Tradução do Site [www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu) Core Activities (até o menu Safety)

<http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Cross-Acceptance/Pages/home.aspx>

# Atividades principais

<http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Cross-Acceptance/Pages/home.aspx>

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Aceitação cruzada (Arquivo) - Status janeiro de 2016 |  | |  |  | | --- | --- | |  |  | |
| *A Unidade de Aceitação Cruzada foi descontinuada. As atividades relacionadas aos processos de autorização foram transferidas para a Unidade de Segurança e atividades relacionadas às Regras Nacionais para a Unidade de Interoperabilidade. A Rede de Órgãos Representativos é mantida pela nova Unidade de Estratégia, Pesquisa e Padrões Internacionais.*  *No entanto, este site permanece aberto para acesso aos antigos documentos de Aceitação Cruzada e ao RDD pendente de transferência para as demais unidades e reestruturação do site da ERA*   A fim de facilitar, melhorar e desenvolver os serviços de transporte ferroviário internacional e a criação progressiva do mercado interno de equipamentos e serviços para a construção, renovação, modernização e operação do sistema ferroviário, o princípio do reconhecimento mútuo das normas nacionais, os cheques Contra essas regras e as autorizações associadas para colocar em serviço é suportada pela Unidade de trabalho de aceitamento cruzado.  A Comissão Europeia, com o apoio da Agência, criar uma força-tarefa para identificar problemas e propor soluções para facilitar a autorização de veículos ferroviários: as conclusões deste grupo de trabalho estão disponíveis no arquivo: [Relatório](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Report_TF_Railway_Vehicles_Auth.aspx) . |  |  |

***Visão Geral da Unidade de aceitação cruzada:***

**Missão:** Estamos desenvolvendo uma abordagem comum para a avaliação e reconhecimento dos requisitos e processos utilizados pelos Estados Membros para a autorização para colocar em serviço veículos ferroviários e seus subsistemas.

Nosso objetivo é eliminar a duplicação de verificações e autorizações reconhecendo equivalência de regras e itens associados.

Tarefas: Estamos facilitando a cooperação entre os Estados-Membros na publicação e a classificação da equivalência das suas regras nacionais.

Gerenciamos a listagem de documentos de referência e referenciamos as regras nacionais de sua equivalência.

Estamos apoiando grupos de interesse geográfico em seus trabalhos de Aceitação Cruzada.

Cooperamos com as autoridades dos Estados-Membros e setores, a fim de alcançar uma implementação coerente e eficiente das diretrizes no que se refere aos processos de autorização de colocação em serviço de veículos.

**Marcos Alcançados:**

Recomendação 2014/897 [/ UE](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Recommendation-2014-897-EU.aspx) da [Comissão,](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Recommendation-2014-897-EU.aspx) de 5 de dezembro de 2014, relativa a questões relacionadas com a entrada em serviço e a utilização de subsistemas e veículos estruturais nos termos das Diretivas 2008/57 / CE e 2004/49 / CE do Parlamento Europeu e do Conselho (DV29bis)

Decisão 2011/155 [/ UE](http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2011&serie=L&textfield2=63&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en) da [Comissão,](http://eur-lex.europa.eu/JOIndex.do?year=2011&serie=L&textfield2=63&Submit=Search&_submit=Search&ihmlang=en) de 9 de Março de 2011, relativa à publicação e gestão do documento de referência a que se refere o n.º 4 do artigo 27.º da Diretriz 2008/57 / CE relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade

[Guia de Aplicação (EN)](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Application_Guide_EN.aspx) - Parte 1 do Documento de Referência

Relatório Final sobre a Autorização de Veículos Ferroviários PARTE 1 -> 'A situação atual'

* [Relatório sobre Autorização de Veículos - Parte 1](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/Final%20report%20on%20vehicle%20authorisation%20(part%201).pdf)
* [Relatório sobre a certificação do equipamento ERTMS](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/Report%20ERTMS%20Certification%20vers%201.0%20(2011).pdf)
* Diretriz - 2009/131 [/ CE](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:273:0012:0013:EN:PDF) que altera o anexo VII da Directiva2008/57
* Decisão  2009/965 [/ CE](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:341:0001:0013:EN:PDF) sobre o documento de referência - Lista de parâmetros

**Organização:**

Estamos organizados com:

* Um secretariado e dois setores comerciais:
* Avaliação técnica e
* Processos de Autorização.

Veja também o nosso organograma

# Setor de Processos de Autorização

As diretrizes estabelecem os principais requisitos relacionados com a autorização dos veículos para iniciar o serviço. A sua implementação entre os Estados-Membros pode ser diferente e isso levanta a necessidade de uma abordagem coerente. O setor de Processos de Autorização apoia as autoridades dos Estados membros e o setor para alcançar essa abordagem coerente.

***Visão geral das tarefas***

**Processos de autorização:**

Identificar os pontos comuns nos processos de autorização a partir das Diretrizes.

Analisar os processos de autorização atuais e futuros entre os Estados Membros.

Identificar os problemas e os custos principais relacionados aos processos de autorização para colocar os veículos em serviço.

Apoiar os grupos de interesse geográfico em seus trabalhos de Aceitação Cruzada.

Cooperar com as autoridades dos Estados-Membros e com o Sector, a fim de assegurar uma implementação coerente e eficiente das diretrizes no que se refere aos processos de autorização para veículos entrarem em serviço.

**Atividades de Pesquisa da Agência:**

Identificar as necessidades da Agência para pesquisa (encerramento de pontos abertos nas ETI)

Cooperar com as Plataformas Europeias de Investigação, tais como ERRAC / EURNEX e a Comissão DG MOVE & DG pesquisa e Inovação.

Coletar e divulgar os resultados dos projetos de pesquisa europeus que possam ser relevantes para os trabalhos da Agência.

**Documentos:**

Relatório final sobre casos de autorização

Relatório final sobre autorização de trens e ferrovias - parte 1

(ver também Relatório sobre a Certificação de equipamentos ERTMS )

Benchmark dos processos de autorização entre os modais de transporte

Lista de projetos de pesquisa em andamento de interesse para a Agência

**Setor de Avaliação Técnica**

As autorizações dos veículos ferroviários nos Estados-Membros são baseadas nas ETI e nas Regras Técnicas Nacionais. Ambos se complementam, por exemplo, para as Regras Técnicas Nacionais da TENS aplicam-se em casos específicos e pontos abertos, para os países fora de TENS, cada vez mais Estados Membros substituem as Regras Técnicas Nacionais pelos requisitos definidos pelas ETI.

Para analisar, comparar, avaliar e categorizar as Regras Técnicas Nacionais, o Artigo 27 da Diretiva 2008/57 / CE atribui a Agência a instalação e manutenção do "Documento de Referência". O Setor de Avaliação Técnica assumiu essa tarefa para coletar, categorizar e publicar o "Documento de Referência" em estreita colaboração com as respectivas Autoridades Nacionais de Segurança.

Além disso, o Setor de Avaliação Técnica publica as regras técnicas aplicadas pelos Estados Membros e apoia a Comissão Europeia na avaliação das regras técnicas nacionais notificadas através da NOTIF-IT .

**Visão geral das tarefas**

**Atualização do documento de referência**

Identificar, manter e atualizar a lista detalhada dos parâmetros utilizados para a autorização de veículos ferroviários.

Recolher e analisar as regras aplicadas pelos Estados-Membros para a autorização de veículos ferroviários.

Promover o reconhecimento mútuo das autorizações entre Autoridades Nacionais de Segurança, Estados Membros e Autoridades Nacionais de Segurança na avaliação da equivalência, com categorização das normas técnicas nacionais.

Publicação de "[Documentos de referência nacionais](http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Cross-Acceptance/Pages/Part-2-and-Part-3-of-the-Reference-Document.aspx)" com a indicação das regras técnicas aplicadas para a autorização de veículos ferroviários no respectivo Estado-Membro

Cooperar com as autoridades dos Estados-Membros e do setor, a fim de reduzir os esforços necessários para que os veículos ferroviários sejam autorizados.

**Avaliação e Publicação das Regras Técnicas Nacionais**

Apoiar a Comissão Europeia na avaliação das Normas Técnicas Nacionais apresentadas pelos Estados Membros para notificação. As regras avaliadas são publicadas no banco de dados NOTIF-IT.

**Documentos:**

Documentos EMC - Estes documentos detalham a demonstração da compatibilidade eletromagnética por Estado-Membro.

Documentos de referência nacionais - Estes documentos enumeram as regras nacionais aplicadas pelos Estados-Membros para colocar veículos em serviço.

​Modelo de autorização - É destinado a ajudar e simplificar a coleta de informações básicas de RST durante o processo APS. O candidato pode usar o modelo desde o início do processo até a autorização e a NSA pode adicioná-lo à decisão APS como um "snap shot" do que foi autorizado.

Documento de referência

A Unidade de Aceitação Cruzada disponibiliza o Documento de Referência para a autorização de colocação em serviço de veículos ferroviários.

O documento de referência é composto por 3 partes:

Parte 1: guia de aplicação . Esta parte refere-se aos elementos incluídos na Decisão 2011/155 / UE da Comissão, bem como a qualquer outra informação relevante para a gestão, compreensão e utilização do documento de referência. A versão 3.0 está disponível em todas as línguas europeias. A lista de parâmetros publicados na Decisão 2015/2299 / UE também foi implementada no RDD.

NB: Para suportar a migração para a nova lista de parâmetros, a lista existente de parâmetros do Anexo III do " Guia de Aplicação do Documento de Referência v2.0-22.07.2013 " foi preservada.

Parte 2: documento de referência nacional. Isto inclui todos os documentos de referência nacionais que listam e classificam a equivalência das regras nacionais, uma para cada Estado-Membro, conforme referido no artigo 3.º da Decisão 2011/155 / UE.

Parte 3: Marco jurídico nacional . Nos termos do artigo 1.º da Decisão 2009/965 / CE, inclui informações sobre o quadro jurídico nacional aplicável à autorização de colocação em serviço de veículos.

Recomendações e orientação

**Recomendação da Comissão 2014/897 / UE**

Este documento amplia e substitui o conteúdo da Recomendação 2011/217 / UE para descrever um entendimento comum sobre a aplicação dos processos de autorização para os tipos de veículos, veículos individuais e instalações fixas descritos na Diretiva de Interoperabilidade.

Esclarece a documentação que acompanha a autorização e os papéis e responsabilidades dos atores envolvidos.

Ele explica a relação entre os requisitos essenciais, ETI e as normas nacionais e descreve como o método comum de segurança para a avaliação de risco é para ser usado no processo de autorização.

Ele também descreve as funções e responsabilidades aplicáveis ​​ao uso de veículos e suas modificações.

Complementando este documento estão 4 estudos de caso que foram discutidos no workshop realizado pelo ERA em 21 de outubro de 2014. As "respostas" a esses estudos de caso são o resultado de uma consolidação das respostas sugeridas pelos grupos no workshop examinando os casos.

Também é complementar o documento uma [apresentação](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Rec_2014_897_EU_Key_Principles.aspx) que descreve os [conceitos-](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Rec_2014_897_EU_Key_Principles.aspx) chave.

Documentos:



[**ESTUDO DE CASO 1**](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Authorisation-case-study-1.aspx) Categoria do Veículo: Locomotiva - Este estudo de caso centra-se sobre como lidar com a autorização de um veículo (tipo) Em mais de um estado membro.

**[ESTUDO DE CASO 2](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Authorisation-case-study-2.aspx)** Categoria do Veículo Vagão: Este caso de estudo centra-se sobre como lidar com a autorização de um vagão (tipo) Para ter um vagão "ir em todos os lugares" e obter autorização para toda a rede UE TEN G1 ao mesmo tempo.

**ESTUDO DE CASO 3** Este estudo de caso centra-se em diferentes aspectos relativos à autorização de uma plataforma DMU para uso em toda a rede de 1435 mm. O objetivo é oferecer versões da plataforma que já estão autorizadas, ou seja, obter "autorizações simultâneas" de vários tipos de design baseados na plataforma.

[**ESTUDO DE CASO 4**](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Authorisation-case-study-4.aspx) Este estudo de caso centra-se nos diferentes aspectos que uma entidade autorizada deve considerar para a autorização de um treinador de passageiros transformado em um treinador de laboratório.

# Avaliação Econômica

A avaliação econômica é uma característica essencial comum a todas as atividades da Agência. Seus objetivos são:

* Evitar qualquer diminuição da competitividade do transporte ferroviário, em conformidade com os objetivos finais da legislação europeia;
* Por esse motivo, fornecer aos gerentes uma estimativa justa dos efeitos das recomendações da Agência.

Nem todos os efeitos são monetários; Nem todas as causas são técnicas; Nem todas as partes interessadas são capazes de defender seus interesses. É a missão da Unidade de Avaliação Econômica fornecer às outras unidades, a Comissão e as partes interessadas uma visão adequada das partes, causas e efeitos em questão.

A avaliação econômica também deve evitar uma mera visão de "contador" do sistema ferroviário. Por conseguinte, deve ter em conta, na medida do possível, os seus aspectos qualitativos e o seu potencial de desenvolvimento, ou seja, os interesses a longo prazo dos clientes ferroviários e de terceiros.

Conforme indicado no Livro Branco (2001) sobre a política de transportes europeia, "um sistema de transporte moderno deve ser **sustentável** tanto do ponto de vista econômico, quanto social e ambiental", que basicamente resume as preocupações da Agência como um todo, e de sua unidade de avaliação econômica em particular.

# ERTMS

O ERTMS é o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário que pretende remover as barreiras técnicas contra a interoperabilidade em relação ao sistema de comando de controle de trem.

Tópicos da Unidade ERTMS

**Fundamentação:** Hoje, existem mais de vinte sistemas de sinalização e controle de velocidade operando ao mesmo tempo na Europa. Os conjuntos de trens da Thalys, em particular, que ligam Paris e Bruxelas, devem ser equipados com sete sistemas diferentes de sinalização e controle de velocidade e variantes de comunicação por rádio.

Estas barreiras técnicas estão dificultando o desenvolvimento do transporte ferroviário a nível europeu. Para resolver estas incompatibilidades, o projeto do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário foi criado para criar um padrão único de sinalização e comunicação em toda a Europa.

**Apoio à Comissão:** Na recepção do 20º aniversário do CER em Bruxelas, em 6 de maio de 2008, José Manuel Durão Barroso, presidente da Comissão Europeia, afirmou:   
  
*"Na verdade, a Comissão apoia ativamente a implantação de um sistema único de sinalização e controle de velocidade europeu - o europeu Sistema de Gestão do Tráfego Ferroviário, ou ERTMS. Estamos convencidos de que esta é a melhor maneira de garantir a interoperabilidade dos sistemas ferroviários nacionais, reduzindo os custos de compra e manutenção dos sistemas de sinalização, além de aumentar a velocidade dos trens, a capacidade de infraestrutura e o nível de segurança no transporte ferroviário ".*

**Visão Geral do Sistema:** O conceito ERTMS engloba hoje ETCS (European Train Control Systems) e GSM-R (Sistema Global para Comunicações Móveis - Ferroviária). O ETCS é um novo sistema de controle-comando. GSM-R serve como novo sistema de rádio para comunicação de voz e dados e como portador de rádio de ampla gama para ETCS.

Juntos, eles formam a plataforma técnica para o ERTMS, o novo sistema de sinalização ferroviária e de gerenciamento de tráfego para a Europa, que permite a interoperabilidade em toda a rede ferroviária europeia. O ERTMS é um importante projeto industrial implementado pela Europa, um projeto que servirá para tornar o transporte ferroviário mais seguro e mais competitivo:

**Autoridade do sistema**: ERTMS é uma tecnologia de “habilitação” para permitir a exploração de novas oportunidades de negócios, melhorias operacionais e racionalização eficiência. Idealmente, a capacidade de evolução deve ser "incorporada" no sistema; Não deve se tornar uma restrição ou uma barreira.

Por outro lado, a promoção do tráfego internacional exige um serviço contínuo de ponta a ponta. A interoperabilidade é fundamental para atingir esse objetivo. A necessidade de garantir a interoperabilidade, combinada com os longos ciclos de renovação na sinalização ferroviária, estabelece a obrigação de proteger os investimentos nos sistemas ERTMS.

Para alcançar esses objetivos, a Agência Ferroviária Europeia, em sua função de autoridade de sistema para ERTMS, deve estabelecer um processo transparente para gerenciar, com o contributo dos representantes do setor, qualquer sistema muda.

TSI CCS Referência Legal Atual

A TSI revisada para os subsistemas CCS de bordo e de trilha foi adotada pela Comissão Regulamentadora (UE) 2016/919 (retificação) publicada no Diário Oficial da União Europeia em 15 de junho de 2016.

Esta revisão diz respeito à alteração e reformulação da TSI CCS, de acordo com a Decisão 2012/88 / UE da Comissão. As principais modificações são as seguintes:

Melhorias e esclarecimentos editoriais no texto da TSI

Introdução das especificações GSM-R linha de base 1 que substituem a linha de base 0.

Introdução das especificações do lançamento 2 da ETCS linha de base 3 (B3R2) como um novo conjunto de especificações obrigatórias que coexistirão em paralelo com a linha de base atual 2 e a linha de base 3.

Manutenção do ETCS linha de base 3 referente a Manutenção 1 (B3 MR1), com base em duas Opiniões Técnicas da Agência já aprovadas (ERA / OPI / 2014-8 e ERA / OPI / 2015-6)

Alterações no Capítulo 7 para alinhar com o plano de implantação europeu ERTMS revisado a ser adotado sob uma base jurídica separada.

A lista de sistemas de classe B de proteção de trem está em um documento técnico da Agência. O TSI é apoiado por uma parte específica do guia TSI de aplicação, o qual também contém as referências às especificações informativas.

As especificações ERTMS são gerenciadas de acordo com o Gerenciamento de Controle de Mudanças da Agência (CCM).

A fim de facilitar a transparência e interoperabilidade entre os diferentes conjuntos de especificações estabelecidos no TSI Controle-Comando e Sinalização, realizou-se um duplo exercício para avaliação da compatibilidade do ETCS B3 MR1 e ETCS B3 R2. Estes dois documentos são referenciados na aplicação do guia TSI.

Informações completas para o ETCS DMI na linha base 3 com lançamento da 2.

O conjunto de especificações # 3 já incorpora a solução para o CR 124 9 de acordo com o Remit acordado à Agência na reunião 75 RISC.

Mais informações podem ser encontradas no documento técnico do Agência para este CR.

A TSI CCS (Regulamento da Comissão (UE) 2016/919) é complementada pelo Regulamento (UE) 2017/6 da Comissão, de 5 de janeiro de 2017, sobre o Plano de implantação europeu do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário, que estabelece o cronograma para a implantação da pista de O ERTMS nos corredores de rede principais (CNC).

A Unidade ERTMS é responsável pela organização e pelo processo do Gerenciamento do Controle de Mudança para as especificações e documentos do ERTMS listados no Anexo A da ETI CCS.

Para esse fim, o procedimento CCM (ERA\_ERTMS\_0001\_v\_2.0), que descreve todo o processo para o Controle de Mudança ERTMS, é adotado. Este procedimento, originalmente aprovado pelo Grupo de Controle ERTMS em 11 de maio de 2006, foi revisado para ter em conta o retorno da experiência acumulada ao longo de mais de três anos. Esta versão atualizada foi adotada na reunião do Grupo Controle realizada em 3 de junho de 2010.

Qualquer modificação da especificação do ERTMS é analisada através de uma Solicitação de Mudança. Um pedido de alteração só será apresentado por uma das organizações reconhecidas na lista elaborada pelo Comitê RISC.

Para fornecer as informações relevantes para a submissão, o remetente deve entrar na ferramenta CCM: Mais informações podem ser obtidas através da área restrita da ERTMS.

ETCS Linha base 3 lançamento 2

A Agência emitiu sua recomendação para o ETCS linha base 3 lançamento 2, essas atividades foram realizadas pela equipe central da "ERA Extended Core Team (EECT)". O progresso das atividades foi relatado publicando o plano do projeto ETCS B3 R2 e os minutos aprovados do grupo de trabalho. Esta informação pode ser baixada aqui:

Plano de Projeto ETCS linha base 3 lançamento 2

Ata de reunião do EECT em janeiro de 2015

Ata da reunião do EECT em fevereiro de 2015

Ata de reunião do EECT em março de 2015

Ata da reunião do EECT em abril de 2015

Ata de reunião do EECT em maio de 2015

Ata de reunião do EECT em junho de 2015

Ata de reunião do EECT em julho de 2015

Minutas da reunião do EECT em julho de 2015 (dedicada à troca de pacotes)

Ata da reunião do EECT em setembro de 2015

Ata de reunião do EECT em outubro de 2015

Ata de reunião do EECT em novembro de 2015

Ata de reunião do EECT em fevereiro de 2016

Ata de reunião do EECT em março de 2016

Ata de reunião do EECT em abril de 2016

Ata de reunião do EECT em maio de 2016

Um relatório final do banco de dados CR também é fornecido para obter informações:

CRs Relatório do ETCS Linha base 3 lançamento 2

Anexo CRs (1 de 2)

Anexo CRs (2 de 2)

Desenvolvimento do Art. 10 do Regulamento (UE) 2016/919 da Comissão

O Ato de Execução do Regulamento da Comissão (UE) 2016/919 exige que a Agência forneça uma Opinião Técnica (TO) em junho de 2017, abordando todos os erros registrados na base de dados da Agência CR. Com esta finalidade, a Agência realizou a avaliação desses erros e prepara o TO no trabalho colaborativo com as partes interessadas do setor. Este trabalho é realizado nas reuniões EECT.

O progresso das atividades é relatado publicando o Plano de Trabalho EECT e as minutas aprovadas do grupo de trabalho:

Plano de Trabalho EET 2016-17

Minutas da reunião EECT-ETCS em julho de 2016

Minutas da reunião EECT-ETCS em setembro de 2016

Minutas da reunião EECT-ETCS em outubro de 2016

Minutas da reunião EECT-ETCS em novembro de 2016

Minutas da reunião EECT-GSMR em novembro de 2016

Minutas da reunião EECT-ETCS em dezembro de 2016

Minutas da reunião EECT-GSMR em dezembro de 2016

Minutas da reunião EECT-ETCS em fevereiro de 2017

Minutas da reunião EECT-GSMR em fevereiro de 2017

Minutas da reunião EECT-ETCS em março de 2017

Minutas da reunião EECT-ETCS em abril de 2017

# **Estratégia de longo prazo**

Esta parte do nosso site contém as informações relevantes relacionadas à estratégia ERTMS a longo prazo e o trocador de jogos ERTMS identificado.

Operação de trem automático (ATO)

A Agência criou, sob o guarda-chuva da plataforma ERTMS, um projeto que trata da ATO.

A fim de obter uma visão geral das necessidades e expectativas dos atores envolvidos, a Agência lançou um questionário que foi discutido bilateralmente com as partes interessadas.

Pela transparência e divulgação da informação relevante, a Agência realizou um primeiro ATO oficina em 8 de dezembro 2016, em Lille. A agenda e as apresentações podem ser visualizadas / baixadas aqui.

O documento a seguir ( conceito operacional da ATO ) está disponível para comentários. Foi desenvolvido no quadro do Programa Multi-Anual (MAP) 2011 pelo grupo de Usuários ERTMS (EUG), atualizado com os comentários recebidos até agora e será usado, após a revisão final, como entrada para o S2R (Shift 2 Rail) Desenvolvimento IP2 ATO.

A Agência, atuando como coordenadora do projeto ATO, oferece a possibilidade de todos os atores interessados ​​em comentar usando a seguinte nota de revisão . Todas as contribuições devem ser enviadas ao Sr. Hans Bierlein ( hans.bierlein@era.europa.eu ) até o dia 10 de janeiro de 2017, o mais tardar.

Como a ATO é de grande interesse no domínio ferroviário, as organizações setoriais publicaram ou publicarão documentos de posição; Seus links podem ser encontrados a seguir:

- Posição CER

# **Documentos de suporte**

Para além das especificações constantes da ETI CCS, a concepção e certificação dos equipamentos ERTMS e a sua aplicação em projetos ferroviários podem ser apoiadas pelos seguintes documentos.

Deve-se notar que eles não têm status legal vinculativo, de qualquer forma, eles foram sujeitos à revisão de especialistas da organização ferroviária e de fornecedores antes da sua publicação neste site.

A Agência cuidará de atualizá-los quando necessário, para garantir o máximo possível que representam as melhores práticas atuais, com base na experiência de todas as partes interessadas.

Documentos de apoio relativos aos aspectos de travagem:

Introdução às curvas de travagem ETCS

Ferramenta de simulação de curvas de travagem

Documentos comprovativos relativos à certificação:

Relatório sobre certificação de equipamentos ERTMS

Documentos comprovativos relativos a estudos contratados pela unidade ERTMS:

Levantamento das aprovações de segurança para as primeiras implementações do ERTMS

Estudo de viabilidade para as especificações formais das funções ETCS

Relatório final do estudo sobre a segurança DMI

Estudo para a evolução do sistema de comunicações ferroviárias

Estudo para a evolução do GSM-R

Estudo sobre migração de comunicação de rádio ferroviária

Estudo sobre a coexistência de GSM-R e outras tecnologias de rádio

Documentos de suporte sobre casos de teste GSM-R:

Os documentos apresentados nos pontos 1 a 5 são utilizados como documentos de entrada com base na agência para desenvolver os casos de teste GSM-R. A Agência não tem qualquer responsabilidade nas verificações de interoperabilidade feitas por qualquer provedor específico ou nos resultados. A Agência não endossa quaisquer atividades de teste ou resultados, que estão fora do escopo de suas funções.

1. Indústria GSM-R: testes de interoperabilidade multifornecedores para redes GSM-R em configurações misturadas, fornecidos pela Kapsch CarrierCom e pela Nokia Siemens Networks.

Estes documentos são os resultados do estudo financiado pelo programa multianual da Agência RTE-T E 2007-EU-60040-P (atividade 9: testes de interoperabilidade GSM-R).

* Planos de teste
* Relatórios de teste

2. DB Systel GmbH: Especificação de teste para avaliação de redes EIRENE

O envolvimento da Agência foi restrito às atividades relacionadas à descrição dos casos de teste, e não a qualquer uso deste documento para testar qualquer conjunto de equipamentos.

* Especificação de Teste

3. Seleção de casos de teste para avaliação de rede (rascunho)

Rascunho de seleção de casos de teste provenientes do documento no ponto 2 acima, que abrangem Obrigatório para os requisitos de interoperabilidade. Este é um extrato de um documento produzido para a Agência pela UIC, que também está sendo usado como entrada para a recomendação final sobre casos de teste GSM-R.

Avaliação da rede (rascunho)

4. Casos de teste para rádio de táxi (rascunho)

Documento provisório contendo casos de teste para rádios de cabina que cobrem requisitos obrigatórios para interoperabilidade. Este documento é um rascunho, fornecido à Agência pela UIC, que será usado como entrada para a recomendação sobre casos de teste GSM-R.

Rádio da cabine (rascunho)

5. Indústria GSM-R: testes de compatibilidade / compatibilidade GSM-R, fornecidos pela Nokia Networks, Kapsch CarrierCom, Funkwerk e Frequentis.

Estes documentos são os resultados da actividade cofinanciada pelo programa multianual da Agência RTE-T E 2011-EU-60013-S (ActiVity 10: "Testes de compatibilidade / compatibilidade GSM-R" e Atividade 5 "Suporte do Grupo de Indústria GSM-R ao ERA" ).

Planos e relatórios de teste

# **Variáveis ​​ETCS**

No sistema ETCS, algumas variáveis ​​exigem algum tipo de coordenação durante o uso, incluindo a definição de quem está atribuindo novos valores porque é necessário ter cuidado para não atribuir valores idênticos para diferentes fins ou vice-versa. As razões para isso podem ser funcionais ou relacionadas à segurança.

Com base na funcionalidade por trás de cada variável, uma lista para as organizações responsáveis ​​pela atribuição de valores para elas foi estabelecida (ver seção 3.4.1.1 do Subconjunto-054) e pode ser classificada como segue:

* Para as variáveis ​​que necessitam de coordenação internacional, o ERA mantém tabelas públicas que alocam valores ou valores únicos para as organizações solicitantes,
* Para as variáveis ​​que necessitam de coordenação nacional, os Estados-Membros são responsáveis ​​pela atribuição de valores únicos.

# **Comunicação via rádio**

GSM-R: o sistema de rádio ferroviário europeu para hoje e amanhã

O GSM para ferrovias (GSM-R) é um sistema de comunicação por rádio que oferece uma ampla gama de serviços de voz e dados necessários para a operação diária de ferrovias. O GSM-R fornece serviços de telefonia, SMS e dados, como em redes GSM públicas. Além disso, as características específicas da ferrovia são adicionadas, como comunicação grupal, endereços dependentes da localização, níveis de prioridade, chamadas de emergência ferroviária, comunicação de derivação, etc., a fim de facilitar a comunicação entre o comboio e os centros de controle de tráfego. O GSM-R também é o portador de comunicação de dados para o Sistema Europeu de Controle de Comboios (ETCS), em particular para os níveis 2 e 3. O GSM-R é totalmente definido nos padrões ETSI.

A partir de 2000, o GSM-R foi introduzido em toda a Europa como um padrão comum para as operações ferroviárias essenciais à interoperabilidade, bem como em muitas outras partes do mundo. A expansão da implementação GSM-R ainda está em andamento.

O GSM-R está incluído no quadro legislativo ferroviário europeu desde 2001 como o único sistema de rádio obrigatório , ou seja, garantindo a interoperabilidade para a implementação de dados operacionais de comunicação de voz e (ETCS). A Agência atua como Autoridade do Sistema e é responsável pelos documentos que estão incluídos no quadro legal. Para mais detalhes, consulte Referência legal atual .

As redes GSM-R devem coexistir com outras tecnologias públicas de redes móveis, como 3G e 4G, o que pode resultar em risco de problemas devido a interferências. A Agência, juntamente com a DG MOVE, a DG Connect e o sector ferroviário, está bem ciente e mobilizada sobre esta questão; Informações relevantes podem ser encontradas na informação de Interferências.

**O futuro**

Os fornecedores envolvidos indicaram que apoiarão a tecnologia GSM-R e os produtos GSM-R pelo menos até 2030. Tendo em conta o tempo necessário para implantar outro sistema de rádio para mitigar o risco de obsolescência GSM-R, a Agência lançou um Projeto para investigar as opções para uma transição suave do GSM-R para um sistema de próxima geração. A Agência informará a Comissão Europeia sobre o possível impacto da introdução de uma nova comunicação de rádio ferroviária sobre o actual quadro regulamentar da UE. Para preparar a sua recomendação, a Agência segue os últimos desenvolvimentos em matéria de evolução das telecomunicações e acompanha vários grupos de normalização / trabalho (em particular no ETSI, ECC e UIC). Para mais informações, veja o Projeto sobre evolução do rádio ferroviário.

Certificação e autorização do ERTMS

Esta parte do site da Agência Europeia para Estradas de Ferro do ERTMS fornece informações sobre os aspectos dos processos de certificação e autorização que tratam dos componentes de interoperabilidade de trânsito e de bordo (CCS) de Controle e Sinalização (CCS) e seus Subsistemas (SS); Também relevante no âmbito do 4º pacote ferroviário.

Na seção, Regras Técnicas Nacionais (NTR), o instantâneo atual das regras técnicas nacionais aplicadas no subsistema a bordo CCS nos diferentes estados membros, independentemente do status de notificação, pode ser encontrado.

A seção Problemas de certificação contém o modelo da Agência da União Européia para Estradas de ferro para desvios destinados como parte da evidência a ser apresentada ao solicitar uma autorização.

## Interoperabilidade

**Missão**  
Apoiar em questões técnicas a implementação da legislação da Comunidade Europeia em matéria de ferrovias no domínio da interoperabilidade.

**Tarefas**  
As principais tarefas da Unidade de Interoperabilidade são:

* Gerenciando as questões relacionadas à infraestrutura, energia, material circulante, aplicações telemáticas e subsistemas de operação e gerenciamento de tráfego, incluindo a elaboração de recomendações à Comissão Europeia para atualização e revisão das Especificações Técnicas de Interoperabilidade (TSI) e publicação das normas nacionais aplicáveis.
* Colaboração com organizações internacionais (OTIF, OSJD).
* Coordenação das atividades relacionadas com a TSI com os organismos europeus de normalização (CEN/CENELEC, ETSI), os organismos notificados (NB-Rail) e as autoridades nacionais de segurança (NSA).
* Criação e manutenção de registros de infraestrutura e veículos que apoiem a interoperabilidade ferroviária através da transparência.
* Atividades relacionadas com as competências profissionais em critérios uniformes comuns e a avaliação do pessoal envolvido na operação e manutenção.

**Envolvimento do setor**

A fim de cumprir essas tarefas, a Unidade de Interoperabilidade estabelece grupos de trabalho com [especialistas dos órgãos representativos europeus do setor ferroviário (RBs)](http://www.era.europa.eu/The-Agency/Cooperation/Pages/Associations.aspx) , da [Organização Intergovernamental para](http://www.otif.org/) o [Transporte Internacional Ferroviário (OTIF)](http://www.otif.org/) e [das Autoridades Nacionais de Segurança (NSAs)](http://www.era.europa.eu/The-Agency/Cooperation/Pages/National-Safety-Authorities.aspx) . Em certos casos, as organizações de parceiros sociais, clientes de frete e passageiros são consultadas antes que os produtos da Agência sejam submetidos à Comissão. O procedimento completo é apresentado na imagem abaixo.



**Organização**

A unidade de interoperabilidade é dividida em quatro setores:

Setor de Rolagem de Estoque, que é responsável por todas as questões relacionadas aos veículos, incluindo a elaboração e revisão de especificações técnicas para interoperabilidade.

Setor de Instalações Fixas, responsável por todas as questões relacionadas aos subsistemas de energia e infraestrutura, incluindo a elaboração e revisão de especificações técnicas para interoperabilidade.

Setor Operacional, que é responsável pela elaboração e revisão das TSI sobre aplicações telemáticas e sobre operação e gerenciamento de tráfego.

Setor de Avaliação de Conformidade, Registros e Padrões, responsável pela avaliação da conformidade, criação e manutenção de registros de interoperabilidade, colaboração com organizações europeias de padronização e OTIF e monitoramento de interoperabilidade ferroviária.

Consulte o nosso organograma.

## **Especificações técnicas para interoperabilidade**

As especificações técnicas para interoperabilidade (TSI) significam as especificações segundo as quais cada subsistema ou parte do subsistema são abrangidos para atender aos requisitos essenciais e garantir a interoperabilidade dos sistemas ferroviários de alta velocidade e convencionais da Comunidade Europeia. O desenvolvimento das TSI é uma das tarefas básicas da Agência.

A Agência realiza a revisão das TSI existentes, mantém-se até à data, e apoia o setor na sua aplicação por emissão de aplicação guias e por ações de divulgação e formação. Quando necessário, a Agência também pode elaborar novas TSI, com base em um indicador da Comissão.

Os links para todas as TSI, incluindo os documentos que acompanham e as versões anteriores, encontram-se no lado direito desta página. Uma visão geral da cronologia de todas as TSI (incluindo as revogadas) com os respectivos links é dada na tabela de cronologia. No Eur-Lex, para um determinado documento, a guia "Informações do documento" contém todos os documentos relacionados.

Para a elaboração e revisão das ETI, a Unidade de Interoperabilidade trabalha em estreita colaboração com peritos dos organismos representativos europeus do sector ferroviário (RB) , da Organização Intergovernamental para o Transporte Internacional Ferroviário (OTIF) e das Autoridades Nacionais de Segurança (NSA) .

* Mais informações podem ser encontradas nos seguintes links:
* Desenvolvimento de ETI
* Extensão do alcance geográfico das ETI
* Sistema de bitola de 1520 e 1524 mm nas ETI
* Recomendação de uso (RU)
* Deficiências nas ETI
* Tabela de equivalência UE-OTIF
* Normas harmonizadas da UE relacionadas com a diretiva de interoperabilidade
* Guia de Aplicação

# **Regras nacionais**

As regras nacionais são permitidas apenas em determinadas condições, tal como definidas na Diretiva de Interoperabilidade (UE) 2016/797 e na Diretiva de Segurança (UE) 2016/798 ; E eles se aplicam em cima das Regras Europeias.

Para alcançar os objetivos da legislação ferroviária europeia - interoperabilidade e um mercado único para produtos e serviços ferroviários, o número e o conteúdo das Regras Nacionais devem ser reduzidos ao mínimo e todas as regras nacionais aplicáveis ​​devem ser publicamente disponíveis.

A Agência está a analisar as regras nacionais existentes nos Estados-Membros, a fim de assegurar que apenas as regras nacionais permitidas sejam aplicáveis ​​("limpeza das regras nacionais ").

No caso de novas regras nacionais, os Estados-Membros devem seguir um procedimento de notificação. As regras nacionais para autorização de veículos são gerenciadas através dos documentos de referência nacionais. Além disso, a Agência fornece a publicação das regras nacionais aplicáveis.

Atualmente, a Agência está desenvolvendo o banco de dados de regras únicas (SRD) que substituirá as ferramentas de publicação atuais (migração planejada em 2019); A SRD será a ferramenta única para a notificação de todas as novas regras nacionais (rascunho de regras) e para a publicação de todas as regras nacionais aplicáveis ​​nas Diretivas de Interoperabilidade e Segurança.

A Agência emitiu os seguintes documentos que apoiam a análise das regras nacionais:

* Relatório Final da Força-Tarefa sobre Regras de Segurança Nacional versão 1.0 de 13/12/2012.
* EMC estudo do Lloyd's Register.

# **Avaliação de conformidade**

A avaliação da conformidade é o processo realizado pelo fabricante para demonstrar se os requisitos especificados relativos a um produto foram cumpridos.

Na legislação de harmonização da União Europeia, os procedimentos de avaliação da conformidade abrangem as fases de design e produção de um produto; Esses procedimentos são chamados de "módulos".

Existem módulos que abrangem a fase de projeto, a fase de produção ou ambos. O documento principal sobre avaliação da conformidade é a Decisão n.º 768/2008 / CE que estabelece os módulos utilizáveis ​​para todos os setores regulamentados.

A natureza específica do setor ferroviário regulamentado, precisa de um conjunto específico de "módulos" que implementem as disposições genéricas; Os módulos ferroviários específicos são definidos na Decisão 2010/713 / UE.

Na maioria dos módulos, Existe a necessidade de ter uma avaliação de conformidade independente de terceiros, realizada por organismos notificados pelos Estados-Membros à Comissão. Esses corpos são conhecidos como "organismos notificados - NoBos"; Eles são reunidos para coordenação sob um grupo específico chamado NB-Rail. A Agência da União Europeia para Estradas de Ferro (a Agência) também é um parceiro ativo do NB-Rail em cada um dos seus subgrupos.

Recentemente, a Agência desenvolveu um "esquema de avaliação" que detalha os requisitos legais para os organismos notificados contidos na Diretiva de Interoperabilidade 2008 e 2016 .

Hoje, a Agência finaliza um sistema de monitorização dos organismos notificados que deve apoiar as atividades já desenvolvidas por cada Estado-Membro.

# **Registros de interoperabilidade**

As RUs precisam verificar a compatibilidade de seus trens com as diferentes redes e o status administrativo dos veículos que operam. Os seguintes registos de interoperabilidade facilitam estas tarefas, disponibilizando os dados relevantes da infraestrutura e os dados do veículo:

Registro de infraestrutura (RINF)

Registro de Veículo Virtual Centralizado Europeu (ECVVR)

Registo Europeu de Tipos Autorizados de Veículos (ERATV)

Registro de Certificados ECM no Banco de Dados ERA de Interoperabilidade e Segurança (ERADIS)

Registro de marcação do veículo Keeper (Registro VKM)

Estes registos foram desenvolvidos pela Agência em estreita colaboração com peritos dos organismos representativos europeus do sector ferroviário (RB), da Organização Intergovernamental para o Transporte Internacional Ferroviário (OTIF) e das Autoridades Nacionais de Segurança (NSA).

Atualmente, a Agência realiza a manutenção das ferramentas, sua melhoria contínua e apoia os EM e as partes interessadas na sua implementação e uso.

Além disso, a Agência lidera o projeto de Racionalização dos Registros de Veículos (RVRR).

# **Cooperação com organizações**

A Agência coopera estreitamente com as seguintes organizações:

Organizações Européias de Padronização (ESOs)

* NB-RAIL
* Organização para Cooperação entre Estradas de Ferro (OSJD)
* Organização Intergovernamental para o Transporte Ferroviário Internacional (OTIF)

Para obter mais informações sobre a colaboração da Agência, siga os links acima.

# **Competências vocacionais**

O tráfego ferroviário seguro e Inter operável na rede ferroviária europeia depende de pessoal competente para cumprir tarefas operacionais de forma segura e confiável.

A Agência, no campo de trabalho das "Competências profissionais", apoia a Comissão Europeia a desenvolver um quadro comum de requisitos e procedimentos mínimos em matéria de educação profissional, avaliação de competências e certificação de pessoal.

As atividades centram-se principalmente na Diretiva 2007/59 / CE que estabelece um sistema comunitário de certificação dos condutores de comboios, incluindo a emissão de licenças de condutor de comboio europeias. A tarefa de condução de comboio desempenha um papel importante para reforçar o transporte ferroviário Inter operável em toda a Europa, bem como para contribuir para a segurança da operação ferroviária. Desde 2011, a licença europeia é emitida. Os Estados-Membros devem garantir que todos os condutores na Europa possuam uma licença a partir de outubro de 2018.

Com base nas recomendações da Agência, a Comissão Europeia adotou uma série de documentos que melhoram ou complementam o esquema de certificação enquanto isso. Estes documentos referem-se a formatos harmonizados para a licença de condução de comboio e o certificado complementar, aos parâmetros básicos para os registos de certificados e certificados e para o reconhecimento do examinador e dos centros de formação dos candidatos aos condutores de comboios.

Em 2013, a Agência realizou uma avaliação do sistema de licenciamento completo com base em experiências, autoridades e setor ferroviário reunidos durante os primeiros anos de aplicação. No seguimento desta avaliação e a pedido da Comissão, a Agência desenvolveu um relatório sobre sugestões precisas sobre disposições a serem alteradas, atualizadas, removidas ou adicionadas para melhorar o esquema de certificação. O relatório foi apresentado a partir de 2016 como "parecer técnico" para a Comissão. A Comissão realizou, além disso, uma avaliação jurídica e política em 2016 e anunciou decisões sobre os próximos passos para 2017.

Em cooperação com a Direção-Geral do Mercado Interno, a Agência alcançou em 2014 a adopção de uma utilização piloto do IMI (Internal-Market-Information-System) com o objetivo de intercâmbio de informações entre as autoridades relativas a certos elementos do registo de licença. Isso permitiu que os NSAs cumprissem facilmente os requisitos que a Diretiva estabelece no compartilhamento de certas informações de registro.

Os requisitos sobre o pessoal designado para outras tarefas de trabalho operacional, como "outro membro da tripulação do trem" ou "preparação do trem" fazem parte da operação da ETI e da Gestão do Tráfego, aplicável para operação transfronteiriça. Em 2017, os requisitos relacionados com o pessoal estabelecidos pelas regras nacionais serão objeto de uma análise aprofundada como parte do programa da Agência sobre "limpeza de regras nacionais". O objetivo deste programa é analisar e avaliar todas as regras nacionais atualmente aplicadas no mercado ferroviário em relação à sua compatibilidade com o quadro jurídico europeu e seus os princípios.

# **Relatório de progresso da interoperabilidade**

A Agência produz relatórios sobre o progresso da interoperabilidade a cada dois anos, que fornece a base para a análise das tendências de implementação da interoperabilidade em toda a União Europeia.

A base jurídica deste relatório é fornecida pelo n.º 4 do artigo 35.º do Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho (Regulamento da Agência).

Até agora, foram publicados quatro relatórios que mostram o status das conquistas e problemas na área de interoperabilidade para 2009, 2011, 2013 e 2015.

Os relatórios completos estão disponíveis em inglês, enquanto em 2011, 2013 e 2015 existem resumos executivos em inglês, francês E alemão.

<http://www.era.europa.eu/tools/TAFTSI/Pages/Home.aspx>

**Mapa de Implementação do TAF**

A ERA está em estreita colaboração com o Setor Ferroviário Europeu, Grupo de Setores Conjuntos (JSG), e Pontos de Contato Nacionais; um Grupo de Implementação de Cooperação para acompanhar a implementação do Regulamento (UE) n.º 1305/2014, TSI TAF. As informações relativas ao grau de implementação da TSI - TAF são coletadas pelo JSG e entregues à ERA, que armazena essa informação em um banco de dados e publica-a nos mapas do Sistema de Informação Geográfica (SIG).

Por esse motivo, um SIG interativo que representa essa evolução é disponibilizado no site da ERA contendo o grau de implementação por empresa. Além disso, os visitantes do site ERA serão concedidos para conhecer o nível de cumprimento por país, por função TSI TAF e por empresa individual.

Esta é a linha com o compromisso da Agência expresso através do nosso leitmotiv "Fazer o sistema ferroviário funcionar melhor para a sociedade".

Encontre neste [link](http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Personal-data-protection-statement-TAF.aspx) a política de proteção de dados aplicável a todos os dados exibidos no site de mapas interativos do TAF TSI.



# **Comitê de direção TAF / TAP**

O Comitê Diretor TAF / TAP é co-presidido pela CE e CER envolvendo as partes interessadas do setor ferroviário. O objetivo do Comitê Diretivo é facilitar a implementação do TAF / TAP através de discussão com os parceiros envolvidos.

A atividade é baseada no Estatuto aprovado do Comitê Diretor .

O quadro legal é regulamentado e descrito na ETI TAF e na ETI TAP.

Os planos de mestrado de atividades estão disponíveis para TSI TAF e TAP TSI. O Plano Diretor de Implementação da função TAP está disponível aqui (EN).

Todos os documentos relacionados às reuniões estão disponíveis no espaço da reunião.

# **Documentos relacionados**

Acesso a legislação e documentos relacionados à interoperabilidade.







# Segurança

Um quadro comum para a segurança ferroviária é necessário para estabelecer um mercado único eficaz para os serviços de transporte ferroviário. A Unidade de Segurança se esforça para desenvolver, promover e monitorar uma abordagem comum da UE em matéria de gestão e governança de segurança com todos os nossos atores envolvidos, a fim de tornar o sistema ferroviário melhor.

**Organograma da Unidade de Segurança**



Sistema de Gestão de Segurança

A orientação para empresas ferroviárias e gestores de infraestrutura estabelece informações práticas sobre como projetar e implementar um Sistema de Gerenciamento de Segurança - SMS:

A orientação de alto nível (abordagem do sistema A) referente aos requisitos e elementos contidos no artigo 9º e no anexo III da Diretiva 2004/49 / CE

Explicação adicional (terminologia, auditoria interna, integração de sistemas de gestão) e

Leitura adicional para aprofundar o conhecimento.

As orientações levam em consideração o feedback dos atores e são complementadas com tópicos específicos, como fatores humanos, cultura de segurança, etc.

Visite o site dedicado SMS!

A Matriz

A Matrix é uma ferramenta criada pela Agência para medir os níveis de maturidade da segurança ferroviária nos Estados Membros e em toda a União Europeia.

A Matriz ajuda os Estados-Membros a compreender melhor os seus pontos fortes e fracos. Onde eles escolhem compartilhar os resultados com outros Estados Membros, ajuda na promoção das melhores práticas e para a Agência, fornece uma maneira de identificar áreas que devem ser priorizadas no programa de trabalho. Seis Estados-Membros já participaram de um programa piloto e relataram que a experiência foi valiosa. O relatório final sobre o projeto Matriz está disponível.

A Matriz se baseia na pesquisa de regimes de regulação de risco; Se você está interessado em aprender mais sobre isso, sinta-se livre para dar uma olhada no relatório DNV.

O guia Matrix com seu guia de processo de suporte já está disponível.

Os folhetos, nos quais você encontrará mais informações sobre a estrutura e o uso da Matriz, estão disponíveis em vários idiomas.

# **Investigação de acidentes - harmonização e cooperação**

Harmonização dos processos

A Agência desenvolve um programa de treinamento europeu comum para os investigadores dos órgãos nacionais de investigação.

**Promoção da cooperação e prestação de assistência**

A Agência coordena a rede de organismos nacionais de investigação que desenvolve abordagens e métodos comuns para a investigação de acidentes . A Agência pode estabelecer contatos com outras partes interessadas que podem ter um link para a investigação de acidentes ferroviários, por exemplo, organizações policiais ou outras instituições europeias que lidam com qualquer tipo de acidentes ou incidentes.

**Quadro regulamentar de segurança**

Harmonização dos processos:

A Rede organizada pela Agência coordena os diferentes níveis de desempenho entre as autoridades nacionais de segurança, facilitando a harmonização de seus critérios e processos de tomada de decisão.

A Agência fornece orientações práticas às autoridades nacionais de segurança sobre a forma de conduzir a fase de avaliação de suas atividades antes da atribuição de certificados de segurança ou autorizações.

**Avaliação e supervisão**

A Agência definiu métodos comuns de segurança na avaliação da conformidade e na supervisão. O primeiro harmoniza os processos de certificação e supervisão / regulação. Estes últimos fornecem uma estrutura que permite às autoridades nacionais de segurança obter o perfil de risco e o potencial desempenho de segurança do sistema ferroviário.

A Agência, juntamente com as autoridades nacionais de segurança, organiza oficinas de divulgação para ajudar a alcançar um entendimento comum do sistema de gestão da segurança e uma harmonização dos procedimentos nas atividades de certificação e supervisão.

Estratégia de migração

A Agência recomenda que as empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura assumam as suas responsabilidades legais em matéria de gestão, controlo e controlo dos seus riscos e que os critérios de decisão harmonizados e as atividades de supervisão devem estar em vigor.



**Monitorando o desempenho de segurança**

Resultado da segurança:

As informações sobre investigações e indicadores de segurança comuns são processadas e validadas pela Agência e disponibilizadas publicamente através da base de dados ERAIL.

Desempenho das autoridades nacionais de segurança

A Agência gerencia um programa de auditoria cruzada das autoridades nacionais de segurança. A partir de 2013, o programa prevê um ciclo de auditoria de 5 anos para avaliar o desempenho de todas as autoridades nacionais de segurança. Um relatório anual sobre a implementação deste projeto será apresentado à Comissão Europeia.

Desempenho dos órgãos nacionais de investigação

O objetivo da avaliação pela Agência é ajudar os órgãos nacionais de investigação no desenvolvimento de um padrão para a investigação de acidentes e apoiá-los na identificação de mudanças que irão melhorar sua eficiência e eficácia.

Relatórios comuns de ocorrência

O projeto comum de notificação de ocorrências destina-se a fornecer uma base para a partilha eficaz de dados e informações de ocorrências em todos os Estados-Membros da UE, para que possam ser utilizados para uma melhor gestão de riscos tanto a nível regulamentar como operacional por todos os atores relevantes.

**Atividades internacionais**

A Agência Ferroviária Europeia está envolvida em um grande número de atividades internacionais. Algumas dessas atividades são realizadas sob a responsabilidade da Unidade de Segurança. Para informações detalhadas, consulte os sites de cada projeto vinculados na tabela abaixo.

