

I

Comente a seguinte afirmação: “Resulta do Direito da União Europeia uma preocupação clara com a segurança no transporte ferroviário”

(5 valores)

*Tópicos de correção: Tópicos de correção: no seio da UE, a preocupação com a segurança resulta das regras respetivas e também das regras relacionadas com a interoperabilidade do sistema ferroviário da União Europeia. Quanto a estas últimas, releva a Diretiva n.º 2016/797/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio. Visa-se garantir a fluidez e segurança da ligação dos sistemas ferroviários dos Estados-Membros<sup>1</sup>. Para esse efeito, foram elaboradas diversas “especificações técnicas de interoperabilidade” (ETI), que se traduzem em especificações aprovadas nos termos da Diretiva a que cada subsistema ou parte de subsistema está sujeito para a satisfação dos requisitos essenciais e com vista a assegurar a interoperabilidade do sistema ferroviário da União (art. 2.º/11). As ETI abrangem aspetos essenciais, tais como a condução e a segurança dos comboios, a sinalização e as aplicações telemáticas no transporte de mercadorias e passageiros.*

*Em Portugal, a autoridade nacional de segurança responsável pela aplicação das normas relativas à interoperabilidade fixadas no Decreto-Lei n.º 91/2020, de 20 de outubro, que transpõe a Diretiva n.º 2016/797/UE, é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (art. 9.º).*

*Com o objetivo de melhorar a segurança e a interoperabilidade do sistema ferroviário europeu, foi criada a Agência Ferroviária Europeia (AFE) pelo Regulamento n.º 881/2004, de 29 de abril. A sua principal missão consistia em harmonizar, registar e controlar as ETI na totalidade do sistema ferroviário europeu, bem como fixar os objetivos comuns e de segurança para os caminhos-de-ferro europeus. No quarto pacote ferroviário, a AFE foi substituída pela Autoridade Ferroviária da União Europeia (AFUE), através do Regulamento n.º 2016/796/UE, de 11 de maio, com o objetivo de contribuir para o funcionamento eficaz de um espaço ferroviário único europeu,*

---

*garantindo um elevado nível de segurança e interoperabilidade ferroviárias e reforçando a competitividade dos caminhos-de-ferro.*

*A compreensão da importância do papel da AFUE, implica uma referência à Diretiva n.º 2016/798/UE, de 11 de maio, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à segurança ferroviária, que surge, igualmente, no contexto do quarto pacote ferroviário. Segundo o considerando (2) a nova Diretiva “estabeleceu um quadro regulamentar comum de segurança ferroviária assente na harmonização das regras de segurança, da certificação de segurança das empresas ferroviárias, das funções e atribuições das autoridades nacionais de segurança e da investigação de acidentes”.*

*Para garantir que a segurança se mantém num nível elevado e para assegurar que tal nível seja melhorado, quando tal for razoavelmente exequível e necessário, foram introduzidos gradualmente objetivos comuns de segurança (OCS) e métodos comuns de segurança (MCS) que constituem instrumentos de avaliação do nível de segurança e desempenho dos operadores na União e nos Estados-Membros. Por outro lado, para determinar se os OCS são cumpridos pelos sistemas, e com vista a facilitar a monitorização do desempenho no campo da segurança ferroviária, foram, igualmente, estabelecidos indicadores comuns de segurança (ICS).*

*As empresas ferroviárias devem ser titulares de um certificado de segurança para poderem ter acesso à infraestrutura ferroviária, sendo os requisitos de segurança iguais para todas elas. Tal certificado deve provar que a empresa ferroviária criou o seu sistema de gestão da segurança e que está apta a cumprir as normas e regras de segurança aplicáveis à área operacional relevante. A AFUE tem um papel central na atribuição do certificado de segurança único; no entanto, quando a área operacional estiver limitada a um só Estado-Membro, o requerente poderá optar entre apresentar o seu pedido à autoridade nacional de segurança desse Estado ou à Agência. Esta última e as autoridades nacionais deverão cooperar e partilhar competências na emissão desses certificados. Em Portugal, resulta do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, que transpõe a Diretiva n.º 2016/798/UE que a autoridade nacional de segurança do setor ferroviário é o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.*

*Os OCS são vistos como níveis mínimos de segurança a atingir (art. 3.º/5) e os MCS constituem métodos que descrevem a avaliação dos níveis de segurança, a realização dos OCS e o cumprimento dos restantes requisitos de segurança (art. 3.º/6). Os Estados-*

*Membros recolhem informações sobre os ICS através dos relatórios anuais das entidades nacionais de segurança, com vista a facilitar a avaliação da consecução dos OCS e de permitir a monitorização da evolução da segurança ferroviária (art. 5.º).*

*A AFUE assume uma importância crucial no que se refere à garantia da prossecução dos objetivos da Diretiva n.º 2016/798/UE. Este tem atribuições, nomeadamente, relativamente às regras nacionais dos Estados-Membros, com vista a garantir a sua conformidade com os requisitos essenciais de segurança e interoperabilidade ferroviárias. Cabe-lhe, também, a monitorização do espaço ferroviário europeu único, nomeadamente no que se refere: ao desempenho e à tomada de decisões das autoridades nacionais de segurança (art. 33.º); e aos progressos na segurança e na interoperabilidade do sistema ferroviário (art. 35.º).*

## II

Comente a seguinte afirmação: “as regras CIV/COTIF denotam uma visão essencialmente patrimonialista no que se refere à tutela do passageiro em caso de morte ou ferimento”.

(5 valores)

*Tópicos de correção: o aluno deveria analisar o regime de tutela ressarcitória do passageiro em caso de morte ou ferimento nas regras CIV/COTIF, nos seus artigos 26.º a 30.º, concluindo que as indemnizações a que a mesma se reporta se referem unicamente a danos patrimoniais, embora tais regras não sejam exclusivas no que se refere a essa tutela (art. 29.º CIV/COTIF).*

## III

Demonstre em que medida o Direito dos Transportes e o Direito do Consumo se entrelaçam no Regulamento (UE) n.º 2021/782.

(5 valores)

*Tópicos de correção: o aluno devia analisar as preocupações consumeristas do Regulamento em causa, e que resultam, claramente, do respetivo regime em sede de atraso, assistência ao passageiro, supressão e perda de correspondência. Os considerandos 2 a 5 demonstram que, neste Regulamento, o passageiro é visto como um consumidor que é a parte mais fraca e que tem de ser protegido.*

*O Regulamento dá especial ênfase às pessoas com deficiência bem como as pessoas com mobilidade reduzida. A justificação resulta do considerando 27, em que se atende à Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Assim, procura-se proporcionar às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida oportunidades de transporte ferroviário comparáveis às dos outros cidadãos, o que implica o estabelecimento de regras em matéria de não discriminação e assistência em viagem. As pessoas com deficiência e as pessoas com mobilidade reduzida têm os mesmos direitos que os restantes cidadãos em matéria de liberdade de circulação e de não discriminação.*

*Quanto aos passageiros em geral, pode-se apontar a consagração de um direito de informação (arts. 8.º a 10.º); de um direito a um adiantamento (art. 15.º); em certas situações, em alternativa, de um direito de reencaminhamento ou de um direito de reembolso (art. 18.º); de um direito a uma compensação (art. 19.º), e de um direito de assistência (art. 20.º), e, O aluno deveria fazer uma análise panorâmica deste regime.*

#### IV

Qual a relevância da culpa do passageiro no âmbito das Regras CIV/COTIF e do Regulamento (UE) n.º 2021/782? Ilustre a sua resposta com exemplos.

*Tópicos: Nas regras CIV/COTIF, apesar da responsabilidade objetiva mitigada que recai sobre o transportador nas referidas regras, no que se refere à responsabilidade do transportador por danos causados ao passageiro em caso de morte ou de ferimento (art. 26.º/1), o art. 26.º/2/b contempla como causa de exclusão dessa responsabilidade uma “falta” do passageiro. No entanto, embora isso não resulte claramente da formulação do preceito, mesmo neste caso poderá haver uma concurso de culpas, o que significa que o transportador poderá responder por uma parte dos danos causados ao passageiro.*

*Pode-se verificar culpa do passageiro se este entrar no comboio após o aviso sonoro do início de marcha.*

*O art. 26.º aplica-se, igualmente, à responsabilidade do transportador relativa aos volumes de mão e animais que o passageiro transporte consigo, em caso de morte ou ferimento do mesmo, ex vi do art. 33.º/1.*

*Por outro lado, nos termos do art. 32.º/2/a, a responsabilidade objetiva mitigada do transportador também poderá ser afastada se houver culpa do passageiro. Isso poderá verificar-se nas situações em que o passageiro não avisou previamente que necessitaria de assistência para desembarcar com as malas, devido ao seu número e dimensão, e não conseguiu sair do comboio antes de este voltar a iniciar a marcha, tendo, por isso, perdido a correspondência do seu transporte ferroviário.*

*Por último, no que se refere às bagagens, o transportador também será responsável pela sua perda, total ou parcial, avaria corridas a partir do momento em que delas se encarregou até à sua entrega, assim como por qualquer atraso na entrega (art. 36.º/1), mas ficará isento dessa responsabilidade na medida em que se verificar uma das causas liberatórias previstas no art. 36.º/2, que englobam a culpa do passageiro.*

*No âmbito do Regulamento n.º 2021/782, a culpa do passageiro poderá ser relevante para o reembolso de um pagamento adiantado nos termos do art. 15.º/3 e para a exclusão da compensação prevista no art. 19.º/1, em caso de atraso, conforme do resulta do n.º 10/b do preceito.*