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

►**B** **DIRECTIVA 2007/59/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

de 23 de Outubro de 2007

relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade

(JO L 315 de 3.12.2007, p. 51)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Diretiva 2014/82/UE da Comissão de 24 de junho de 2014	L 184	11	25.6.2014
►**M2**	Diretiva (UE) 2016/882 da Comissão de 1 de junho de 2016	L 146	22	3.6.2016

▼B

DIRECTIVA 2007/59/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Outubro de 2007

relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]),

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ([2]),

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, tendo em conta o projecto comum aprovado em 31 de Julho de 2007 pelo Comité de Conciliação ([3]),

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 2004/49/CE ([4]) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro da Comunidade, impõe aos gestores de infra-estruturas e às empresas ferroviárias que estabeleçam os seus sistemas de gestão da segurança de forma a que o sistema ferroviário possa, pelo menos, atingir os objectivos de segurança comuns e respeitar as regras de segurança nacionais e os requisitos de segurança definidos nas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), e que se apliquem os elementos pertinentes dos métodos de segurança comuns. Estes sistemas de gestão da segurança prevêem, nomeadamente, programas de formação do pessoal e mecanismos que assegurem a manutenção das competências do pessoal e a execução das tarefas de forma adequada.

(2) A Directiva 2004/49/CE prevê que, para poderem ter acesso à infra-estrutura ferroviária, as empresas ferroviárias deverão estar na posse de um certificado de segurança.

([1]) JO C 221 de 8.9.2005, p. 64.
([2]) JO C 71 de 22.3.2005, p. 26.
([3]) Parecer do Parlamento Europeu de 28 de Setembro de 2005 (JO C 227 E de 21.9.2006, p. 464), posição comum do Conselho de 14 de Setembro de 2006 (JO C 289 E de 28.11.2006, p. 42), posição do Parlamento Europeu de 18 de Janeiro de 2007 (ainda não publicada no Jornal Oficial), resolução legislativa do Parlamento Europeu de 25 de Setembro de 2007 e decisão do Conselho de 26 de Setembro de 2007.
([4]) JO L 164 de 30.4.2004, p. 44. Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

▼B

(3) A Directiva 91/440/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários ([1]), confere às empresas ferroviárias titulares de uma licença o direito de acesso, desde 15 de Março de 2003, à rede transeuropeia de transporte ferroviário de mercadorias e, o mais tardar a partir de 2007, a toda a rede de serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias. Esta extensão progressiva dos direitos de acesso conduzirá inevitavelmente a um aumento da circulação transfronteiriça de maquinistas, de que resultará uma procura crescente de maquinistas formados e certificados para operarem em mais do que um Estado-Membro.

(4) Um estudo efectuado em 2002 pela Comissão salientou a grande diversidade das legislações nacionais no que respeita às condições de certificação dos maquinistas. Para fazer face a esta diversidade e manter simultaneamente o actual nível de segurança elevado do sistema ferroviário da Comunidade, convém adoptar regras comunitárias para a certificação dos maquinistas.

(5) Essas regras comunitárias deverão contribuir também para a concretização dos objectivos das políticas comunitárias de livre circulação dos trabalhadores, de liberdade de estabelecimento e de livre prestação de serviços no contexto da política comum de transportes, evitando eventuais distorções de concorrência.

(6) Estas disposições comuns deverão sobretudo procurar facilitar a mobilidade dos maquinistas de um Estado-Membro para outro, mas também de uma empresa ferroviária para outra e, de um modo mais geral, o reconhecimento das cartas de maquinistas e dos certificados complementares harmonizados por todos os intervenientes do sector ferroviário. Para tal, é necessário estabelecer os requisitos mínimos a satisfazer pelos candidatos para obterem uma carta de maquinista ou um certificado complementar harmonizado.

(7) A presente directiva segue e inspira-se em grande medida no histórico Acordo paritário entre a Comunidade dos Caminhos-de-Ferro Europeus (CER) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), sobre certos aspectos das condições de trabalho dos trabalhadores móveis que prestam serviços de interoperabilidade transfronteiriça ([2]).

(8) O facto de um Estado-Membro excluir do âmbito da presente directiva os maquinistas que operem exclusivamente em certas categorias de sistemas, infra-estruturas e redes ferroviárias não deverá limitar, de modo algum, a obrigação desse Estado-Membro de respeitar a validade das cartas de maquinista em todo o território da União Europeia ou dos certificados complementares harmonizados na infra-estrutura pertinente.

([1]) JO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/103/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

([2]) JO L 195 de 27.7.2005, p. 18.

▼B

(9) Os requisitos a prever deverão dizer respeito, pelo menos, à idade mínima para a condução de um comboio, à aptidão física e psicológica do candidato, à sua experiência profissional e aos seus conhecimentos em certas matérias ligadas à condução de um comboio, bem como ao conhecimento das infra-estruturas em que deverá operar e da língua utilizada nessas infra-estruturas.

(10) Para melhorar a relação custo-benefício, a formação que todos os maquinistas deverão seguir para obterem um certificado complementar harmonizado deverá, na medida do possível e desejável do ponto de vista da segurança, centrar-se nos serviços específicos a executar pelos maquinistas, nomeadamente, a realização de manobras, a prestação de serviços de manutenção e de transporte de passageiros ou de mercadorias. Ao avaliar a aplicação da presente directiva, a Agência Ferroviária Europeia (a seguir designada «a Agência») deverá apurar a necessidade de alterar os requisitos de formação especificados em anexo, a fim de melhor reflectir a nova estrutura emergente do mercado.

(11) As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas que emitem os certificados complementares harmonizados podem prestar eles próprios formação em matéria de conhecimentos profissionais de ordem geral, de conhecimentos linguísticos e de conhecimentos sobre o material circulante e sobre as infra-estruturas. Contudo, no que se refere aos exames, deverão ser evitados conflitos de interesses, sem excluir a possibilidade de o examinador poder pertencer à empresa ferroviária ou ao gestor de infra-estrutura que emitem os certificados complementares harmonizados.

(12) As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas são responsáveis pela formação profissional dos seus maquinistas, nos termos do n.º 4 do artigo 13.° da Directiva 2004/49/CE. Para este fim, as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas deverão ter em conta a formação e as competências já adquiridas por esses maquinistas, nos termos do n.º 3 do artigo 13.° da mesma directiva. É também importante assegurar a formação de um número suficiente de maquinistas. Neste contexto, é todavia necessário tomar medidas para assegurar que os investimentos feitos por uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estruturas na formação de um maquinista não venham a beneficiar indevidamente outra empresa ferroviária ou outro gestor de infra-estruturas caso esse maquinista troque voluntariamente de empresa ferroviária ou de gestor de infra-estruturas. Essas medidas podem ser de natureza vária, por exemplo, legislação nacional, convenções colectivas de trabalho, cláusulas contratuais que ligam os maquinistas aos empregadores, ou ainda acordos que regulam as condições de transferência de maquinistas entre sociedades quando os maquinistas são parte nesses acordos.

(13) As competências do pessoal e as condições sanitárias e de segurança estão a ser elaboradas no âmbito das directivas relativas à interoperabilidade, nomeadamente como partes ETI referentes à gestão e exploração do tráfego. É necessário assegurar a coerência entre estas ETI e os anexos à presente directiva. A Comissão concretizará este objectivo mediante a modificação ou adaptação

▼B

das ETI relevantes à presente directiva e seus anexos, nos termos da Directiva 96/48/CE do Conselho, de 23 de Julho de 1996, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de grande velocidade ([1]), e da Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Março de 2001, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional ([2]).

(14) Deverá ser prestada particular atenção ao restante pessoal de bordo que exerça funções críticas de segurança em locomotivas e comboios, por forma a aumentar a liberdade de circulação dos trabalhadores e a segurança nos caminhos-de-ferro comunitários. Para esse efeito, os Estados Membros deverão assegurar que o restante pessoal de bordo que exerça funções críticas de segurança preencha os requisitos mínimos estabelecidos na ETI sobre gestão e exploração do tráfego. Tendo em conta os planos nacionais de execução a comunicar pelos Estados-Membros relativos à execução dessa ETI, a Agência deverá definir opções viáveis para a certificação do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança e avaliar o impacto das mesmas. A Comissão deverá, com base neste relatório, e caso seja necessário, apresentar uma proposta sobre as condições e os procedimentos referentes à certificação do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança em locomotivas e comboios.

(15) Os requisitos relativos às cartas de maquinista e aos certificados complementares harmonizados estabelecidos na presente directiva deverão referir-se exclusivamente às condições legais para conferir aos maquinistas o direito de conduzirem um comboio. Todos os restantes requisitos legais, compatíveis com a legislação comunitária e aplicados de modo não discriminatório, relativos às empresas ferroviárias, aos gestores de infra-estruturas, à infra-estrutura e ao material circulante, deverão igualmente ser respeitados antes de o maquinista poder conduzir um comboio numa infra-estrutura específica.

(16) Esta directiva não deverá prejudicar a aplicação da Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ([3]), nem do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2000, relativo à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados ([4]).

([1]) JO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/32/CE da Comissão (JO L 141 de 2.6.2007, p. 63).
([2]) JO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2007/32/CE da Comissão.
([3]) JO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva alterada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).
([4]) JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

▼B

(17) Para garantir a uniformidade e a transparência necessárias, a Comunidade deverá definir um modelo único de certificação, mutuamente reconhecido pelos Estados-Membros, que ateste o cumprimento de determinadas condições mínimas pelos maquinistas, bem como as respectivas qualificações profissionais e conhecimentos linguísticos, cabendo às autoridades competentes dos Estados-Membros a emissão das cartas de maquinista e às empresas ferroviárias e aos gestores de infra-estruturas a emissão dos certificados complementares harmonizados.

(18) A Agência deverá igualmente avaliar a possibilidade de se utilizar um cartão inteligente em vez da carta de maquinista e dos certificados complementares harmonizados. Esse cartão inteligente teria a vantagem de combinar estes dois elementos num só e, ao mesmo tempo, poderia ser utilizado para outras aplicações, quer no domínio da segurança, quer para efeitos de gestão dos maquinistas.

(19) O conjunto das informações contidas nas cartas de maquinista, nos certificados complementares harmonizados e nos registos das cartas de maquinista e dos certificados complementares harmonizados deverá ser utilizado pelas autoridades nacionais de segurança para facilitar a avaliação do processo de certificação do pessoal prevista nos artigos 10.º e 11.º da Directiva 2004/49/CE e para acelerar a emissão dos certificados de segurança previstos nesses artigos.

(20) O emprego de maquinistas certificados nos termos da presente directiva não deverá dispensar as empresas ferroviárias nem os gestores de infra-estruturas da obrigação de instituírem um sistema de acompanhamento e controlo interno da competência e da conduta dos seus maquinistas, nos termos do artigo 9.º e do anexo III da Directiva 2004/49/CE, e deverá fazer parte desse sistema. O certificado complementar harmonizado não deverá exonerar as empresas ferroviárias nem os gestores de infra-estruturas das suas responsabilidades em matéria de segurança e, em especial, de formação do seu pessoal.

(21) Nos casos de certas sociedades que fornecem serviços de maquinistas a empresas ferroviárias e a gestores de infra-estruturas, a responsabilidade de assegurar que o maquinista é titular de uma carta de maquinista e de um certificado conforme com a presente directiva deverá caber à empresa ferroviária ou ao gestor de infra-estrutura que contratar o maquinista.

(22) Para o bom funcionamento dos transportes ferroviários, é necessário que os maquinistas que já exerciam a profissão antes da entrada em vigor da presente directiva possam conservar os seus títulos de condução durante um período transitório.

▼B

(23) Aquando da substituição dos títulos de condução concedidos aos maquinistas antes da aplicação das disposições pertinentes da presente directiva por certificados complementares harmonizados e cartas de maquinista conformes com a presente directiva, deverão ser evitados encargos administrativos e financeiros desnecessários. Por conseguinte, e na medida do possível, os títulos de condução previamente concedidos aos maquinistas deverão ser salvaguardados. Sempre que estes títulos tiverem de ser substituídos, as qualificações e a experiência de cada maquinista ou grupo de maquinistas deverão ser tidas em conta pelas entidades emitentes. A entidade emitente deverá decidir, com base nas qualificações e/ou na experiência, se é necessário submeter um maquinista ou um grupo de maquinistas a um exame e/ou a formação complementar antes de poderem receber cartas de maquinista e certificados complementares harmonizados substitutivos. Por conseguinte, caberá à entidade emitente decidir se as qualificações e/ou a experiência são suficientes para a emissão das cartas de maquinista e dos certificados complementares harmonizados requeridos, sem necessidade de qualquer outro exame ou formação.

(24) Também deverão ser evitados encargos administrativos e financeiros desnecessários quando os maquinistas mudam de empregador. A empresa ferroviária que empregue um maquinista deverá tomar em consideração as competências anteriormente adquiridas e, na medida do possível, dispensar exames e formação complementares.

(25) A presente directiva não deverá conferir direitos de reconhecimento mútuo em relação aos títulos de condução que os maquinistas tenham obtido antes da aplicação da presente directiva, sem prejuízo do sistema geral de reconhecimento mútuo estabelecido no quadro da Directiva 2005/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais ([1]), que continuará a ser aplicado até ao fim do período transitório.

(26) As medidas necessárias à execução da presente directiva devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ([2]).

(27) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para definir as condições e os critérios necessários para a execução da presente directiva. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, ou a completá-la mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, estas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5°-A da Decisão 1999/468/CE.

([1]) JO L 255 de 30.9.2005, p. 22. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/100/CE do Conselho (JO L 363 de 20.12.2006, p. 141).

([2]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisão alterada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

▼B

(28) Quando, por imperativos de urgência, os prazos normalmente aplicáveis no âmbito do procedimento de regulamentação com controlo não possam ser cumpridos, a Comissão deve poder aplicar o procedimento de urgência previsto no n.º 6 do artigo 5.°-A da Decisão 1999/468/CE para a definição de critérios comunitários para a escolha dos examinadores e os exames e para a adaptação dos anexos da presente directiva ao progresso científico e técnico, conforme estabelecido na mesma.

(29) De acordo com o ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ([1]), os Estados-Membros são incentivados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.

(30) Os Estados-Membros deverão prever o controlo do cumprimento da presente directiva e as medidas adequadas em caso de infracção de alguma das suas disposições por parte de um maquinista.

(31) Os Estados-Membros deverão prever as sanções adequadas para as infracções às disposições nacionais de execução da presente directiva.

(32) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, o estabelecimento de um quadro regulamentar comum de certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios para o transporte de passageiros e de mercadorias, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção, ser mais bem alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

(33) Por questões de rentabilidade, pode revelar-se conveniente isentar por um período de tempo limitado os maquinistas que operem exclusivamente no território de um Estado-Membro da aplicação das disposições da presente directiva referentes à obrigação de serem titulares de cartas de maquinista e de certificados complementares harmonizados conformes com a presente directiva. As condições aplicáveis a tais isenções deverão ser claramente definidas.

(34) Seria desproporcionado e inútil impor aos Estados-Membros que não disponham de um sistema ferroviário, nem tenham perspectivas de criação de tal sistema no futuro imediato, a obrigação de transpor e aplicar a presente directiva. Por conseguinte, esses Estados-Membros deverão ser dispensados da obrigação de transpor e aplicar a presente directiva enquanto não dispuserem de um sistema ferroviário,

([1]) JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

▼B

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

OBJECTIVO, ÂMBITO DE APLICAÇÃO E DEFINIÇÕES

Artigo 1.º

Objectivo

A presente directiva estabelece as condições e os procedimentos para a certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade. A presente directiva especifica as funções confiadas às autoridades competentes dos Estados-Membros, aos maquinistas e aos outros intervenientes do sector, nomeadamente empresas ferroviárias, gestores de infra-estruturas e centros de formação.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade, por conta de uma empresa ferroviária que requeira um certificado de segurança ou de um gestor de infra-estrutura que requeira uma autorização de segurança.

2. Os Estados-Membros não devem impedir, com base em disposições nacionais relativas a outro pessoal a bordo de comboios de mercadorias, que estes comboios atravessem fronteiras ou prestem serviços de transporte nacionais dentro dos seus territórios.

3. Sem prejuízo do artigo 7.º, os Estados-Membros podem excluir das medidas que adoptarem em aplicação da presente directiva os maquinistas que operem exclusivamente:

a) Comboios metropolitanos, carros eléctricos e outros sistemas ferroviários urbanos;

b) Em redes funcionalmente separadas do resto do sistema ferroviário e destinadas exclusivamente à exploração de serviços de transporte local, urbano ou suburbano, de passageiros e de mercadorias;

c) Em infra-estruturas ferroviárias privadas, exclusivamente utilizadas pelo proprietário da infra-estrutura para as suas próprias operações de transporte de mercadorias;

d) Em vias temporariamente fechadas ao tráfego normal, para efeitos de manutenção, renovação ou melhoria do sistema ferroviário.

▼B

Artigo 3.º

Definições

Para os efeitos da presente directiva, entende-se por:

a) «Autoridade competente»: a autoridade responsável pela segurança a que se refere o artigo 16.º da Directiva 2004/49/CE;

b) «Maquinista»: a pessoa capaz e autorizada a conduzir, de forma autónoma, responsável e segura, comboios, incluindo locomotivas, locomotivas de manobra, comboios de trabalhos, veículos ferroviários de manutenção ou comboios destinados ao transporte ferroviário de passageiros ou de mercadorias;

c) «Restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança»: o pessoal presente no comboio, exceptuando o maquinista, que contribui para a segurança do comboio, dos passageiros e das mercadorias transportadas;

d) «Sistema ferroviário»: o sistema composto pelas infra-estruturas ferroviárias, que compreende as linhas e as instalações fixas do sistema de carris, bem como o material circulante de todas as categorias e origens que se desloque nessa infra-estrutura, tal como definido nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;

e) «Gestor de infra-estrutura»: qualquer entidade ou empresa encarregada, em especial, do estabelecimento e da manutenção da infra-estrutura ferroviária, ou de parte desta, tal como definido no artigo 3.º da Directiva 91/440/CEE, nomeadamente da gestão dos sistemas de controlo e de segurança da infra-estrutura. As funções de gestor de infra-estrutura numa rede ou parte de uma rede podem ser confiadas a diferentes entidades ou empresas;

f) «Empresa ferroviária»: qualquer empresa ferroviária, tal como definida na Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária [1], e qualquer outra empresa pública ou privada cuja actividade consista na prestação de serviços de transporte ferroviário de mercadorias e/ou passageiros, devendo a tracção ser obrigatoriamente garantida por essa empresa. O termo inclui igualmente empresas que fornecem apenas a tracção;

g) «Especificações técnicas de interoperabilidade» ou «ETI»: as especificações de que são objecto os subsistemas ou partes de subsistemas para satisfazerem os requisitos essenciais e garantirem a interoperabilidade dos sistemas ferroviários transeuropeus de alta velocidade e convencionais, tal como definido nas Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE;

[1] JO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/49/CE.

▼B

h) «Agência»: a Agência Ferroviária Europeia instituída pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004 ([1]) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004;

i) «Certificado de segurança»: o certificado emitido para uma empresa ferroviária por uma autoridade competente, nos termos do artigo 10.º da Directiva 2004/49/CE;

j) «Certificado»: o certificado complementar harmonizado que indica a infra-estrutura em que o titular está autorizado a conduzir e o material circulante que o titular está autorizado a conduzir;

k) «Autorização de segurança»: a autorização emitida para um gestor de infra-estrutura por uma autoridade competente, nos termos do artigo 11.º da Directiva 2004/49/CE;

l) «Centro de formação»: uma entidade acreditada ou reconhecida pela autoridade competente para ministrar cursos de formação.

CAPÍTULO II

CERTIFICAÇÃO DOS MAQUINISTAS

Artigo 4.º

Modelo de certificação comunitário

1. Todos os maquinistas devem possuir as aptidões e habilitações necessárias para conduzir comboios e ser titulares da seguinte documentação:

a) Uma carta de maquinista que comprove que o maquinista preenche as condições mínimas relativas aos requisitos médicos, à escolaridade básica e às competências profissionais gerais. A carta de maquinista deve identificar o maquinista e a autoridade emitente, e indicar o prazo de validade. A carta de maquinista deve respeitar os requisitos previstos no anexo I, até que seja aprovado o modelo de certificação comunitário previsto no n.º 4;

b) Um ou mais certificados indicando as infra-estruturas em que o titular é autorizado a conduzir e o material circulante que o titular é autorizado a conduzir. Os certificados devem respeitar os requisitos previstos no anexo I.

2. Contudo, o requisito de ser titular de um certificado para uma parte específica da infra-estrutura não se aplica aos casos excepcionais seguidamente enumerados, desde que outro maquinista, titular de um certificado válido para a infra-estrutura em causa, acompanhe o maquinista enquanto este conduz:

a) Quando uma perturbação do serviço ferroviário implicar o desvio de comboios ou a manutenção das vias, tal como especificado pelo gestor de infra-estrutura;

([1]) JO L 164 de 30.4.2004, p. 1. Rectificação no JO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

▼B

b) Em serviços únicos excepcionais que utilizem comboios de valor histórico;

c) Em serviços únicos excepcionais de transporte de mercadorias, depois de recebido o acordo do gestor de infra-estrutura;

d) Para a entrega ou demonstração de um novo comboio ou locomotiva;

e) Para efeitos de formação e exame de maquinistas.

A decisão de recorrer a esta possibilidade cabe à empresa ferroviária e não pode ser imposta pelo gestor de infra-estrutura competente, nem pela autoridade competente.

Sempre que se recorrer a um maquinista suplementar, nos termos acima previstos, o gestor de infra-estrutura é antecipadamente informado.

3. O certificado autoriza a condução numa ou mais das seguintes categorias:

a) Categoria A: locomotivas de manobra, comboios de trabalhos, veículos ferroviários de manutenção e quaisquer outras locomotivas quando utilizadas para manobras;

b) Categoria B: transporte de passageiros e/ou de mercadorias.

Um certificado pode conter uma autorização para todas as categorias, abrangendo todos os códigos, conforme referido no n.º 4.

4. Até 4 de Dezembro de 2008, a Comissão deve aprovar, com base num projecto elaborado pela Agência, um modelo comunitário para a carta de maquinista, o certificado e a cópia autenticada do certificado, e estabelecer as respectivas características físicas, tendo em conta medidas destinadas a combater a falsificação. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.°

Até 4 de Dezembro de 2008, a Comissão deve aprovar as medidas destinadas a alterar os elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, relativas aos códigos comunitários para os diferentes tipos das categorias A e B a que se refere o n.º 3 do presente artigo, pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.° e com base numa recomendação da Agência.

Artigo 5.º

Medidas antifraude

As autoridades competentes e as entidades emitentes tomam as medidas necessárias para evitar os riscos de falsificação de cartas de maquinista e de certificados, bem como de manipulação indevida dos registos previstos no artigo 22.º

▼B

Artigo 6.º

Propriedade, língua e entidades emitentes

1. As cartas de maquinista são propriedade dos titulares e são emitidas pela autoridade competente definida na alínea a) do artigo 3.º Ao emitirem uma carta de maquinista numa língua nacional que não seja uma língua da Comunidade, a autoridade competente ou o seu agente devem redigir uma versão bilingue dessa carta, utilizando uma das línguas da Comunidade.

2. Os certificados são emitidos pelas empresas ferroviárias ou pelos gestores de infra-estruturas que empregam ou contratam os maquinistas. Os certificados são propriedade das empresas ou gestores emitentes. Todavia, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º da Directiva 2004/49/CE, os maquinistas têm direito a receber uma cópia autenticada. Ao emitirem um certificado numa língua nacional que não seja uma língua da Comunidade, as empresas ferroviárias ou os gestores de infra-estruturas devem redigir uma versão bilingue desse certificado, utilizando uma das línguas da Comunidade.

Artigo 7.º

Validade geográfica

1. As cartas de maquinista são válidas em todo o território da Comunidade.

2. Os certificados são válidos apenas para as infra-estruturas e para o material circulante neles identificados.

Artigo 8.º

Reconhecimento dos documentos de certificação de maquinistas de países terceiros

Os documentos de certificação de maquinistas de um país terceiro que operem exclusivamente em secções transfronteiriças do sistema ferroviário de um Estado-Membro podem ser reconhecidos por esse Estado-Membro nos termos de eventuais acordos bilaterais celebrados com o país terceiro em causa.

CAPÍTULO III

CONDIÇÕES PARA A OBTENÇÃO DA CARTA DE MAQUINISTA E DO CERTIFICADO

Artigo 9.º

Requisitos mínimos

1. Para obterem a carta de maquinista, os candidatos devem satisfazer os requisitos mínimos previstos nos artigos 10.º e 11.º Para obterem e garantirem a manutenção da validade de um certificado, os candidatos devem ser titulares de uma carta de maquinista e satisfazer os requisitos mínimos previstos nos artigos 12.º e 13.º

2. Os Estados-Membros podem impor requisitos mais estritos para a emissão de cartas de maquinista no seu próprio território. Contudo, devem reconhecer as cartas de maquinista emitidas por outros Estados-Membros, nos termos do artigo 7.º

▼B

Secção I

Carta de maquinista

Artigo 10.º

Idade mínima

Os Estados-Membros fixam a idade mínima dos candidatos à carta de maquinista, que deve ser, no mínimo, de 20 anos. Contudo, os Estados-Membros podem emitir cartas de maquinista para candidatos a partir da idade de 18 anos; neste caso, a validade da carta de maquinista é limitada ao território do Estado-Membro emitente.

Artigo 11.º

Requisitos básicos

1. Os candidatos devem ter completado com êxito no mínimo nove anos de instrução (primária e secundária) e ter concluído com êxito a formação de base equivalente ao nível 3 a que se refere a Decisão 85/368/CEE do Conselho, de 16 de Julho de 1985, relativa à correspondência de qualificações de formação profissional entre Estados-Membros das Comunidades Europeias ([1]).

2. Os candidatos devem comprovar a sua aptidão física por meio de um exame médico realizado ou supervisionado, conforme decisão do Estado-Membro, por um médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.º O exame deve incidir pelo menos nos critérios indicados nos pontos 1.1, 1.2, 1.3 e 2.1 do anexo II.

3. Os candidatos devem demonstrar a sua aptidão psicológica para o trabalho por meio de um exame realizado ou supervisionado, conforme decisão do Estado-Membro, por um psicólogo ou por um médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.º O exame deve incidir pelo menos nos critérios indicados no ponto 2.2 do anexo II.

4. Os candidatos devem demonstrar a sua competência profissional geral por meio de um exame que abranja pelo menos as matérias gerais enumeradas no anexo IV.

Secção II

Certificados

Artigo 12.º

Conhecimentos linguísticos

O critério dos conhecimentos linguísticos a que se refere o anexo VI deve ser cumprido em relação à infra-estrutura para a qual o certificado é requerido.

Artigo 13.º

Habilitações profissionais

1. Os candidatos devem ter passado um exame que incida sobre os seus conhecimentos e competência profissionais relativos ao material circulante para o qual é requerido o certificado. Esse exame deve cobrir pelo menos as matérias gerais enumeradas no anexo V.

([1]) JO L 199 de 31.7.1985, p. 56.

▼B

2. Os candidatos devem ter passado um exame que incida sobre os seus conhecimentos e competência profissionais relativos às infra-estruturas para as quais é requerido o certificado. Esse exame deve incluir pelo menos as matérias gerais enumeradas no anexo VI. Se for caso disso, o exame deve abranger também conhecimentos linguísticos, de acordo com o ponto 8 do anexo VI.

3. Os candidatos devem receber formação da empresa ferroviária ou do gestor de infra-estrutura sobre o seu sistema de gestão da segurança, previsto na Directiva 2004/49/CE.

CAPÍTULO IV

PROCESSO DE OBTENÇÃO DAS CARTAS DE MAQUINISTA E DOS CERTIFICADOS

Artigo 14.º

Obtenção da carta de maquinista

1. A autoridade competente publica o procedimento a seguir para a obtenção de uma carta de maquinista.

2. Todos os pedidos de carta de maquinista devem ser dirigidos à autoridade competente pelo candidato a maquinista ou por uma entidade em seu nome.

3. Os pedidos dirigidos à autoridade competente podem dizer respeito à concessão de uma nova carta de maquinista, à actualização dos dados constantes da carta, à sua renovação ou à obtenção de uma segunda via.

4. A autoridade competente emite a carta de maquinista o mais rapidamente possível e o mais tardar um mês após a recepção de todos os documentos necessários.

5. A carta de maquinista tem uma validade de 10 anos, sob reserva do n.º 1 do artigo 16.º

6. A carta de maquinista é emitida em exemplar único. São proibidos os duplicados, excepto se emitidos pela autoridade competente no caso de um pedido de segunda via.

Artigo 15.º

Obtenção do certificado

As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas estabelecem os seus próprios procedimentos de emissão e actualização de certificados nos termos da presente directiva, como parte do seu sistema de gestão de segurança, bem como os procedimentos de recurso que permitam aos maquinistas solicitar a revisão de qualquer decisão relativa à emissão, actualização, suspensão ou retirada de um certificado.

Caso não haja acordo, as partes podem recorrer à autoridade competente ou a qualquer instância de recurso independente.

▼B

As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas actualizam sem demora o certificado, sempre que o seu titular obtiver autorizações adicionais no que se refere ao material circulante ou à infra-estrutura.

Artigo 16.º

Controlos periódicos

1. Para que a carta de maquinista continue a ser válida, o seu titular deve submeter-se a exames e/ou controlos periódicos relativos aos requisitos a que se referem os n.os 2 e 3 do artigo 11.º Quanto aos requisitos médicos, deve ser observada uma periodicidade mínima conforme com o disposto no ponto 3.1 do anexo II. Estes controlos médicos são conduzidos ou supervisionados por médicos acreditados ou reconhecidos nos termos do artigo 20.º No que se refere aos conhecimentos profissionais de ordem geral, aplica-se o disposto no n.º 8 do artigo 23.º

Ao renovar uma carta de maquinista, a autoridade competente deve verificar, no registo previsto na alínea a) do n.º 1 do artigo 22.º, se o maquinista satisfaz os requisitos referidos no primeiro parágrafo do presente número.

2. Para que o certificado continue a ser válido, o seu titular deve submeter-se a exames e/ou controlos periódicos relativos aos requisitos a que se referem os artigos 12.º e 13.º A periodicidade destes exames e/ou controlos é determinada pela empresa ferroviária ou pelo gestor de infra-estrutura que empregam ou contratam o maquinista, de acordo com o seu próprio sistema de gestão da segurança e com a periodicidade mínima a que se refere o anexo VII.

A cada controlo, a entidade emitente confirma, por declaração aposta ao certificado e no registo previsto na alínea a) do n.º 2 do artigo 22.º, que o maquinista satisfaz os requisitos referidos no primeiro parágrafo do presente número.

3. Em caso de não comparência a um controlo periódico ou de um resultado negativo, aplica-se o procedimento previsto no artigo 18.º

Artigo 17.º

Cessação da relação de emprego

Quando um maquinista deixar de trabalhar para uma empresa ferroviária ou para um gestor de infra-estrutura, estes devem informar do facto sem demora a autoridade competente.

A carta de maquinista mantém a validade enquanto estiverem preenchidas as condições previstas no n.º 1 do artigo 16.º

O certificado perde a validade quando o seu titular deixa de estar empregado como maquinista. O titular recebe, porém, uma cópia autenticada do certificado, e de todos os documentos comprovativos da sua formação, qualificações, experiência e competências profissionais. Ao emitirem um certificado para um maquinista, a nova empresa ferroviária ou o novo gestor de infra-estrutura devem ter em conta todos esses documentos.

▼B

Artigo 18.º

Acompanhamento dos maquinistas pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infra-estruturas

1. As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas são obrigados a garantir e a verificar a validade das cartas de maquinista e dos certificados dos maquinistas que empregam ou contratam.

As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas devem estabelecer um sistema de acompanhamento dos seus maquinistas. Se os resultados desse acompanhamento puserem em causa a competência de um maquinista para o trabalho e a manutenção da validade da sua carta de maquinista ou do seu certificado, as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas devem tomar imediatamente as medidas necessárias.

2. Se um maquinista considerar que o seu estado de saúde põe em causa a sua aptidão para o trabalho, deve informar imediatamente do facto a empresa ferroviária ou o gestor de infra-estrutura, conforme adequado.

Logo que as empresas ferroviárias ou os gestores de infra-estrutura souberem ou forem informados por um médico de que o estado de saúde de um maquinista se deteriorou a ponto de pôr em causa a sua aptidão para o trabalho, devem tomar imediatamente as medidas necessárias, recorrendo nomeadamente ao exame descrito no ponto 3.1 do anexo II e, se necessário, à retirada do certificado e à actualização do registo previsto no n.º 2 do artigo 22.° Além disso, devem garantir que em momento algum durante o serviço os maquinistas estejam sob a influência de qualquer substância susceptível de afectar a sua concentração, a sua atenção ou o seu comportamento. A autoridade competente é informada sem demora em caso de incapacidade para o trabalho por um período superior a três meses.

CAPÍTULO V

FUNÇÕES E DECISÕES DA AUTORIDADE COMPETENTE

Artigo 19.º

Funções da autoridade competente

1. A autoridade competente desempenha as seguintes funções de forma transparente e não discriminatória:

a) Emissão, actualização e fornecimento de segundas vias das cartas de maquinista, tal como previsto nos artigos 6.º e 14.º;

b) Garantia da realização dos exames e/ou controlos periódicos, tal como previsto no n.º 1 do artigo 16.º;

c) Suspensão e retirada das cartas de maquinista e notificação às entidades emitentes dos pedidos fundamentados de suspensão de certificados, tal como previsto no artigo 29.º;

d) Reconhecimento de pessoas ou entidades, tal como previsto nos artigos 23.º e 25.º, se para tal tiver sido designada pelo Estado-Membro;

▼B

e) Garantia da publicação e actualização de um registo de pessoas e entidades acreditadas ou reconhecidas, tal como previsto no artigo 20.º;

f) Manutenção e actualização de um registo de cartas de maquinista, tal como previsto no n.º 1 do artigo 16.º e no n.º 1 do artigo 22.º;

g) Controlo do processo de certificação de maquinistas, tal como previsto no artigo 26.º;

h) Realização das inspecções, tal como previsto no artigo 29.º;

i) Definição de critérios nacionais para os examinadores, tal como previsto no n.º 5 do artigo 25.º

A autoridade competente deve responder rapidamente aos pedidos de informação e apresentar sem demora quaisquer pedidos de informação complementares durante a preparação das cartas de maquinista.

2. A autoridade competente não pode delegar em terceiros as funções referidas nas alíneas c), g) e i) do n.º 1.

3. As delegações de funções em terceiros devem ser transparentes e não discriminatórias, e não dar lugar a conflitos de interesses.

4. Se a autoridade competente delegar ou contratar a realização das funções referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 a uma empresa ferroviária, deve ser respeitada pelo menos uma das condições seguintes:

a) A empresa ferroviária só deve emitir cartas de maquinista para os seus próprios maquinistas;

b) A empresa ferroviária não goza de exclusividade, no território em causa, de nenhuma das funções delegadas ou confiadas por contrato.

5. Se a autoridade competente delegar ou contratar a realização de funções, os representantes autorizados ou os contratantes devem respeitar, no exercício dessas funções, as obrigações impostas às autoridades competentes pela presente directiva.

6. Se a autoridade competente delegar ou contratar a realização de funções, deve estabelecer um sistema para controlar a execução dessas funções e assegurar que sejam respeitadas as condições estabelecidas nos n.os 2, 4 e 5.

Artigo 20.º

Acreditação e reconhecimento

1. As pessoas ou entidades acreditadas nos termos da presente directiva são acreditadas por um organismo de acreditação designado pelo Estado-Membro em causa. O processo de acreditação baseia-se em critérios de independência, competência e imparcialidade, tais como as normas europeias pertinentes da série EN 45 000, bem como na avaliação de um dossier apresentado pelo candidato que comprove devidamente as suas competências no domínio em causa.

▼B

2. Em alternativa à acreditação prevista no n.º 1, um Estado-Membro pode prever que as pessoas ou entidades reconhecidas ao abrigo da presente directiva sejam reconhecidas pela autoridade competente ou por um organismo designado pelo Estado-Membro em causa. O reconhecimento deve basear-se em critérios de independência, competência e imparcialidade. Contudo, nos casos em que a competência particular necessária seja extremamente rara, é permitida uma excepção a esta regra, após parecer favorável da Comissão, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º

O critério de independência não se aplica aos casos de formação referidos nos n.os 5 e 6 do artigo 23.º

3. A autoridade competente assegura a publicação e a actualização de um registo das pessoas e entidades que tiverem sido acreditadas ou reconhecidas ao abrigo da presente directiva.

Artigo 21.º

Decisões da autoridade competente

1. A autoridade competente deve fundamentar as suas decisões.

2. A autoridade competente deve garantir o estabelecimento de um procedimento de recurso administrativo que permita ao empregador e ao maquinista pedirem a revisão de uma decisão relativa a qualquer pedido abrangido pela presente directiva.

3. Os Estados-Membros adoptam as medidas necessárias para garantir o controlo judicial das decisões tomadas pela autoridade competente.

Artigo 22.º

Registos e intercâmbio de informações

1. As autoridades competentes devem:

a) Manter um registo de todas as cartas de maquinista emitidas, actualizadas, renovadas, alteradas, caducadas, suspensas, retiradas ou declaradas perdidas, roubadas ou destruídas. Esse registo deve conter os dados relativos a cada carta de maquinista, previstos no ponto 4 do anexo I, os quais são acessíveis através do número nacional atribuído a cada maquinista. Este registo deve ser actualizado regularmente;

b) Com base num pedido fundamentado, fornecer informações sobre o estatuto das referidas cartas às autoridades competentes dos outros Estados-Membros, à Agência ou a qualquer empregador de maquinistas.

2. As empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas devem:

a) Manter ou garantir a manutenção de um registo de todos os certificados emitidos, actualizados, renovados, alterados, caducados, suspensos, retirados ou declarados perdidos, roubados ou destruídos. Esse registo deve conter os dados relativos a cada certificado, previstos no ponto 4 do anexo I, bem como os dados relativos aos controlos periódicos previstos no artigo 16.º Este registo deve ser actualizado regularmente;

▼B

b) Cooperar com a autoridade competente do Estado-Membro em que estiverem estabelecidos, a fim de trocarem informações com a autoridade competente e de lhe concederem acesso aos dados necessários;

c) Fornecer informações sobre o conteúdo desses certificados às autoridades competentes dos outros Estados-Membros, a pedido destas, quando tal for necessário em virtude das suas actividades além-fronteiras.

3. Os maquinistas devem ter acesso aos dados que lhes digam respeito introduzidos nos registos das autoridades competentes e das empresas ferroviárias e obter, a seu pedido, cópias dos mesmos.

4. As autoridades competentes cooperam com a Agência a fim de assegurar a interoperabilidade dos registos previstos nos n.os 1 e 2.

Para tal, até 4 de Dezembro de 2008, a Comissão aprova, com base num projecto elaborado pela Agência, os parâmetros de base dos registos a criar, tais como os dados a registar, o seu formato, o protocolo de intercâmbio de dados, os direitos de acesso, a duração da conservação de dados e os procedimentos a seguir nos casos de falência. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.°

5. As autoridades competentes, os gestores de infra-estruturas e as empresas ferroviárias asseguram que os registos previstos nos n.os 1 e 2 e os modos de funcionamento desses registos sejam conformes com a Directiva 95/46/CE.

6. A Agência assegura que o sistema estabelecido nos termos das alíneas a) e b) do n.º 2 seja conforme com o Regulamento (CE) n.º 45/2001.

CAPÍTULO VI

FORMAÇÃO E EXAMES DOS MAQUINISTAS

Artigo 23.º

Formação

1. A formação dos maquinistas inclui uma parte relativa à carta de maquinista, que deve reflectir os conhecimentos profissionais gerais descritos no anexo IV, e uma parte relativa ao certificado, que deve reflectir os conhecimentos profissionais específicos descritos nos anexos V e VI.

▼B

2. O método de formação obedece aos critérios previstos no anexo III.

3. Os objectivos pormenorizados da formação são definidos no anexo IV, para a carta de maquinista, e nos anexos V e VI, para o certificado. Estes objectivos pormenorizados podem ser completados, alternativamente:

a) Pelas ETI relevantes aprovadas nos termos da Directiva 96/48/CE ou da Directiva 2001/16/CE. Neste caso, a Comissão garante a coerência entre as ETI e os anexos IV, V e VI; ou

b) Pelos critérios propostos pela Agência em aplicação do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 881/2004. Atendendo a que se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, estes critérios devem ser aprovados pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º

4. Em aplicação do artigo 13.º da Directiva 2004/49/CE, os Estados-Membros asseguram que os candidatos a maquinistas tenham um acesso equitativo e não discriminatório à formação necessária para preencherem as condições de obtenção da carta de maquinista e do certificado.

5. As funções de formação relativas aos conhecimentos profissionais gerais referidos no n.º 4 do artigo 11.º, aos conhecimentos linguísticos referidos no artigo 12.º e aos conhecimentos profissionais relativos ao material circulante referidos no n.º 1 do artigo 13.º são desempenhadas por pessoas ou entidades acreditadas ou reconhecidas nos termos do artigo 20.º

6. As funções de formação relativas ao conhecimento das infra-estruturas referido no n.º 2 do artigo 13.º, incluindo o conhecimento dos itinerários e os procedimentos e regras operacionais, são desempenhadas por pessoas ou entidades acreditadas ou reconhecidas pelo Estado-Membro onde se situa a infra-estrutura.

7. No que respeita à carta de maquinista, o sistema geral de reconhecimento das habilitações profissionais estabelecido na Directiva 2005/36/CE continua a ser aplicável ao reconhecimento das habilitações profissionais dos maquinistas, nacionais de um Estado-Membro, que tenham obtido o seu título de formação num país terceiro.

8. Deve ser instituído um processo de formação contínua a fim de garantir a manutenção das competências do pessoal, nos termos da alínea e) do ponto 2 do anexo III da Directiva 2004/49/CE.

Artigo 24.º

Financiamento da formação

1. Os Estados-Membros asseguram que sejam tomadas as medidas necessárias para garantir que os investimentos feitos por uma empresa ferroviária ou um gestor de infra-estruturas na formação de um maquinista não venham a beneficiar indevidamente outra empresa ferroviária ou outro gestor de infra-estruturas caso esse maquinista troque voluntariamente de empresa ferroviária ou de gestor de infra-estruturas.

▼B

2. A aplicação do presente artigo é objecto de atenção especial, no quadro do relatório previsto no artigo 33.°, em especial na sua alínea f).

Artigo 25.º

Exames

1. Os exames e os examinadores para a verificação das habilitações exigidas são determinados:

a) Para a carta de maquinista: pela autoridade competente, ao estabelecer o procedimento para a obtenção da carta de maquinista, nos termos do n.º 1 do artigo 14.º;

b) Para o certificado: pela empresa ferroviária ou pelo gestor de infra-estrutura, ao estabelecer o procedimento para a obtenção do certificado, nos termos do artigo 15.º

2. Os exames a que se refere o n.º 1 são supervisionados por examinadores competentes, acreditados ou reconhecidos nos termos do artigo 20.º, e organizados de forma a evitar conflitos de interesses.

3. A avaliação do conhecimento das infra-estruturas, incluindo o conhecimento dos itinerários e das regras operacionais, é assegurada por pessoas ou entidades acreditadas ou reconhecidas pelo Estado-Membro onde a infra-estrutura se situa.

4. Os exames a que se refere o n.º 1 são organizados de modo a evitar conflitos de interesses, sem prejuízo da possibilidade de o examinador pertencer à empresa ferroviária ou ao gestor de infra-estrutura que emite o certificado.

5. A escolha dos examinadores e os exames pode estar sujeita a critérios comunitários estabelecidos com base numa proposta elaborada pela Agência. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência previsto no n.º 4 do artigo 32.°

À falta de tais critérios comunitários, as autoridades competentes estabelecem critérios nacionais.

6. Devem ser previstos exames teóricos e práticos no final do curso de formação. A aptidão para a condução deve ser avaliada em exames de condução na rede. Podem ser também utilizados simuladores para examinar a aplicação das regras operacionais e o desempenho do maquinista em situações particularmente difíceis.

▼B

CAPÍTULO VII

AVALIAÇÃO

Artigo 26.º

Normas de qualidade

As autoridades competentes asseguram que todas as actividades relacionadas com a formação, a avaliação das competências, a actualização das cartas de maquinista e dos certificados sejam sujeitas a controlo contínuo no quadro de um sistema de normas de qualidade. Esta disposição não se aplica a actividades já abrangidas pelos sistemas de gestão da segurança instituídos pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infra-estruturas, em conformidade com a Directiva 2004/49/CE.

Artigo 27.º

Avaliação independente

1. É efectuada em cada Estado-Membro, com uma periodicidade não superior a cinco anos, uma avaliação independente dos procedimentos de aquisição e de avaliação dos conhecimentos e competências profissionais, bem como do sistema de emissão das cartas de maquinista e dos certificados. Estas disposições não se aplicam a actividades já abrangidas pelos sistemas de gestão da segurança instituídos pelas empresas ferroviárias e pelos gestores de infra-estruturas, em conformidade com a Directiva 2004/49/CE. Esta avaliação é efectuada por pessoas qualificadas que não exerçam pessoalmente as actividades em questão.

2. Os resultados destas avaliações independentes são acompanhados de documentos justificativos e comunicados às autoridades competentes em causa. Se necessário, os Estados-Membros adoptam as medidas necessárias para colmatar as deficiências detectadas pela avaliação independente.

CAPÍTULO VIII

RESTANTE PESSOAL DE BORDO

Artigo 28.º

Relatórios sobre o restante pessoal de bordo

1. Num relatório a apresentar até 4 de Junho de 2009, tendo em conta a ETI sobre gestão e exploração do tráfego elaborada ao abrigo das Directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, a Agência define o perfil e as funções do restante pessoal de bordo que exerce funções críticas de segurança cujas qualificações profissionais contribuem, desse modo, para a segurança ferroviária, e que devem ser objecto de regulamentação comunitária através de um sistema de licenças e/ou certificados, que pode ser semelhante ao sistema estabelecido pela presente directiva.

2. A Comissão, até 4 de Junho de 2010, com base nesse relatório, apresenta um relatório e, se necessário, uma proposta legislativa sobre um sistema de certificação para o restante pessoal de bordo referido no n.º 1.

▼B

CAPÍTULO IX

CONTROLOS E SANÇÕES

Artigo 29.º

Controlos pela autoridade competente

1. A autoridade competente pode, a qualquer momento, tomar medidas para verificar, a bordo dos comboios que circulam no território sob a sua jurisdição, se o maquinista é portador dos documentos emitidos nos termos da presente directiva.

2. Não obstante a verificação prevista no n.º 1, em caso de negligência no local de trabalho, a autoridade competente pode verificar se o maquinista em causa cumpre os requisitos previstos no artigo 13.º

3. A autoridade competente pode proceder a inquéritos sobre o cumprimento da presente directiva pelos maquinistas, as empresas ferroviárias, os gestores de infra-estruturas, os examinadores e os centros de formação que exercem a sua actividade no território sob a sua jurisdição.

4. Se a autoridade competente considerar que um maquinista deixou de satisfazer uma ou mais das condições exigidas, toma as seguintes medidas:

a) Se a situação disser respeito a uma carta de maquinista emitida pela autoridade competente: a autoridade competente suspende a carta. A suspensão é temporária ou permanente, dependendo da gravidade dos problemas criados para a segurança ferroviária. Esta autoridade informa imediatamente o maquinista envolvido e o seu empregador da sua decisão fundamentada, sem prejuízo do direito de recurso previsto no artigo 21.º A referida autoridade indica o procedimento a seguir para recuperar a carta de maquinista;

b) Se a situação disser respeito a uma carta de maquinista emitida por uma autoridade competente de outro Estado-Membro: a autoridade competente dirige-se a essa autoridade e apresenta-lhe um pedido fundamentado, solicitando uma inspecção complementar ou a suspensão da carta. A autoridade competente requerente informa do seu pedido a Comissão e as outras autoridades competentes. A autoridade emitente em causa examina o pedido no prazo de quatro semanas e comunica a sua decisão à outra autoridade. A autoridade emitente informa também a Comissão e as restantes autoridades competentes dessa decisão. Qualquer autoridade competente pode proibir os maquinistas de operar no território sob a sua jurisdição, na pendência de notificação da decisão da autoridade emitente;

c) Se a situação disser respeito a um certificado: a autoridade competente dirige-se à entidade emitente, solicitando uma inspecção complementar ou a suspensão do certificado. A entidade emitente toma as medidas adequadas e apresenta um relatório à autoridade competente no prazo de quatro semanas. A autoridade competente pode proibir os maquinistas de operar no território sob a sua jurisdição, na pendência do relatório da entidade emitente, e informa do facto a Comissão e as restantes autoridades competentes.

▼B

Em todo o caso, se a autoridade competente considerar que um determinado maquinista representa uma séria ameaça para a segurança ferroviária, toma de imediato as medidas necessárias, nomeadamente solicitando ao gestor de infra-estrutura que pare o comboio e proíba o maquinista de operar no território sob a sua jurisdição pelo tempo necessário. A autoridade competente informa a Comissão e as restantes autoridades competentes de tal decisão.

Em todos os casos, a autoridade competente ou a entidade para tal designada actualiza o registo previsto no artigo 22.º

5. Se uma autoridade competente considerar que uma decisão tomada por uma autoridade competente de outro Estado-Membro ao abrigo do n.º 4 não satisfaz os critérios pertinentes, apresenta a questão à Comissão, que emite parecer no prazo de três meses. Se necessário, são propostas medidas correctivas ao Estado-Membro em causa. Em caso de desacordo ou diferendo, a questão é remetida ao Comité referido no n.º 1 do artigo 32.º e a Comissão aprova as medidas necessárias pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º Um Estado-Membro pode manter a proibição de o maquinista conduzir no seu território de acordo com o n.º 4 até ser solucionada a questão nos termos do presente número.

Artigo 30.º

Sanções

Sem prejuízo de outras sanções ou procedimentos estabelecidos pela presente directiva, os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções a aplicar em caso de infracção às disposições nacionais de execução da presente directiva e tomam todas as medidas necessárias para assegurar a sua aplicação. As sanções assim previstas devem ser efectivas, proporcionadas, não discriminatórias e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam tais disposições à Comissão, o mais tardar até à data prevista no primeiro parágrafo do n.º 1 do artigo 36.º, bem como quaisquer alterações subsequentes às mesmas no prazo mais breve possível.

CAPÍTULO X

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 31.º

Adaptação dos anexos

1. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva adaptando os anexos ao progresso técnico e científico são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.º Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência previsto no n.º 4 do artigo 32.°

2. Caso as adaptações estejam relacionadas com a saúde e as condições de segurança, ou com as competências profissionais, a Comissão deve assegurar a consulta dos parceiros sociais antes da respectiva preparação.

▼B

Artigo 32.º

Comité

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 21.º da Directiva 96/48/CE.

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

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

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

4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.os 1, 2, 4 e 6 do artigo 5.°-A e o artigo 7.° da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.°

Artigo 33.º

Relatório

A Agência avalia a evolução da certificação dos maquinistas efectuada nos termos da presente directiva. A Agência apresenta à Comissão, o mais tardar quatro anos após a aprovação dos parâmetros de base dos registos prevista no n.º 4 do artigo 22.º, um relatório contendo, se for caso disso, melhorias a introduzir no sistema no que se refere:

a) Aos procedimentos de emissão das cartas de maquinista e dos certificados;

b) À acreditação dos centros de formação e dos avaliadores;

c) Ao sistema de qualidade estabelecido pelas autoridades competentes;

d) Ao reconhecimento mútuo dos certificados;

e) À adequação entre os requisitos de formação, especificados nos anexos IV, V e VI, e a estrutura de mercado, bem como às categorias referidas na alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º;

f) À interconexão dos registos e à mobilidade no mercado de trabalho.

Além disso, se for adequado, a Agência pode recomendar, neste relatório, medidas relativas ao exame teórico e prático dos conhecimentos profissionais dos candidatos ao certificado harmonizado quanto ao material circulante e à infra-estrutura relevante.

A Comissão toma as medidas adequadas na sequência destas recomendações e propõe, eventualmente, alterações à presente directiva.

▼B

Artigo 34.º

Utilização de cartões inteligentes

Até 4 de Dezembro de 2012, a Agência avalia a possibilidade de utilizar um cartão inteligente que combine a carta de maquinista e os certificados previstos no artigo 4.º, e prepara uma análise de custo-benefício.

As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva relativas às especificações técnicas e operacionais do cartão inteligente são aprovadas com base num projecto elaborado pela Agência, pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 32.°

No caso de a aplicação do cartão inteligente não implicar qualquer alteração da presente directiva ou dos respectivos anexos, as especificações do cartão inteligente são aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.°

Artigo 35.º

Cooperação

Os Estados-Membros prestam assistência mútua na aplicação da presente directiva. As autoridades competentes cooperam durante esta fase de aplicação.

A Agência deve apoiar essa cooperação e organizar as reuniões necessárias com os representantes das autoridades competentes.

Artigo 36.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, antes de 4 de Dezembro de 2009, e informar imediatamente a Comissão desse facto.

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

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva. A Comissão deve informar do facto os outros Estados-Membros.

3. As obrigações de transposição e aplicação da presente directiva não se aplicam a Chipre e Malta enquanto estes países não dispuserem de um sistema ferroviário no seu território.

Artigo 37.º

Aplicação progressiva e períodos transitórios

A presente directiva é aplicada progressivamente da seguinte forma:

1. Os registos previstos no artigo 22.º são criados no prazo de dois anos a contar da data de aprovação dos parâmetros de base dos registos prevista no n.º 4 do artigo 22.º

▼B

2. a) No prazo de dois anos a contar da aprovação dos parâmetros de base dos registos prevista no n.º 4 do artigo 22.º, são emitidos certificados ou cartas de maquinista, nos termos da presente directiva, para maquinistas que desempenhem serviços além-fronteiras, serviços de cabotagem ou serviços de transporte de mercadorias noutro Estado-Membro, ou que trabalhem pelo menos em dois Estados-Membros, sem prejuízo do disposto no ponto 3.

A partir da mesma data, todos os maquinistas que desempenhem os serviços acima referidos, incluindo os que ainda não tiverem recebido os seus certificados ou cartas de maquinista nos termos da presente directiva, submetem-se aos controlos periódicos previstos no artigo 16.º

b) No prazo de dois anos a contar da criação dos registos prevista no ponto 1, todas as novas cartas de maquinista e os novos certificados devem ser emitidos nos termos da presente directiva, sem prejuízo do disposto no ponto 3.

c) No prazo de sete anos a contar da criação dos registos prevista no ponto 1, todos os maquinistas devem ser titulares de cartas de maquinista e de certificados conformes com a presente directiva. As entidades emitentes devem ter em conta todas as competências profissionais adquiridas por cada maquinista, de molde a que este requisito não ocasione encargos administrativos e financeiros desnecessários. Os títulos de condução previamente concedidos aos maquinistas devem, na medida do possível, ser salvaguardados. Contudo, as entidades emitentes podem decidir que é necessário submeter um maquinista ou um grupo de maquinistas, conforme o caso, a exames e/ou acções de formação suplementares para obterem cartas de maquinista e/ou de certificados, ao abrigo da presente directiva.

3. Os maquinistas autorizados a conduzir em conformidade com as disposições em vigor antes da aplicação das alíneas a) ou b) do ponto 2 podem continuar a exercer as suas actividades profissionais com base nos seus títulos de condução, sem que tenham de aplicar as disposições previstas na presente directiva, por um prazo máximo de sete anos a contar da criação dos registos prevista no ponto 1.

Os aprendizes que tenham iniciado um programa de ensino e formação aprovado ou um curso de formação aprovado antes da aplicação das alíneas a) ou b) do ponto 2 podem ser certificados pelos Estados-Membros em conformidade com as disposições nacionais existentes.

A autoridade ou autoridades competentes podem, em casos excepcionais, conceder aos maquinistas e aprendizes referidos no presente número derrogações aos requisitos médicos previstos no anexo II. A validade das cartas de maquinista emitidas ao abrigo de tais derrogações é limitada ao território do Estado-Membro em causa.

4. As autoridades competentes, as empresas ferroviárias e os gestores de infra-estruturas asseguram a aplicação gradual dos controlos periódicos correspondentes aos previstos no artigo 16.º aos maquinistas que não sejam titulares de certificados ou cartas de maquinista conformes com a presente directiva.

▼B

5. Caso um Estado-Membro o solicite, a Comissão pede à Agência, em consulta com o Estado-Membro em causa, que realize uma análise de custo-benefício da aplicação das disposições da presente directiva a maquinistas que operem exclusivamente no território desse Estado-Membro. A análise de custo-benefício deve cobrir um período de dez anos. Esta análise de custo-benefício é apresentada à Comissão no prazo de dois anos a contar da criação do registo prevista no ponto 1.

Se esta análise de custo-benefício demonstrar que os custos da aplicação das disposições da presente directiva a esses maquinistas superam os benefícios, a Comissão, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º, aprova uma decisão no prazo de seis meses após a apresentação dos resultados dessa análise. A decisão pode concluir que o disposto nas alíneas b) e c) do ponto do presente artigo não tem de ser aplicado a esses maquinistas por um período igual ou inferior a dez anos no território do Estado-Membro em causa.

O mais tardar 24 meses antes de vencido este prazo de derrogação temporária, a Comissão, tendo em conta a evolução relevante no sector ferroviário no Estado-Membro em causa, pode solicitar à Agência, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º, que realize outra análise de custo-benefício, a qual deve ser apresentada à Comissão o mais tardar doze meses antes de vencido este prazo de derrogação temporária. A Comissão toma uma decisão nos termos do procedimento descrito no segundo parágrafo do presente ponto.

Artigo 38.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 39.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO I

MODELO COMUNITÁRIO DE CARTA DE MAQUINISTA E DE CERTIFICADO COMPLEMENTAR HARMONIZADO

1. CARACTERÍSTICAS DA CARTA DE MAQUINISTA

As características físicas da carta de maquinista devem estar em conformidade com as normas ISO 7810 e 7816-1.

O cartão deve ser feito de policarbonato.

Os métodos de verificação das características das cartas de maquinista, destinados a assegurar a sua coerência com as normas internacionais, devem estar em conformidade com a norma ISO 10373.

2. CONTEÚDO DA CARTA DE MAQUINISTA

A face 1 da carta deve conter:

a) A menção «carta de maquinista», impressa em letras grandes na língua ou línguas do Estado-Membro emitente;

b) O nome do Estado-Membro emitente;

c) A sigla distintiva do Estado-Membro emitente, em conformidade com o código ISO 3166 do país, impressa em negativo num rectângulo azul com doze estrelas amarelas em círculo;

d) Informações específicas da carta emitida, numeradas do modo seguinte:

i) apelido do titular,

ii) outros nomes do titular,

iii) data e local de nascimento do titular,

iv) — data de emissão da carta,

— termo do prazo de validade da carta,

— designação da autoridade emitente,

— número de referência atribuído ao empregado pelo empregador (facultativo),

v) número da carta que dá acesso aos dados do registo nacional,

vi) fotografia do titular,

vii) assinatura do titular,

viii) residência permanente ou endereço postal do titular (facultativa);

e) A menção «modelo das Comunidades Europeias» na língua ou línguas do Estado-Membro emitente e a menção «carta de maquinista» nas outras línguas comunitárias, impressas em amarelo que constitui a trama de fundo da carta;

▼B

f) Cores de referência:

— azul: azul reflexo Pantone,

— amarelo: amarelo Pantone;

g) Informações adicionais ou restrições médicas de utilização impostas por uma autoridade competente de acordo com o anexo II, em forma de código.

Os códigos são decididos pela Comissão, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 32.º, com base numa recomendação da Agência.

3. CERTIFICADO

O certificado contém:

a) O apelido do titular;

b) Outros nomes do titular;

c) A data e o local de nascimento do titular;

d) — A data de emissão do certificado;

— O termo do prazo de validade do certificado;

— O nome da autoridade emitente;

— O número de referência atribuído ao empregado pelo empregador (facultativo);

e) O número do certificado que dá acesso aos dados no registo nacional;

f) A fotografia do titular;

g) A assinatura do titular;

h) O local de residência permanente ou o endereço postal do titular (facultativo);

i) O nome e o endereço da empresa ferroviária ou do gestor de infra-estrutura por conta dos quais o maquinista está autorizado a conduzir comboios;

j) A categoria em que o titular está autorizado a conduzir;

k) O tipo ou tipos de material circulante que o titular está autorizado a conduzir;

l) As infra-estruturas em que o titular está autorizado a conduzir;

m) Quaisquer informações ou restrições adicionais;

n) Aptidões linguísticas.

4. DADOS MÍNIMOS CONSTANTES DOS REGISTOS NACIONAIS

a) Dados relativos à carta de maquinista

Todos os dados constantes da carta de maquinista, mais os dados relativos aos requisitos de controlo especificados no artigo 11.º e 16.º

b) Dados relativos ao certificado

Todos os dados constantes do certificado, mais os dados relativos aos requisitos de controlo especificados nos artigos 12.º, 13.º e 16.º

▼B

ANEXO II

REQUISITOS MÉDICOS

1. REQUISITOS GERAIS

1.1. Os maquinistas não devem sofrer de nenhuma afecção nem tomar nenhum medicamento, droga ou substância susceptível de causar:

— perda súbita de consciência,

— diminuição da atenção ou concentração,

— incapacidade súbita,

— perda de equilíbrio ou de coordenação,

— limitação significativa da mobilidade.

1.2. Visão

Devem ser respeitados os seguintes requisitos em matéria de visão:

— acuidade visual à distância, assistida ou não assistida: 1,0; mínimo de 0,5 para o olho com pior acuidade,

— lentes de correcção máximas: hipermetropia + 5/miopia — 8. São autorizadas derrogações em casos excepcionais e após parecer de um oftalmologista. O médico toma então a decisão,

— visão de perto e intermédia: suficiente, assistida ou não assistida,

— são autorizadas lentes de contacto e óculos se forem periodicamente controlados por um especialista,

— visão cromática normal: utilização de um teste reconhecido, como o de Ishihara, completado por outro teste reconhecido, se tal for exigido,

— campo de visão: completo,

▼M1

— visão dos dois olhos: efetiva,

▼B

— visão binocular: efectiva,

— reconhecimento de sinais coloridos: o teste deve basear-se no reconhecimento de cores simples e não de diferenças relativas,

— sensibilidade aos contrastes: boa,

— ausência de doença progressiva dos olhos,

— só são autorizados implantes oculares, queratotomias e queratectomias se forem verificados anualmente ou com uma periodicidade a definir pelo médico,

▼B

— capacidade para suportar o encandeamento,

— lentes de contacto coloridas e lentes fotocromáticas não são autorizadas. Lentes com filtro UV são autorizadas.

1.3. Requisitos em matéria de fala e audição

Audição suficiente confirmada por audiograma, isto é:

— audição suficiente para manter uma conversa telefónica e ser capaz de ouvir tonalidades de alerta e mensagens de rádio.

Devem servir de orientação os seguintes valores:

— a perda de audição não deve ser superior a 40 dB a 500 e 1 000 Hz,

— a perda de audição não deve ser superior a 45 dB a 2 000 Hz para o ouvido que tem a pior condução aérea de som,

— ausência de anomalia do sistema vestibular,

— ausência de desordens crónicas da fala (dada a necessidade de trocar mensagens em voz alta e com clareza),

— a utilização de aparelhos auditivos é autorizada em casos especiais.

1.4. Gravidez

Em caso de fraca tolerância ou de afecção patológica, a gravidez deve ser considerada uma causa de exclusão provisória para as maquinistas. Devem ser aplicadas as disposições legais que protejam as maquinistas grávidas.

2. CONTEÚDO MÍNIMO DO EXAME ANTES DA NOMEAÇÃO

2.1. Exames médicos:

— exame médico geral,

— exame das funções sensoriais (visão, audição, percepção cromática),

— análises de sangue ou urina, que pesquisem nomeadamente a presença de diabetes *mellitus*, na medida do que for necessário para julgar da aptidão física do candidato,

— electrocardiograma (EGC) em repouso,

— pesquisa de substâncias psicotrópicas, tais como drogas ou medicação psicotrópica e abuso de álcool, susceptíveis de pôr em causa a aptidão para o trabalho,

— cognitivos: atenção e concentração; memória; percepção; raciocínio; comunicação,

— comunicação,

— psicomotores: tempo de reacção, coordenação das mãos.

▼B

2.2. Exames psicológicos profissionais

O objectivo dos exames psicológicos profissionais consiste em auxiliar a nomeação e a gestão do pessoal. Ao determinar o conteúdo da avaliação psicológica, o exame deve certificar-se de que o candidato a maquinista não sofre de claras deficiências psicológicas profissionais, particularmente a nível das suas capacidades operacionais ou de algum factor relevante da personalidade, susceptíveis de interferir no seguro exercício das suas obrigações.

3. EXAMES PERIÓDICOS APÓS A NOMEAÇÃO

3.1. Periodicidade

Os exames médicos (aptidão física) devem ser feitos, pelo menos, de três em três anos até aos 55 anos de idade e, a partir de então, todos os anos.

Para além desta frequência, o médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.° deve aumentar a periodicidade dos exames se o estado de saúde do membro do pessoal assim o exigir.

Sem prejuízo do disposto no n.º 1 do artigo 16.º, deve ser realizado um exame médico adequado quando houver razões para duvidar que o titular de uma carta de maquinista ou de um certificado continue a preencher os requisitos médicos estabelecidos no ponto 1 do anexo II.

A aptidão física deve ser verificada regularmente e após qualquer acidente de trabalho ou período de ausência na sequência de um acidente que envolva pessoas. O médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.° pode decidir efectuar um exame médico complementar adequado, nomeadamente após uma interrupção de trabalho por um período mínimo de 30 dias por motivo de doença. O empregador deve pedir ao médico acreditado ou reconhecido nos termos do artigo 20.° que verifique a aptidão física do maquinista, caso tenha sido obrigado a retirá-lo de serviço por razões de segurança.

3.2. Conteúdo mínimo do exame médico periódico

Se o maquinista satisfizer os critérios exigidos no exame efectuado antes da nomeação, os exames periódicos devem incluir pelo menos:

— um exame médico geral,

— um exame das funções sensoriais (visão, audição, percepção cromática),

— uma análise de sangue ou urina, para detecção da diabetes *mellitus* e de outras doenças tal como indicado no exame clínico,

— pesquisa de drogas quando haja indicação clínica.

Para os maquinistas com mais de 40 anos de idade, é também exigido o ECG em repouso.

▼B

ANEXO III

MÉTODO DE FORMAÇÃO

É necessário um bom equilíbrio entre formação teórica (sala de aula e demonstrações) e prática (experiência no trabalho, condução com e sem vigilância em vias encerradas para efeitos de formação).

A formação assistida por computador é aceite para a aprendizagem individual das regras operacionais, situações de sinalização, etc.

A utilização de simuladores, embora não seja obrigatória, pode ser útil para uma formação eficaz dos maquinistas; os simuladores são particularmente úteis para adquirir treino em condições de trabalho anómalas ou aprender regras geralmente pouco aplicadas. Têm a particular vantagem de fornecer uma capacidade de aprendizagem de situações que não podem ser treinadas na vida real. Em princípio, devem ser utilizados simuladores de última geração.

Quanto à aquisição de conhecimentos sobre os itinerários, há que privilegiar a abordagem em que o candidato maquinista acompanha outro maquinista durante um número adequado de trajectos ao longo do itinerário, tanto de dia como de noite. Como método alternativo de formação, podem utilizar-se, entre outros métodos, registos em vídeo dos itinerários, tal como são vistos da cabina do maquinista.

▼M1

ANEXO IV

CONHECIMENTOS PROFISSIONAIS GERAIS E REQUISITOS RELATIVOS À CARTA DE MAQUINISTA

O propósito da «formação geral» é proporcionar competências «gerais» em todos os aspetos importantes da profissão de maquinista. A formação geral incide nos conhecimentos e princípios elementares, que são válidos qualquer que seja o tipo e a natureza do material circulante e da infraestrutura. Esta formação pode ser organizada sem exercícios práticos.

A competência no domínio dos tipos específicos de material circulante ou das normas de segurança e regras técnicas e de exploração de infraestruturas específicas não faz parte das competências «gerais». A formação destinada a proporcionar competências específicas no domínio do material circulante ou da infraestrutura relaciona-se com o certificado de maquinista e é especificada nos anexos V e VI.

A formação geral abrange as matérias enumeradas nos pontos 1 a 7 abaixo. A ordenação das matérias não constitui uma ordem de prioridades.

Os verbos utilizados na enumeração indicam a natureza da competência que o formando deverá adquirir. O seu significado é dado no quadro.

Competência	Descrição
Conhecer, saber descrever	significa a aquisição dos conhecimentos (dados, factos) necessários para compreender relações
Compreender, saber identificar	significa a identificação e a memorização dos contextos, das tarefas a desempenhar e dos problemas a resolver num quadro definido

1) Trabalho do maquinista, ambiente de trabalho, papel e responsabilidades do maquinista na exploração ferroviária, exigências profissionais e pessoais das funções de maquinista

   a) Conhecer as linhas gerais da legislação e as regras de exploração e segurança ferroviárias (requisitos e procedimentos respeitantes à certificação dos maquinistas, às mercadorias perigosas, à proteção do ambiente, à prevenção de incêndios, etc.);

   b) Compreender os requisitos específicos e as exigências profissionais e pessoais (isolamento no trabalho, trabalho por turnos em ciclos de 24 horas, proteção e segurança individuais, leitura e atualização de documentos, etc.);

   c) Compreender os comportamentos consentâneos com as responsabilidades cruciais para a segurança (uso de medicação, álcool, estupefacientes e outras substâncias psicoativas, doença, *stress*, fadiga, etc.);

   d) Saber identificar os documentos de referência e de exploração (p. ex., guia de procedimentos, guia de itinerários, manual do maquinista, etc.);

   e) Saber identificar as responsabilidades e funções dos vários intervenientes;

▼**M1**

f) Compreender a importância de ser rigoroso no desempenho das funções e nos métodos de trabalho;

g) Compreender os requisitos de higiene e segurança no trabalho (p. ex., código de conduta a adotar na via e suas imediações, código de conduta a adotar para entrar e sair com segurança da unidade de tração, ergonomia, regras de segurança do pessoal, equipamento de proteção pessoal, etc.);

h) Conhecer os princípios e aptidões comportamentais (gestão do *stress*, situações extremas, etc.);

i) Conhecer os princípios da proteção do ambiente (condução sustentável, etc.).

2) Tecnologias ferroviárias, incluindo os princípios de segurança subjacentes às regras de exploração

a) Conhecer os princípios, as regras e as disposições de segurança ferroviária;

b) Identificar as responsabilidades e funções dos vários intervenientes.

3) Princípios elementares respeitantes à infraestrutura ferroviária

a) Conhecer os princípios e parâmetros sistémicos e estruturais;

b) Conhecer as características gerais das vias, estações e estações de triagem;

c) Conhecer as estruturas ferroviárias (pontes, túneis, agulhas, etc.);

d) Conhecer os modos de exploração (via única, via dupla, etc.);

e) Conhecer os sistemas de sinalização e de controlo de comboios;

f) Conhecer as instalações de segurança (detetores de caixas de eixo quentes, detetores de fumo em túneis, etc.);

g) Conhecer os sistemas de alimentação de energia de tração (catenária, terceiro carril, etc.).

4) Princípios elementares respeitantes às comunicações operacionais

a) Conhecer o significado das comunicações e os meios e os procedimentos de comunicação;

b) Saber identificar as pessoas que precisa de contactar e o seu papel e responsabilidades (pessoal do gestor da infraestrutura, funções de outros membros do pessoal do comboio, etc.);

c) Saber identificar as situações/causas que exigem o desencadear do processo de comunicação;

d) Compreender os métodos de comunicação.

▼**M1**

5) Comboios e sua composição e prescrições técnicas aplicáveis às unidades de tração, vagões, carruagens e outro material circulante

   a) Conhecer os tipos genéricos de tração (elétrica, *diesel*, vapor, etc.);

   b) Saber descrever a configuração dos veículos (bogies, órgãos, cabina de condução, sistemas de proteção, etc.);

   c) Conhecer o conteúdo das marcações e os sistemas de marcação;

   d) Conhecer a documentação relativa à composição do comboio;

   e) Compreender os sistemas de frenagem e o cálculo do desempenho de frenagem;

   f) Saber identificar a velocidade do comboio;

   g) Saber identificar a carga máxima e as forças que se exercem no engate;

   h) Conhecer o funcionamento e a finalidade do sistema de gestão da circulação.

6) Perigos associados à exploração ferroviária em geral

   a) Compreender os princípios que regem a segurança do tráfego;

   b) Conhecer os riscos da exploração ferroviária e os meios a utilizar para os controlar;

   c) Conhecer os incidentes com impacto na segurança e o comportamento/reação a ter;

   d) Conhecer os procedimentos a aplicar em acidentes com pessoas (p. ex., em situações de evacuação).

7) Princípios elementares de física

   a) Compreender as forças que se exercem nas rodas;

   b) Saber identificar os fatores que influenciam a aceleração e o desempenho de frenagem (condições meteorológicas, equipamento de freio, condições de aderência reduzidas, aplicação de areia, etc.);

   c) Compreender os princípios da eletricidade (circuitos, medição da tensão, etc.).

▼B

ANEXO V

CONHECIMENTOS PROFISSIONAIS RELATIVOS AO MATERIAL CIRCULANTE E REQUISITOS RELATIVOS AO CERTIFICADO

No termo da formação específica sobre o material circulante, o maquinista deve ser capaz de desempenhar com êxito as seguintes funções:

1. ENSAIOS E VERIFICAÇÕES PRESCRITOS ANTES DA PARTIDA

O maquinista deve ser capaz de:

— obter a documentação e os equipamentos necessários,

— verificar as capacidades da unidade de tracção,

— verificar as indicações que constam dos documentos a bordo da unidade de tracção,

— certificar-se, efectuando as verificações e os testes previstos, de que a unidade de tracção está em condições de fornecer a tracção necessária e de que os dispositivos de segurança funcionam,

— controlar a disponibilidade e o bom funcionamento dos equipamentos de protecção e de segurança prescritos aquando da entrega de uma locomotiva ou no início de uma viagem,

— realizar quaisquer operações preventivas de manutenção, com carácter de rotina.

2. CONHECIMENTO DO MATERIAL CIRCULANTE

Para conduzir uma locomotiva, o maquinista deve conhecer todos os comandos e indicadores colocados à sua disposição, em especial os respeitantes:

— à tracção,

— à travagem,

— à segurança do tráfego.

Para poder detectar e localizar uma anomalia no material circulante, comunicá-la e determinar o que é necessário para a reparar e, em certos casos, intervir, o maquinista deve conhecer:

— as estruturas mecânicas,

— o equipamento de suspensão e ligação,

— os órgãos de rolamento,

— o equipamento de segurança,

— os reservatórios de combustível, os dispositivos de alimentação de combustível e os órgãos de escape,

— o significado da marcação, que figura no interior e no exterior do material circulante, nomeadamente os símbolos utilizados para o transporte de mercadorias perigosas,

▼B

— os sistemas de registo da viagem,

— os sistemas eléctricos e pneumáticos,

— os órgãos de captação e circuitos de alta tensão,

— o equipamento de comunicação (rádio de intercomunicação com um posto fixo, etc.),

— as disposições de viagem,

— os elementos constitutivos do material circulante, as suas funções e os dispositivos específicos do material rebocado, nomeadamente o sistema de paragem do comboio por ventilação da conduta do travão),

— o sistema de travagem,

— os elementos específicos das unidades de tracção,

— a cadeia de tracção, os motores e a transmissão.

3. TESTE DOS TRAVÕES

O maquinista deve ser capaz de:

— verificar e calcular, antes da partida, se a potência de travagem do comboio corresponde à estipulada para a linha, tal como especificado nos documentos do veículo,

— verificar o funcionamento dos vários componentes do sistema de travões da unidade de tracção e do comboio, conforme for adequado, antes da partida, no arranque e em andamento.

4. MODO DE FUNCIONAMENTO E VELOCIDADE MÁXIMA DO COMBOIO EM FUNÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DA LINHA

O maquinista deve poder:

— tomar conhecimento das informações que lhe são transmitidas antes da partida,

— determinar o tipo de andamento e a velocidade limite do seu comboio em função de variáveis como, por exemplo, as limitações de velocidade, as condições climáticas ou eventuais alterações da sinalização.

5. CONDUÇÃO DO COMBOIO DE FORMA A NÃO DEGRADAR AS INSTALAÇÕES NEM O MATERIAL

O maquinista deve poder:

— utilizar todos os dispositivos de controlo à sua disposição, segundo as regras aplicáveis,

— pôr o comboio em andamento tendo em conta as restrições de aderência e de potência,

— utilizar o travão para o afrouxamento e a paragem, respeitando o material circulante e as instalações.

▼B

6. ANOMALIAS

O maquinista deve:

— poder estar atento às ocorrências anormais no comportamento do comboio,

— ser capaz de inspeccionar o comboio e identificar os sinais de anomalias, diferenciá-los, reagir de acordo com a respectiva importância e tentar dar-lhes solução, privilegiando sempre a segurança do tráfego ferroviário e das pessoas,

— conhecer os meios de protecção e de comunicação disponíveis.

7. INCIDENTES E ACIDENTES DE FUNCIONAMENTO, INCÊNDIOS E ACIDENTES COM PESSOAS

Os maquinistas devem:

— poder tomar medidas de protecção do comboio e pedir assistência em caso de acidente com pessoas a bordo,

— poder determinar se o comboio transporta matérias perigosas e identificá-las com base nos documentos do comboio e nas listas de vagões,

— conhecer os procedimentos relativos à evacuação de um comboio em caso de emergência.

8. CONDIÇÕES DE REARRANQUE APÓS INCIDENTE COM O MATERIAL CIRCULANTE

Após um incidente, o maquinista deve poder avaliar se o veículo pode continuar a circular e em que condições, a fim de comunicar, assim que possível, essas condições ao gestor de infra-estrutura.

O maquinista deve ser capaz de determinar se é necessária a avaliação de um perito antes de o comboio prosseguir viagem.

9. IMOBILIZAÇÃO DO COMBOIO

O maquinista deve poder tomar medidas para garantir que o comboio ou partes dele não arranquem ou se movam inesperadamente, mesmo nas condições mais desfavoráveis.

Além disso, os maquinistas devem saber parar um comboio ou partes dele em caso de movimento inesperado.

▼B

ANEXO VI

CONHECIMENTOS PROFISSIONAIS RELATIVOS ÀS INFRA-ESTRUTURAS E REQUISITOS RELATIVOS AO CERTIFICADO

Matérias relativas às infra-estruturas

1. TESTE DOS TRAVÕES

O maquinista deve poder verificar e calcular, antes da partida, se a potência de travagem do comboio corresponde à estipulada para a linha, tal como especificado nos documentos do veículo.

2. TIPO DE ANDAMENTO E VELOCIDADE MÁXIMA DO COMBOIO EM FUNÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DA LINHA

O maquinista deve poder:

— tomar conhecimento das informações que lhe são transmitidas, tais como, por exemplo, as limitações de velocidade ou eventuais alterações da sinalização,

— determinar o tipo de andamento e a velocidade limite do seu comboio em função das características da linha.

3. CONHECIMENTO DA LINHA

O maquinista deve poder prever problemas e reagir adequadamente em termos de segurança e outros desempenhos, tais como a pontualidade e a economia. Deve, para tal, ter um bom conhecimento das linhas e das instalações ferroviárias percorridas e, eventualmente, dos itinerários alternativos acordados.

São importantes os seguintes elementos:

— as condições operacionais (mudanças de via, circulação em sentido único, etc.),

— a realização de um controlo do itinerário e a consulta dos documentos pertinentes,

— a identificação das vias utilizáveis para o tipo de circulação considerado,

— as regras de tráfico aplicáveis e o significado do sistema de sinalização,

— o regime de exploração,

— o tipo de acantonamento e a regulamentação associada,

— o nome, a posição e o reconhecimento à distância das estações e postos de sinalização, para adaptar a condução,

— a sinalização de transição entre diferentes sistemas de exploração ou de alimentação de energia,

— os limites de velocidade para as diferentes categorias de comboios conduzidos,

— os perfis topográficos,

— as condições específicas de travagem, por exemplo em linhas de forte declive,

▼B

— aspectos operacionais específicos: sinais ou painéis especiais, condições de partida, etc.

4. REGULAMENTAÇÃO DE SEGURANÇA

O maquinista deve poder:

— pôr os comboios em andamento só se estiverem preenchidas as condições regulamentares (horário, ordem ou sinal de partida, abertura dos sinais quando tal for necessário, etc.),

— respeitar a sinalização (lateral e na cabina), descodificá-la sem hesitação nem erro e agir em conformidade,

— circular em total segurança em conformidade com os modos de funcionamento específicos: andamento especial de acordo com instruções, limitações temporárias de velocidade, circulação em sentido inverso, autorização de passagem de sinais fechados, manobras, viragens, circulação em troços em obras, etc.,

— respeitar as paragens previstas ou suplementares, e efectuar eventualmente operações suplementares aos passageiros durante essas paragens, nomeadamente abertura e encerramento das portas.

5. CONDUÇÃO DO COMBOIO

O maquinista deve poder:

— conhecer a todo o momento a posição do comboio na linha que percorre,

— utilizar o travão para afrouxamento e paragem, respeitando o material circulante e as instalações,

— adaptar o andamento do comboio tendo em conta o horário e eventuais instruções de poupança de energia, tendo em conta as características da unidade de tracção, do comboio, da linha e do ambiente.

6. ANOMALIAS

O maquinista deve poder:

— dar atenção, na medida em que a condução do comboio o permita, aos acontecimentos pouco comuns relativos à infra-estrutura e ao ambiente: sinais, via, alimentação de energia, passagens de nível, área circundante da via, outro tráfego,

— conhecer as distâncias específicas para evitar obstáculos,

— avisar rapidamente o gestor de infra-estrutura sobre o local e a natureza das anomalias observadas, certificando-se de a informação ter sido bem compreendida,

— tendo em conta a infra-estrutura, garantir ou tomar medidas para garantir a segurança do tráfego e das pessoas, sempre que tal seja necessário.

7. INCIDENTES E ACIDENTES DE FUNCIONAMENTO, INCÊNDIOS E ACIDENTES COM PESSOAS

O maquinista deve poder:

— tomar medidas de protecção do comboio e pedir assistência em caso de acidente com pessoas,

— determinar o ponto de paragem do comboio em caso de incêndio e, se necessário, facilitar a evacuação dos passageiros,

▼B

— prestar informações úteis sobre o incêndio, logo que possível, se não o puder controlar,

— comunicar essas condições o mais rapidamente possível ao gestor de infra-estrutura,

— avaliar se a infra-estrutura permite ao veículo continuar a circular e em que condições.

▼M2

8. TESTES LINGUÍSTICOS

1. Os maquinistas que tenham de comunicar com o gestor da infraestrutura sobre questões críticas de segurança devem ter aptidão linguística pelo menos numa das línguas indicadas pelo gestor da infraestrutura. Esta aptidão linguística deve permitir-lhes comunicar ativa e eficazmente em situações de rotina, de degradação e de emergência. Devem ser capazes de utilizar as mensagens e o método de comunicação especificado na ETI «Exploração e gestão do tráfego».

2. A fim de poder satisfazer os requisitos previstos no n.º 1 devem, ainda, ser capazes de compreender (audição e leitura) e de comunicar (oralmente e por escrito) ao nível B1 do Quadro Europeu Comum de Referência para as Línguas (QECR), estabelecido pelo Conselho da Europa ([1]).

3. No caso das secções entre as fronteiras e as estações de serviço situadas na proximidade das fronteiras e designadas para operações transfronteiras, os condutores de comboios explorados por uma empresa ferroviária podem ser dispensados pelo gestor da infraestrutura dos requisitos previstos no n.º 2, desde que seja aplicado o seguinte procedimento:

a) A empresa ferroviária deve solicitar ao gestor da infraestrutura uma derrogação para os maquinistas em causa. A fim de assegurar um tratamento justo e equitativo dos requerentes, o gestor da infraestrutura deve aplicar a cada pedido de derrogação apresentado o mesmo procedimento de avaliação, que será parte integrante das especificações da rede;

b) O gestor da infraestrutura concede a derrogação se a empresa ferroviária puder demonstrar que adotou disposições suficientes para garantir a comunicação entre os maquinistas e o pessoal do gestor da infraestrutura em situações de rotina, de degradação e de emergência, tal como previsto no n.º 1;

c) As empresas ferroviárias e os gestores de infraestruturas devem garantir que o pessoal envolvido tem conhecimento destas regras e modalidades e recebe formação adequada através dos respetivos sistemas de gestão da segurança.

([1]) Quadro Europeu Comum de Referência para as Línguas: Aprendizagem, ensino, avaliação, 2001 (Edições ASA — ISBN 972-41-27 46-X). Igualmente disponível no sítio *web* do CEDEFOP: http://www.cedefop.europa.eu/

▼B

ANEXO VII

FREQUÊNCIA DOS EXAMES

Os controlos periódicos devem ser realizados, no mínimo, com a seguinte frequência:

a) Conhecimentos linguísticos (só para falantes não nativos): de três em três anos ou após ausência durante mais de um ano;

b) Conhecimento da infra-estrutura (incluindo o conhecimento do itinerário e das regras de funcionamento): de três em três anos ou após ausência durante mais de um ano no itinerário pertinente;

c) Conhecimento do material circulante: de três em três anos.