

Medidas tomadas para protecção e salvaguarda do local da ocorrência.

3.6 — *Interface* homem/máquina/organização:

Horário de trabalho do pessoal envolvido;

Circunstâncias de ordem médica e pessoal com influência na ocorrência, incluindo existência de tensão física ou psicológica;

Concepção do equipamento com impacte na *interface* homem/máquina.

3.7 — Ocorrências anteriores de carácter semelhante.

4 — Análise e conclusões:

4.1 — Relatório final da cadeia de acontecimentos — conclusões sobre a ocorrência, com base nos factos apurados no n.º 3.

4.2 — Debate — análise dos factos apurados no n.º 3 com o objectivo de tirar conclusões sobre as causas da ocorrência e o desempenho dos serviços de salvamento.

4.3 — Conclusões:

Causas directas e imediatas da ocorrência, incluindo os factores que para ela contribuíram relacionados com acções das pessoas envolvidas ou com as condições do material circulante ou das instalações técnicas;

Causas subjacentes relacionadas com as competências, os procedimentos e manutenção;

Causas profundas relacionadas com as condições do quadro regulamentar e aplicação do sistema de gestão da segurança.

4.4 — Observações suplementares — deficiências e lacunas apuradas durante o inquérito, mas sem importância para as conclusões sobre as causas.

5 — Medidas adoptadas — registo das medidas já tomadas ou adoptadas em consequência da ocorrência.

6 — Recomendações.

Decreto-Lei n.º 395/2007

de 31 de Dezembro

No quadro das orientações definidas pelo Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado (PRACE) e dos objectivos do Programa do Governo no tocante à modernização administrativa, à melhoria da qualidade dos serviços públicos com ganhos de eficiência, importa concretizar o esforço de racionalização estrutural consagrado no Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de Outubro, que aprovou a Lei Orgânica do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), avançando na definição dos modelos organizacionais dos serviços que integram a respectiva estrutura.

Apesar de o Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários ter sido criado pela Lei Orgânica do MOPTC, só a transposição para a ordem jurídica interna da Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro comunitários, a qual integra o comumente designado «Pacote Ferroviário II», através do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de Dezembro, deu conteúdo à investigação técnica de acidentes e incidentes cuja competência é daquela estrutura.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Natureza

O Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários, abreviadamente designado por GISAF, é um serviço central da administração directa do Estado, dotado de autonomia administrativa.

Artigo 2.º

Missão e atribuições

1 — O GISAF tem por missão investigar os acidentes, incidentes e ocorrências relacionados com a segurança dos transportes ferroviários, visando a identificação das respectivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança que visem reduzir a sinistralidade ferroviária e assegurar a participação em comissões, organismos ou actividades, nacionais ou estrangeiras.

2 — O GISAF prossegue as seguintes atribuições:

a) Desenvolver as actividades de investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários, de apuramento das causas e formulação de recomendações;

b) Analisar as ocorrências registadas no relatório diário de circulação da entidade gestora das infra-estruturas ferroviárias e propor o seu tratamento de acordo com a gravidade das mesmas;

c) Acompanhar o cumprimento e aplicação prática das recomendações dirigidas às entidades reguladas.

3 — No exercício das suas atribuições, o GISAF funciona de modo independente da autoridade responsável pela segurança e de qualquer entidade reguladora dos caminhos de ferro, sendo independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer gestor de infra-estrutura, empresa ferroviária, organismo de tarifação, entidade responsável pela repartição da capacidade e organismo notificado e de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas.

Artigo 3.º

Órgãos

O GISAF é dirigido por um director, cargo de direcção intermédia de 1.º grau, nomeado por despacho conjunto do Ministro das Obras Públicas e do Primeiro-Ministro, sendo-lhe aplicável o disposto nos artigos 25.º e 26.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de Janeiro, na redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 51/2005, de 30 de Agosto.

Artigo 4.º

Director

1 — Sem prejuízo das competências que lhe forem conferidas por lei ou nele delegadas ou subdelegadas, compete ao director:

a) Assegurar a prossecução dos objectivos e o bom funcionamento do GISAF;

b) Representar o GISAF;

c) Dirigir e coordenar os serviços do GISAF, dispondo para tal das competências próprias de director de serviços, nos termos da lei;

d) Nomear os investigadores responsáveis e as comissões de investigação;

e) Assegurar a elaboração dos relatórios de investigação, de acordo com os princípios estabelecidos na legislação comunitária e nacional.

2 — São delegadas no director do GISAF as competências previstas no artigo 7.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de Janeiro, na redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 51/2005, de 30 de Agosto.

Artigo 5.º

Pessoal

1 — O GISAF dispõe de um corpo técnico, cuja dotação é fixada por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, Administração Pública e das obras públicas, transportes e comunicações.

2 — Aos membros do corpo técnico do GISAF compete colaborar nas investigações para que sejam nomeados e executar todas as tarefas técnicas que lhes sejam afectas, em prossecução dos objectivos e de acordo com as atribuições do GISAF.

3 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, os membros do corpo técnico são recrutados em regime de requisição ou destacamento, de entre quadros da função pública, mantendo todos os direitos e regalias, incluindo o estatuto remuneratório, inerente ao serviço de origem.

4 — O provimento dos membros do corpo técnico pode ainda ser feito, em regime de comissão de serviço, pelo período de três anos, renovável por iguais períodos, de entre profissionais de reconhecido mérito e comprovada experiência nas matérias atinentes à investigação de acidentes ferroviários.

5 — Os técnicos do GISAF nomeados em regime de comissão de serviço são remunerados com o limite do índice 820 da escala salarial do regime geral.

6 — O exercício de funções no GISAF é contado para todos os efeitos legais, designadamente para a progressão nas respectivas carreiras, como prestado nos lugares de origem.

Artigo 6.º

Apoio logístico e administrativo

O apoio logístico e administrativo indispensável ao funcionamento do GISAF é prestado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P.

Artigo 7.º

Receitas

1 — O GISAF dispõe das receitas provenientes de dotações que lhe forem atribuídas no Orçamento do Estado.

2 — O GISAF dispõe ainda das seguintes receitas próprias:

a) O produto da venda das suas edições, publicações e outros materiais;

b) As que resultam da organização de acções de formação;

c) Quaisquer outras receitas que lhe sejam atribuídas por lei, contrato ou por outro título, bem como as procedentes da prossecução das suas atribuições.

3 — As receitas referidas no número anterior são consignadas à realização de despesas do GISAF durante a execução do orçamento do ano a que respeitam, podendo os saldos não utilizados das receitas próprias transitar para o ano seguinte.

Artigo 8.º

Despesas

Constituem despesas do GISAF as que resultem de encargos decorrentes da prossecução das atribuições que lhe estão cometidas.

Artigo 9.º

Colaboração de outras entidades

1 — O GISAF pode requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas pertencentes a outros órgãos da Administração Pública, empresas públicas ou privadas e Forças Armadas, para exercerem funções de investigador técnico, integrando ou assessorando a comissão de investigação nomeada.

2 — No caso de especialistas pertencentes ao sector público, são disponibilizados pelos organismos a que pertencem, os quais suportam os encargos com a respectiva remuneração, cabendo ao GISAF os encargos com as deslocações, ajudas de custo e outras, decorrentes da investigação.

3 — Se necessário, o GISAF pode solicitar a assistência dos organismos responsáveis pelos inquéritos de outros Estados membros ou da Agência Ferroviária Europeia, criada pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004, de 29 de Abril, para lhe fornecerem apoio pericial ou para efectuarem inspecções, análises ou avaliações técnicas.

Artigo 10.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no 1.º dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 14 de Dezembro de 2006. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 4 de Dezembro de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 5 de Dezembro de 2007.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Decreto-Lei n.º 396/2007

de 31 de Dezembro

Portugal realizou nas últimas décadas um significativo esforço de qualificação da sua população no sentido de recuperar um atraso histórico neste domínio. Apesar dos progressos realizados, a realidade nacional e os ritmos de evolução em matéria de qualificações continuam muito longe dos níveis dos países mais desenvolvidos, não assegurando ao país as condições necessárias ao seu desenvolvimento, no contexto de uma economia global cada vez mais baseada no conhecimento. Aos baixos níveis de qualificação da população activa em geral acrescem os ainda elevados