a realização de análises documentais com a participação da entidade auditada.
<i>Interação limitada/Nenhuma interação com pessoas</i>	<p>Realização de análises documentais (p. ex., registos, análises de dados).</p> <p>Observação do trabalho realizado.</p> <p>Realização de visitas no local.</p> <p>Preenchimento de listas de verificação.</p> <p>Amostragem (p. ex., de produtos).</p>	<p>Realização de análises documentais (p. ex., registos, análises de dados).</p> <p>Observação do trabalho realizado através de operações de fiscalização, tendo em consideração os requisitos sociais e legais.</p> <p>Análise de dados.</p>

4.8 Plano(s) de supervisão

O(s) plano(s) de supervisão deve(m) assegurar a aplicação prática da estratégia de supervisão durante o período de vigência dessa estratégia. Uma vez que o plano de supervisão decorre da estratégia de supervisão, deve basear-se nos riscos identificados como carecendo de supervisão na estratégia de supervisão. O plano de supervisão deve igualmente destacar a forma como funcionarão as ligações entre a certificação de segurança, o processo de avaliação da autorização e o processo de supervisão para empresas ferroviárias e gestores de infraestruturas durante o período de vigência do certificado ou da autorização de segurança, incluindo, quando necessário, a necessidade de coordenação com a Agência quando a mesma for o organismo de certificação de segurança e com outras ANS. O plano de supervisão deve incluir informações sobre o seu processo de elaboração e revisão e as ligações com a estratégia de supervisão, inclusivamente sobre a forma como os resultados do plano se traduzem em alterações na estratégia. O plano de supervisão deve especificar as empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas a supervisionar no ano a que o plano se refere, bem como os motivos da supervisão. Os recursos a afetar à supervisão devem ser especificados no plano de supervisão. As técnicas de supervisão a aplicar durante a supervisão também

devem ser indicadas. Se o plano de supervisão abordar questões relacionadas com fatores humanos, a ANS deve procurar observar, nos SGS das empresas ferroviárias e dos gestores de infraestruturas, como são geridas tais questões.

4.9 Execução

O MCS sobre supervisão estabelece, no artigo 7.º, n.º 1, que a autoridade nacional de segurança deve dispor de critérios para gerir os casos de incumprimento identificados no SGS da empresa ferroviária ou do gestor da infraestrutura e o anexo 1 estipula que uma autoridade nacional de segurança deve tomar medidas coercivas, se for caso disso. Isto dependerá das sanções que as leis nacionais permitam que as autoridades nacionais de segurança adotem. No contexto do MCS de supervisão, os incumprimentos serão casos em que o SGS da empresa ferroviária ou do gestor da infraestrutura não está a cumprir o requisito fundamental de controlo dos riscos. As sanções que uma autoridade nacional de segurança pode aplicar devem basear-se nos princípios fundamentais da supervisão (ver secção 4.3). A autoridade nacional de segurança deve demonstrar que qualquer ação que tome é proporcionada e orientada para o risco percecionado. O método comum de segurança para a supervisão (artigo 5.º, n.º 2, alínea a), divide as questões que a ANS deve visar em casos de incumprimento grave e outras áreas de preocupação. O nível de sanção que uma ANS pode procurar impor deve refletir o nível de incumprimento ou preocupação. A organização sujeita a execução deve poder compreender a razão pela qual está a ser aplicada uma sanção e como pode melhorar. As autoridades nacionais de segurança podem utilizar qualquer modelo de gestão da execução que abranja os princípios fundamentais da supervisão, a fim de proporcionar um processo estruturado e transparente para tomar medidas de execução ao abrigo da legislação nacional ou da UE. Para auxiliar as ANS, a Agência desenvolveu um guia que é modelo de gestão da execução, que pode ser utilizado em conjugação com diferentes regulamentações nacionais. (ver guia da Agência sobre o modelo de gestão da aplicação da legislação).

5. Transmissão de informações em matéria de supervisão e interdependências com a avaliação do certificado de segurança único e as autorizações de veículos

É evidente que a supervisão é o meio através do qual uma ANS garante que o SGS de uma empresa ferroviária ou de um gestor de infraestrutura funciona de acordo com as disposições estabelecidas no pedido inicial de certificado de segurança único ou de autorização de segurança. O artigo 17.º, n.º 5, da Diretiva (UE) 2016/798 e o anexo I do MCS para a atividade de supervisão deixam muito claro que, se uma ANS determinar, durante a supervisão, que o titular do certificado de segurança único deixou de satisfazer as condições de certificação, pode limitar ou revogar o certificado ou solicitar à Agência que o faça, caso esta seja o organismo de certificação de segurança (o guia da Agência sobre o modelo de gestão da execução apresenta um método estruturado de atuação). Nos termos do artigo 17.º, n.º 7, da mesma diretiva, a autoridade nacional de segurança deve assegurar que os subsistemas estruturais são conformes com os requisitos essenciais e que a autorização de segurança de um gestor de infraestrutura pode ser limitada ou revogada por si ou pelo organismo de certificação da segurança se as condições em que foi emitido deixarem de estar preenchidas.

O artigo 5.º do MCS para a atividade de supervisão explica a necessidade de trocar as informações obtidas durante a supervisão com a parte da ANS responsável pela avaliação do certificado de segurança ou com a Agência, para efeitos de renovação ou atualização de um certificado de segurança único ou de uma autorização de segurança. O mesmo artigo refere, além disso, que a ANS deve transmitir ao organismo de certificação de segurança ou à ANS para a infraestrutura transfronteiriça informações pertinentes, incluindo, pelo menos:

- a) *Uma descrição dos incumprimentos de maior importância, que podem afetar o desempenho em termos de segurança ou dar origem a riscos de segurança graves, e de qualquer outro motivo de preocupação identificado durante as atividades de supervisão. Estas informações podem ser extraídas de relatórios de auditorias, auditorias ao modelo de gestão de maturidade da segurança e de inspeções e sintetizadas para efeitos de reavaliação;*
- b) *O estado do plano (ou planos) de ação estabelecido(s) pela empresa ferroviária ou pelo gestor de infraestrutura para resolver os incumprimentos de maior importância referidos na alínea a) e as ações pertinentes empreendidas pela autoridade nacional de segurança para supervisionar a resolução desses problemas. Estas informações podem ser extraídas de auditorias e inspeções de acompanhamento;*
- c) *Uma visão global do desempenho em termos de segurança da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura que opera no seu Estado-Membro. Estas informações podem ser obtidas a partir de um modelo de maturidade da gestão/da capacidade (caso exista), ou mesmo de um parecer de peritos, que avalie o desempenho e a capacidade dos processos do sistema de gestão da segurança (isto é, o seu desempenho por forma a cumprirem as suas obrigações legais e melhorarem continuamente no que se refere ao controlo dos riscos);*
- d) *O estado do(s) plano(s) de ação estabelecido(s) pela empresa ferroviária ou pelo gestor de infraestrutura para resolver preocupações que ainda subsistam que tenham sido manifestadas numa avaliação anterior.*

A ANS fornece ao organismo de certificação de segurança informações que são pertinentes para compreender a forma como o SGS está a funcionar na prática e para saber se existem pontos fracos. Tal permitirá ao organismo de certificação de segurança orientar melhor a sua atividade de avaliação.

A fim de cumprir estes requisitos, a ANS terá de ponderar que informações sobre a organização regulada são pertinentes no âmbito das quatro alíneas acima. No que se refere à alínea a), é evidente que as informações devem incluir questões identificadas pela ANS como importantes para o controlo do risco (através do sistema

de gestão da segurança) e, no que se refere às alíneas b) e d), as medidas e os prazos acordados entre as partes para solucionar os problemas em causa, quer voluntariamente pela própria organização, quer através da adoção de medidas pela ANS para exigir à organização que corrija a situação. A alínea c) exige que a ANS forneça ao organismo de certificação de segurança ou à ANS para a infraestrutura transfronteiriça uma descrição, por escrito, do desempenho em termos de segurança da organização. Tal poderia ser conseguido, por exemplo, através do relatório de uma supervisão de que a organização em causa tenha sido objeto ou da indicação dos resultados de um modelo de maturidade da gestão para a organização que fornecerá uma visão global do desempenho relativo do SGS.

Para além da lista acima, os elementos constantes das alíneas abaixo podem igualmente dar uma indicação do tipo de informações que também podem ser úteis para um organismo de certificação de segurança entender como funciona um SGS:

- a) *Historial das diferentes atividades de supervisão desde o certificado de segurança único ou a autorização de segurança previamente concedido(a) e acompanhamento das recomendações da ANS formuladas como resultado das suas atividades de supervisão. Estas informações podem ser extraídas do(s) plano(s) de supervisão da ANS e do quadro de acompanhamento das recomendações da ANS para a empresa ferroviária ou o gestor de infraestrutura pertinente;*
- b) *Descrição geral das futuras atividades de supervisão da ANS previstas para a empresa ferroviária ou o gestor de infraestrutura pertinente. Estas informações podem ser extraídas do(s) plano(s) de supervisão prospetivo(s) da ANS;*
- c) *Quaisquer resultados da recolha e análise de acidentes/incidentes e reclamações apresentadas à ANS que estejam relacionados com o desempenho do sistema de gestão da segurança, incluindo um breve resumo de cada acontecimento e de qualquer medida que tenha sido tomada pela ANS para supervisionar a resolução dos problemas suscitados. Estas informações podem ser recolhidas e analisadas a partir do relatório anual de segurança da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura, da comunicação de incidentes/acidentes por parte da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura à ANS e também de bases de dados ou registos como a base de dados [ERAIL](#) para investigações de acidentes e incidentes ferroviários;*
- d) *Informações sobre os riscos de segurança graves detetados durante a auditoria interna e outras atividades de acompanhamento da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura, o estado do plano de ação para por termo aos problemas e qualquer medida que tenha sido tomada pela ANS para controlar a sua conclusão e eficácia desde o certificado de segurança único ou a autorização de segurança anteriormente concedidos. Estas informações podem ser recolhidas e analisadas a partir do relatório anual de segurança da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura (isto é, do relatório sobre a aplicação do MCS para a atividade de monitorização);*
- e) *Informações comunicadas pelo ONI pertinente sobre investigações em curso sobre quaisquer acontecimentos relacionados com as atividades da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura e recomendações ainda em aberto, de investigações anteriores, que não são abordadas pela empresa ferroviária ou pelo gestor de infraestrutura. Estas informações podem ser recolhidas e analisadas a partir do relatório anual de segurança da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura, mas também de bases de dados ou registos como a base de dados [ERAIL](#) para investigações de acidentes e incidentes ferroviários. Nos termos do artigo 8.º, n.º 3, do MCS para a atividade de supervisão, a ANS deve igualmente coordenar-se com o ONI. É de esperar que as informações pertinentes sejam partilhadas entre a ANS e o ONI durante esta coordenação;*
- f) *Descrição geral de qualquer medida de execução aplicada pela ANS à empresa ferroviária ou o gestor de infraestrutura desde o certificado de segurança único ou a autorização de segurança anteriormente concedido que esteja prevista na legislação nacional e relacionada com o desempenho do sistema de gestão da segurança. Estas informações estão relacionadas com as medidas tomadas*

pela ANS para impor as suas decisões, p. ex., aviso de melhoria/proibição, sanções, medidas de segurança temporárias (na aceção do artigo 17.º da Diretiva (UE) 2016/798);

- g) Quaisquer informações adicionais que a ANS considerar importantes para efeitos da avaliação. Estas informações adicionais podem ser recolhidas e analisadas a partir do relatório anual de segurança da empresa ferroviária ou do gestor de infraestrutura e do relatório anual da ANS.*

A expectativa geral é que as informações acima sejam fornecidas ao organismo de certificação de segurança pela ANS aquando da apresentação de um pedido de renovação de um certificado de segurança único. Se, durante a sua supervisão, a ANS decidir tomar medidas de execução, incluindo a instauração de um processo contra uma organização ferroviária, e entender que o organismo de certificação de segurança deve ponderar a revogação do certificado de segurança único, então deve remeter a questão diretamente para o organismo de certificação de segurança e não esperar até à apresentação do pedido de renovação do certificado de segurança único.

Tal implica, por conseguinte, alguma atividade de coordenação entre as entidades que realizam a supervisão e as que realizam a certificação. É claramente importante garantir a partilha de informações pertinentes entre as entidades que realizam a supervisão e as que realizam avaliações de segurança, para que as questões relacionadas com o SGS de uma empresa ferroviária ou de um gestor de infraestrutura sejam tratadas de forma adequada pela parte competente. Nas suas estratégias e nos seus planos de supervisão, as ANS devem incluir disposições que lhes permitam gerir essa partilha.

O artigo 11.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2018/763 da Comissão [*disposições práticas para a emissão de certificados de segurança únicos*] deixa claro que, na sequência da avaliação, o organismo de certificação de segurança deve chegar a acordo com a ANS sobre quais das preocupações manifestadas na avaliação são importantes e quais podem ser adiadas para efeitos de avaliação posterior durante a supervisão.

No que se refere às autorizações de veículos, é importante que exista igualmente um mecanismo que permita às entidades que aprovam autorizações de veículos transmitir informações pertinentes das autorizações de veículos às entidades que realizam a supervisão, especialmente em relação às restrições no tocante às condições de utilização de veículos. Do mesmo modo, as ANS também devem dispor de um mecanismo que permita às entidades que realizam a supervisão transmitir informações de volta às entidades que autorizaram um determinado veículo quando existam preocupações sobre se esse veículo continua a cumprir as condições em que foi concedida a autorização de tipo de veículo ou a autorização de colocação do veículo no mercado. Note-se que, durante a operação de um veículo, podem ser encontrados defeitos que afetem todos os veículos desse tipo ou série. Em caso afirmativo, poderá ser emitido um alerta de segurança em função do defeito do Sistema de Informação de Segurança (SIS). A autoridade nacional de segurança deve também tomar medidas para controlar a forma como a EF/GI controla o risco e alerta a ERM.

6. Coordenação entre ANS

O artigo 8.º dos MCS para a atividade de supervisão exige que as ANS coordenem as suas atividades de supervisão com as de outras ANS sempre que existam operações transfronteiriças. Essa coordenação é necessária para evitar a duplicação de esforços por parte das ANS e não sobrecarregar as organizações supervisionadas com múltiplos contactos de entidades reguladoras em matéria de segurança de diferentes países. É igualmente necessária para garantir que as várias ANS que supervisionam as operações transfronteiriças partilham informações pertinentes, para que possam supervisionar eficazmente. No caso da coordenação das atividades de supervisão, será necessário que as ANS decidam, entre si, quem será a ANS «principal». Neste contexto, a ANS «principal» é a que atua como coordenadora geral das atividades de supervisão e como ponto de contacto principal para a empresa ferroviária ou o gestor de infraestrutura envolvido. A ANS «principal» pode ser a ANS do Estado-Membro onde o maior volume de atividade tem lugar ou onde a organização supervisionada está registada. As ANS devem chegar a acordo sobre os principais domínios a examinar durante a supervisão do período de vigência do certificado de segurança único ou de uma autorização de segurança e desenvolver um plano para executar o que foi acordado conjuntamente. As ANS devem igualmente chegar a acordo relativamente a um processo de arbitragem de litígios para gerir quaisquer desentendimentos entre as ANS que realizam a atividade de supervisão.

O anexo II do MCS para a atividade de supervisão apresenta um quadro para a supervisão coordenada e conjunta que pode ser utilizado pelas ANS como um guia para gerir este processo. Os pontos principais são que a supervisão deve ser coordenada de forma a não causar inconvenientes desnecessários à empresa ferroviária, por exemplo, assegurando que o pessoal essencial na empresa ferroviária não seja solicitado por diferentes ANS em simultâneo ou que o mesmo local não seja objeto de múltiplas visitas para efeitos de recolha de informações num curto espaço de tempo. Sempre que as ANS estejam a operar ao abrigo de disposições jurídicas que não prevejam nem permitam a «supervisão conjunta», tal deve ser refletido nos acordos celebrados entre as mesmas. Nesse caso, será necessário que a ANS «principal» (ou coordenadora) desenvolva, juntamente com as outras ANS em causa, um plano conjunto para executar as atividades de supervisão necessárias em cada Estado-Membro.

Sempre que existir um acordo (ou contrato) de parceria entre empresas ferroviárias que permita que um comboio de um Estado-Membro passe a ser um comboio de outro no momento em que atravessa a fronteira (mesmo que a tripulação e o comboio pertençam à empresa ferroviária do primeiro Estado-Membro), as ANS em questão devem coordenar-se entre si para garantirem que os riscos associados a questões na interface entre as empresas ferroviárias, como a formação no que se refere a regras nacionais ou internacionais pertinentes e a manutenção dos comboios envolvidos, sejam geridos corretamente. Se uma ANS detetar problemas nas disposições de uma empresa ferroviária nestas circunstâncias, deve entrar em contacto com a ANS vizinha pertinente quanto às medidas que pretende tomar para resolver a questão.

Para mais informações, consultar o *guia da Agência em matéria de coordenação entre ANS*.

7. Fatores humanos e cultura de segurança

Tanto para efeitos de supervisão como de avaliação em matéria de segurança, o pessoal da ANS deve ser capaz de identificar os fatores humanos, a estratégia em matéria de cultura de segurança e a forma como a organização supervisionada incorpora essas questões nos seus SGS (ver anexo I e anexo II do MCS para o SGS). Na sequência disto, a ANS deve criar um repositório de conhecimentos sobre a forma como questões relativas a fatores humanos e à cultura de segurança são tidos em conta, que pode ser utilizado para informar a estratégia de supervisão e o (s) plano (s) de supervisão (ver também o *guia da Agência sobre os requisitos do SGS* e o *guia da Agência sobre o modelo de maturidade da gestão*).

8. Cooperação com outras autoridades ou organismos competentes

Espera-se que uma ANS que atue na sua qualidade de entidade reguladora em matéria de segurança num Estado-Membro tenha, ocasionalmente, de entrar em contacto e cooperar com outras autoridades ou organismos competentes no decurso do exercício das suas funções.

O artigo 8.º, n.º 3, do MCS sobre supervisão estabelece que a autoridade nacional de segurança deve desenvolver acordos de cooperação com outros organismos relevantes, como o organismo nacional de investigação, o organismo de certificação das ERM ou outras autoridades competentes, para que as informações pertinentes sejam partilhadas e os riscos de segurança graves sejam devidamente tidos em conta. O objetivo desta disposição é garantir que os que dispõem de autoridade e que necessitem de tomar medidas específicas sejam devidamente informados e possam reagir em conformidade.

Por exemplo, poderá ter de cooperar com as autoridades responsáveis pela regulação de mercadorias perigosas, as inspeções do trabalho, a polícia (execução penal), as autoridades reguladoras do ambiente, os organismos de certificação da ERM, as entidades reguladoras dos caminhos de ferro, os organismos de autorização ou certificação e autoridades de licenciamento.

Os pontos a seguir apresentados são exemplos ilustrativos dessa cooperação. As ANS devem garantir que, sempre que necessário, a sua estratégia e os seus planos estão alinhados, conforme adequado.

8.1 Organismos de autorização ou de certificação

Espera-se que as ANS cooperem com outros organismos de autorização (p. ex., organismos responsáveis pela autorização de veículos) ou de certificação (p. ex., organismos responsáveis pela certificação dos centros de formação de maquinistas), conforme adequado. Na perspetiva da supervisão, uma ANS no exercício da supervisão deve aceitar certificados ou autorizações apresentados como prova da conformidade com regulamentos da UE ou outros na medida em que abrangem o aspeto supervisionado. Se a ANS tomar conhecimento, durante a sua atividade de supervisão, de que existe um problema de segurança grave que envolve um aspeto relativamente ao qual é apresentada uma autorização ou um certificado, deve tomar medidas corretivas temporárias (p. ex., suspensão da utilização do veículo), conforme adequado, e remeter a questão para o organismo competente responsável pela emissão do certificado ou da autorização.

8.2 Problemas de segurança no local de trabalho

Algumas ANS são responsáveis por problemas de segurança no local de trabalho por força dos sistemas regulamentares dos respetivos Estados-Membros, enquanto outras ANS não o são. No primeiro caso, quando surgem problemas de segurança no local de trabalho durante a supervisão, estes devem ser tratados pelo pessoal que realiza a supervisão. Quando, no segundo caso, o pessoal da ANS que realiza a supervisão toma

conhecimento de problemas de segurança no local de trabalho, deve informar a organização supervisionada de que observou algo que suscita preocupações e, posteriormente, remeter a questão para a autoridade competente pertinente para efeitos de acompanhamento. A ANS deve igualmente coordenar-se e entrar em contacto, conforme adequado, com a autoridade reguladora responsável pela segurança da mão de obra para garantir que as suas respetivas estratégias e planos estão alinhados.

8.3 Regras relativas ao tempo de trabalho, condução e repouso dos maquinistas de comboios

O artigo 17.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/798 exige que uma autoridade competente seja responsável por assegurar o cumprimento das regras relativas ao tempo de trabalho, condução e repouso dos maquinistas de comboios. Quando esta autoridade competente não for a ANS, essa autoridade deve cooperar com a ANS para permitir que a ANS realize a sua atividade de supervisão. Daqui resulta que, se a ANS não for a autoridade competente para assegurar o cumprimento de tais regras, mas tomar conhecimento, através das suas atividades de supervisão, de problemas relacionados com as mesmas numa determinada organização, deve informar a autoridade competente das suas conclusões com a maior brevidade possível.

8.4 Cooperação entre uma ANS e outras entidades reguladoras

O artigo 56.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE estabelece o seguinte:

A entidade reguladora deve cooperar também de perto com a autoridade nacional de segurança nos termos da Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade, e com a autoridade responsável pela concessão das licenças nos termos da presente diretiva.

Os Estados-Membros asseguram que estas autoridades desenvolvam em conjunto um quadro de partilha de informações e de cooperação destinado a evitar efeitos adversos na concorrência ou na segurança do mercado ferroviário. Este quadro inclui um mecanismo para a entidade reguladora apresentar recomendações às autoridades nacionais responsáveis pela segurança e pela concessão de licenças sobre questões que possam afetar a concorrência no mercado ferroviário, e para a autoridade nacional responsável pela segurança apresentar recomendações à entidade reguladora e à autoridade responsável pela concessão de licenças sobre questões que possam afetar a segurança. Sem prejuízo da independência de cada autoridade no âmbito das respetivas competências, a autoridade relevante examina essas recomendações antes de adotar as suas decisões. Se a autoridade relevante decidir não seguir essas recomendações, deve justificá-lo nas suas decisões.

Na prática, tal pode significar o seguinte:

- a) *Numa situação em que a entidade reguladora solicite a uma empresa ferroviária histórica para «abrir» serviços à concorrência e esta se recuse, invocando a «segurança» como motivo, a entidade reguladora deve solicitar à ANS, na qualidade de «entidade reguladora em matéria de segurança», a sua opinião sobre se este é um motivo fundamentado para a não abertura de serviços. A entidade reguladora deve então ter a opinião da ANS em conta aquando da tomada de uma decisão sobre as medidas a adotar;*
- b) *Numa situação em que um gestor de infraestrutura pretenda apresentar à ANS um pedido de autorização para colocar em serviço um subsistema ETCS de via de nível 1 que aplique algumas das funcionalidades opcionais (p. ex., «loop infill», «radio infill» (informação antecipada)) que requeira que os veículos sejam equipados com equipamentos pertinentes para poderem circular nesta linha, a ANS deve solicitar à entidade reguladora que confirme que tal não discrimina certas empresas ferroviárias e que as informações pertinentes foram disponibilizadas a todas as partes interessadas, dando-lhes o tempo necessário para adaptarem o respetivo material circulante em conformidade.*

8.5 Cooperação entre uma ANS e uma autoridade responsável pela concessão de licenças

A Diretiva 2012/34/UE estabelece o seguinte:

Artigo 24.º, n.º 3: *Não obstante o disposto no n.º 1, caso uma licença seja suspensa ou revogada por incumprimento dos requisitos de capacidade financeira, a autoridade responsável pela concessão das licenças pode conceder uma licença temporária durante a reorganização da empresa ferroviária, desde que a segurança não seja posta em risco. No entanto, o prazo de validade dessa licença temporária não pode exceder seis meses a contar da data da sua concessão.*

Artigo 24.º, n.º 5: *Caso se verifique uma alteração que afete a situação jurídica de uma empresa ferroviária, especialmente em caso de fusão ou aquisição, a autoridade responsável pela concessão das licenças pode decidir que a licença seja novamente submetida a aprovação. A empresa ferroviária em questão pode prosseguir as suas atividades, a não ser que a autoridade responsável pela concessão das licenças considere que isso põe em risco a segurança. Nesse caso, deve apresentar os fundamentos da sua decisão.*

Na prática, para que a autoridade responsável pela concessão das licenças possa tomar a sua decisão nesta matéria, tem de consultar a ANS na qualidade de entidade reguladora em matéria de segurança. A questão a que a autoridade responsável pela concessão das licenças terá de responder é se a segurança é suscetível de ser posta em risco. Em caso afirmativo, solicitará a uma empresa ferroviária que opere sob uma licença temporária (ver artigo 24.º, n.º 3). Uma segunda questão que terá de ser ponderada é a de saber se um pedido de licença tem de ser novamente submetido a aprovação (ver artigo 24.º, n.º 5). Ao tomar as suas decisões, a autoridade responsável pela concessão das licenças deve ter em consideração as opiniões da ANS na qualidade de entidade reguladora em matéria de segurança.

8.6 Cooperação entre uma ANS e um organismo de certificação de ERM

As ANS e os organismos de certificação de ERM devem cooperar a fim de evitar a duplicação de atividades. Tal significa que, quando uma ANS, durante a sua supervisão, se deparar com um veículo (vagão de mercadorias) sujeito a uma manutenção deficiente e, por conseguinte, tiver dúvidas sobre a capacidade dessa ERM específica para cumprir os requisitos ao abrigo dos quais foi certificada, deve transmitir esta informação ao organismo de certificação da ERM pertinente, conforme estabelecido no artigo 9.º do Regulamento ERM. Do mesmo modo, se o organismo de certificação da ERM se recusar a certificar uma ERM existente, deve transmitir essa informação às ANS pertinentes. Essas informações ajudarão as ANS a ajustar a sua estratégia e plano de supervisão em conformidade.

9. Quadro de gestão de competências

Em conformidade com o artigo 6.º do MCS sobre supervisão, as autoridades nacionais de segurança devem assegurar que o pessoal envolvido na supervisão tem as competências necessárias. A autoridade nacional de segurança deve selecionar, formar e manter a competência desses funcionários através de um sistema de gestão de competências. Cabe a cada autoridade de segurança nacional criar e construir o seu próprio sistema de gestão de competências, em conformidade com o artigo 6.º do MCS. Para ajudar a NSA a gerir esta questão, a Agência criou um guia sobre o sistema de gestão de competências que fornece aconselhamento sobre o que constitui um sistema adequado de gestão de competências e quais as questões que a ANS tem de ponderar no desenvolvimento de um (ver *guia da Agência sobre o quadro de gestão de competências*). No entanto, o guia não irá especificar exatamente como o sistema de gestão de competências deve ser, uma vez que tal será da competência de cada autoridade nacional de segurança.

Anexo Modelo proposto para uma estratégia de supervisão

Índice

1. Contexto
2. Objetivo
3. Princípios
 - a. **Proporcionais** aos riscos geridos pelas empresas ferroviárias, e não à sua rendibilidade, disponibilidade de recursos ou duração remanescente de qualquer contrato que tenham em vigor;
 - b. **Coerentes** no que se refere à abordagem adotada no que diz respeito ao leque de atividades de (nome da ANS);
 - c. **Orientados** para a eficácia do sistema de gestão da segurança das empresas, visando verificar se as pessoas em cada empresa utilizam o respetivo sistema de gestão para alcançar resultados seguros;
 - d. **Transparentes** e abertos sobre a política, as práticas e a abordagem adotadas por (nome da ANS), respeitando simultaneamente a necessidade de as empresas manterem determinados assuntos confidenciais entre si e o Estado-Membro;
 - e. **Justos e responsáveis** nos termos da legislação aplicável às atividades, em especial em matéria de execução, em consonância com as políticas de execução de (nome da ANS);
 - f. **Cooperação: a ANS cooperará com outras autoridades competentes para garantir que estão a ser abordadas questões de interesse mútuo em torno da segurança;**
 - g. **Orientados por** informações provenientes de muitas fontes, como a avaliação de certificados de segurança e as conclusões de quaisquer investigações realizadas pelo ONI.
4. Mecanismos de supervisão
 - a. Governação
 - b. Pessoal
5. Níveis de risco no Estado-Membro
6. Prioridades estratégicas em matéria de supervisão
 - a. Sistemas de gestão da segurança
 - b. Cooperação com outras autoridades nacionais de segurança
 - c. Principais prioridades em matéria de supervisão
 - d. Prioridades de segundo nível em matéria de supervisão
7. Técnicas de supervisão
8. Como são elaborados planos de supervisão
9. Execução

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.